

INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS



INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS



MARÍTIMO E  
FLUVIAL E PORTOS  
COMERCIAIS



# ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

## RELATÓRIO DE JUNHO DE 2022

15-09-2022



AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES



**Notas:**

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias entre 18 de julho e 5 de setembro de 2022, 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 posterior, o que ocorre frequentemente em Lisboa. Neste contexto, sublinha-se que, por circunstâncias várias, o porto de Lisboa não está a disponibilizar dados da repartição do tráfego contentores entre *transshipment* e *hinterland*, desde abril de 2021;
3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem a Diretiva Comunitária 2009/42/CE, de 6 de maio (Diretiva Marítima), alterada pela Decisão Delegada da Comissão, de 3 de abril de 2012, por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de Navios inclui algumas tipologias não abrangidas pela Diretiva;
4. Os elementos relativos a contentores (Número, TEU e Tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reshipe* por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias;
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários, os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o seu 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);
6. Os indicadores de tendência de evolução apresentados no relatório sob a referência 'taxa média anual de crescimento' (*tmac*), são calculados com base num modelo de regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, refletindo a variação média anual entre os pontos extremos ajustados.



## ÍNDICE

<b>1. SUMÁRIO EXECUTIVO</b> .....	<b>4</b>
<b>2. CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA DE JANEIRO A JUNHO DE 2022</b> .....	<b>10</b>
<b>3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO E EUROPEU DA ATIVIDADE PORTUÁRIA</b> .....	<b>14</b>
<b>4. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO</b> .....	<b>20</b>
<b>4.1. Movimento Geral de Carga</b> .....	<b>21</b>
Por Tipologia de Carga .....	21
Por Porto .....	23
Por Tipologia de Carga e Porto .....	24
Fluxos de Embarque e Desembarque .....	26
<b>4.2. Movimento Geral de Contentores</b> .....	<b>27</b>
Tráfego total (TEU).....	27
Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU).....	29
<b>4.3. Movimento Geral de Navios</b> .....	<b>31</b>
<b>5. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA</b> .....	<b>33</b>
<b>5.1. Carga Geral</b> .....	<b>34</b>
5.1.1. Contentorizada .....	34
5.1.2. Fracionada .....	36
5.1.3. Ro-Ro .....	37
<b>5.2. Granéis Sólidos</b> .....	<b>39</b>
5.2.1. Carvão .....	39
5.2.2. Minérios.....	39
5.2.3. Produtos Agrícolas .....	41
5.2.4. Outros Granéis Sólidos.....	42
<b>5.3. Granéis Líquidos</b> .....	<b>44</b>
5.3.1. Petróleo Bruto .....	44
5.3.2. Produtos Petrolíferos.....	45
5.3.3. Outros Granéis Líquidos.....	47
<b>6. ANEXOS</b> .....	<b>49</b>
<b>A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022)</b> .....	<b>50</b>
<b>A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga</b> .....	<b>51</b>
<b>A3. Movimento geral de Carga e Descarga e de Navios, por porto</b> .....	<b>52</b>
<b>A4. Estatísticas do movimento de Contentores (Número de Unidades)</b> .....	<b>53</b>
<b>A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2022 (10<sup>3</sup> toneladas)</b> .....	<b>54</b>
<b>A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10<sup>3</sup> toneladas)</b> .....	<b>55</b>
<b>A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2022 (TEU)</b> .....	<b>56</b>
<b>A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2022 (Número de Escalas)</b> .....	<b>57</b>



**1**

SUMÁRIO EXECUTIVO



	Junho/2022			Janeiro - Junho / 2022					
	Valores			Valores			Variação Período Homólogo (%)		
	Carga (10 <sup>3</sup> Ton)	Contentores (10 <sup>3</sup> TEU)	Navios (nº escalas)	Carga (10 <sup>3</sup> Ton)	Contentores (10 <sup>3</sup> TEU)	Navios (nº escalas)	Carga	Contentores	Navios
Viana do Castelo	42,4	-	31	195,7	-	129	+5,5%	-	-0,8%
Leixões	1 281,0	59,9	213	7 524,9	365,8	1 200	-0,2%	+4,3%	-0,7%
Aveiro	507,0	-	89	2 907,7	-	516	+1,9%	-	-4,3%
Figueira da Foz	230,3	2,8	48	1 090,3	10,5	234	+25,4%	-3,2%	+11,4%
Lisboa	864,7	31,3	161	5 128,6	193,9	989	+6,4%	+8,8%	+24,7%
Setúbal	490,9	13,8	130	3 077,5	84,7	768	-10,0%	-6,5%	-11,1%
Sines	4 253,5	141,5	180	23 240,0	843,5	982	-3,1%	-6,8%	-0,6%
Faro e Portimão	13,0	-	8	43,8	-	45	+41,4%	-	+221,4%
Total Geral	7 682,7	249,2	860	43 208,5	1 498,4	4 863	-1,1%	-2,4%	+2,4%

- No mês de junho de 2022 foi movimentado um volume de carga de 7,7 milhões de toneladas, que é o valor mensal mais expressivo desde o início do ano, tendo excedido o do mesmo mês de 2021 em +2,2%, determinando um total acumulado de 43,2 milhões de toneladas para o primeiro semestre, ficando a -1,1%, ou seja, a -488,6 mil toneladas (mt) do volume homólogo anterior, e ainda a -11,4% (-5,5 milhões de toneladas) do valor mais elevado, registado em 2017.

O tráfego de contentores repete em junho o registo de uma variação mensal homóloga negativa, agravando-o para -25 mil TEU, correspondente a -7,6%, o mais expressivo desde janeiro, determinando em valores acumulados um total de cerca de 1,5 milhões de TEU, inferior ao do primeiro semestre de 2021 em -36,9 mil TEU, ou -2,4%, afastando-se -4,5% (-70,8 mil TEU) da melhor marca homóloga, registada em 2017.

O movimento de navios regista em junho a quarta variação homóloga positiva, acumulando no primeiro semestre de 2022 um total de 4863 escalas, refletindo um aumento de +116 escalas, a que corresponde um acréscimo de +2,4%. Este aumento do número de escalas tem um reflexo aumentado no volume de arqueação bruta que cresce +17,8% o que induz um crescimento da dimensão média dos navios para uma GT de 19,2 mil, superior à do período homólogo de 2021 em +15%.

- O desempenho negativo do sistema portuário comercial do Continente continua a ser determinantemente influenciado pela Carga Contentorizada que, relativamente a o primeiro semestre de 2021, perde -905 mil toneladas, o que corresponde a um recuo de -5,2%, sendo, naturalmente, acompanhada por outras tipologias de carga, com destaque para os Outros Granéis Líquidos, Minérios e Carga Fracionada, que registam decréscimos respetivos de -181 mt (-14,8%), de -117 mt (-19,3%) e de -91 mt (-3%). O efeito destas variações negativas é parcialmente mitigado pelo crescimento mais expressivo dos Outros Granéis Sólidos e dos Produtos Petrolíferos, que se traduz em acréscimos respetivos de +544 mt (+16,4%) e de +233 mt (+2,5%), ainda ligeiramente reforçado pelos aumentos verificados na tipologia dos Produtos Agrícolas e de Carvão, que se cifra em +57 mt no seu conjunto (numa média de +2,2%).

Atendendo ao facto de o comportamento do mercado da Carga Contentorizada resultar da ação conjunta de dois tipos distintos de tráfego, com o *hinterland* e de *transshipment*, importa desde já sublinhar que a causa da diminuição da tonelagem movimentada reside exclusivamente no *transshipment*, que regista uma quebra no volume de contentores de -75,6 mil TEU, correspondente a -11,2%, que anula o efeito do crescimento do tráfego com o *hinterland* de +38,7 mil TEU, o que corresponde a +4,5%, levando o respetivo movimento a exceder a marca de 900 mil TEU, a mais elevada de sempre nos períodos homólogos.



Na perspetiva dos mercados constituídos pelo binómio carga-porto, os que maior impacto causaram no desempenho global, quer positiva, quer negativamente, apresentam-se no quadro seguinte os seis mais expressivos em cada um destes grupos, cujo movimento representa no seu conjunto 71,9% do total.

#### MERCADOS COM MAIOR INFLUÊNCIA NO COMPORTAMENTO DO ECOSISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

	Carga	Porto	Tonelagem Movimentada no período Jan-Jun/2022		Variação Homóloga face a Jan-Jun/2021		Quota das Variações Positivas / Negativas	
			Valor	Quota	Ton	%	%	% Acc
Positiva	OutrosGS	Leixões	856,3	2,0%	+251,6	+41,6%	12,3%	12,3%
	OutrosGS	Figueira da Foz	534,1	1,2%	+234,0	+78,0%	11,4%	23,7%
	Produtos Agrícolas	Lisboa	1 917,3	4,4%	+223,6	+13,2%	10,9%	34,7%
	Produtos Petrolíferos	Sines	7 496,9	17,4%	+223,2	+3,1%	10,9%	45,6%
	Petróleo Bruto	Sines	5 213,3	12,1%	+212,9	+4,3%	10,4%	56,0%
	Contentorizada	Leixões	3 668,0	8,5%	+190,8	+5,5%	9,3%	65,3%
Negativa	Contentorizada	Sines	9 982,1	23,1%	-1 173,0	-10,5%	46,3%	46,3%
	Produtos Agrícolas	Aveiro	248,8	0,6%	-249,0	-50,0%	9,8%	56,1%
	Fracionada	Setúbal	592,8	1,4%	-242,3	-29,0%	9,6%	65,7%
	Petróleo Bruto	Leixões	22,9	0,1%	-221,9	-90,6%	8,8%	74,4%
	OutrosGS	Lisboa	552,1	1,3%	-117,9	-17,6%	4,7%	79,1%
	Minérios	Leixões	194,8	0,0%	-99,4	-33,8%	3,9%	83,0%
<b>Total</b>			<b>31 279,3</b>	<b>71,9%</b>	<b>-767,5</b>	<b>-</b>		

Da informação aqui contida ressalta a relativa ao mercado da Carga Contentorizada de Sines que é mais significativo, com uma quota de 23,1% e regista a variação de valor absoluto mais expressivo, sendo negativo em -1,17 milhões de toneladas (-10,5%), que representa 46,3% do total das variações negativas observadas em 26 dos 48 mercados que registam modificações no movimento de carga do primeiro semestre comparativamente ao mesmo período de 2021. Esta situação espelha naturalmente o que foi acima referido relativamente ao comportamento do segmento de *transshipment* de contentores, que, praticamente se esgota no porto de Sines (onde representa cerca de 95%).

Nas posições imediatas em termos da expressão dos contributos negativos para o desempenho do sistema portuário surgem os Produtos Agrícolas de Aveiro, a Carga Fracionada de Setúbal e o Petróleo Bruto de Leixões, com quebras respetivas de -249 mt (-50%), de -242,3 mt (-29%) e de -221,9 mt (-90,6%).

Dos mercados com contributos positivos importa destacar a relativa proximidade da expressão dos respetivos valores, assinalando os Outros Granéis Sólidos de Leixões e da Figueira da Foz com +251,6 mt (+41,6%) e +234 mt (+78%) como os mais significativos, seguidos dos Produtos Agrícolas de Lisboa e dos Produtos Petrolíferos de Sines, com valores na casa dos +223 mt e pesos percentuais respetivos de +13,2% e +3,1%, seguidos de perto pelo Petróleo Bruto de Sines, com +212,9 mt (+4,3%), e a Carga Contentorizada de Leixões, com +190,8 mt (+5,5%).

- Não obstante o comportamento negativo que vem exibindo, o porto de Sines assegura uma quota maioritária absoluta de 53,8%, inferior em -1,1 pontos percentuais (pp) à do primeiro semestre de 2021, seguido sucessivamente por Leixões com 17,4% (-0,2 pp), por Lisboa com 11,9% (+0,8 pp), Setúbal com 7,1%, Aveiro com 6,7% (a mais elevada de sempre nos períodos homólogos), Figueira da Foz com 2,5%, Viana do Castelo com 0,5% e Faro com 0,1%.

Das tipologias de carga que sustentam maioritariamente estas quotas, assinala-se a Carga Contentorizada em Leixões, Lisboa e Sines, que representam, respetivamente, 48,7%, 38% e 43% do total, bem como a Carga Fracionada em Viana do Castelo, Aveiro e Figueira da Foz, com quotas respetivas de 47,6%, de 39,2% e de 43,5%.



- O tráfego de Contentores tem vindo a seguir uma trajetória irregular e tendencialmente negativa no período mais recente, tendo no mês de junho um exemplo dessa situação, ao registar uma quebra homóloga global superior a -20 mil TEU, a mais elevada dos últimos 24 meses, determinando uma variação no semestre de -36,9 mil TEU para um total de quase 1,5 milhões de TEU, a que corresponde um recuo de -2,4%.

Como já referido, o desempenho do mercado de contentores é particularmente influenciado pelo porto de Sines, detentor de uma quota maioritária absoluta de 56,3%, sendo que é esta influência de Sines que determina o comportamento global negativo, ao registar uma quebra de -61,4 mil TEU (-6,8%). Assinala-se, contudo, que esta quebra tem a sua origem no segmento do tráfego de *transshipment* que contrai -75,8 mil TEU (-11,8%), enquanto o tráfego com o *hinterland* evidencia um acréscimo de +14,4 mil TEU (+5,5%), não obstante o registo de uma variação negativa no mês de junho.

Acresce salientar que o tráfego de *transshipment* realizado em Sines representa cerca de 95% do total, repartindo-se o restante por Leixões e Lisboa, mais significativo o primeiro.

Em termos de *ranking* de quotas globais, a Sines seguem sucessivamente o porto de Leixões, com 24,4%, Lisboa com 12,9%, Setúbal com 5,6% e Figueira da Foz com 0,7%.

No que concerne ao segmento do tráfego com o *hinterland* importa salientar que está a descrever uma trajetória francamente positiva, logrando manter mês após mês a melhor marca de sempre em valores acumulados, devendo muito esta dinâmica aos portos de Leixões e de Sines por virem a bater frequentemente os próprios recordes, mas também ao porto de Lisboa que, encontrando-se ainda muito longe dos valores outrora atingidos, após atravessar um período de baixa, está agora a assegurar o registo de variações homólogas face a 2021 significativamente expressivas, contribuindo para o desempenho global positivo. Sublinhando o facto de Sines ter registado no mês de junho uma decréscimo homólogo face a 2021 de -8,4 mil TEU, correspondente a -16,7%, as variações homólogas destes três portos, apuradas no primeiro semestre de 2022, exibem valores semelhantes, na casa de +15 mil TEU, sendo, naturalmente, distintos em termos percentuais, com Lisboa a registar o crescimento mais expressivo, de +9%, seguindo de Sines com +5,5% e Leixões com 4,6%. O desempenho global positivo é contrariado ligeiramente pelos portos de Setúbal e da Figueira da Foz, que recuam respetivamente -5,9 mil TEU (-6,5%) e -344 TEU (-3,2%).

No segmento de tráfego com o *hinterland* a liderança cabe ao porto de Leixões com uma quota de 37,4% (idêntica à homóloga de 2021), seguido de Sines com 30,8%, Lisboa com 21,2%, Setúbal com 9,4% e Figueira da Foz com 1,2%. Neste contexto salienta-se o facto de a quota de Sines se aproximar progressivamente a de Leixões, tendo o diferencial passado de 17,1 pp em 2017 para 6,6 pp em 2022.

- O movimento de navios verificado em junho, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, traduz a quarta variação mensal homóloga positiva consecutiva, determinando um aumento de +116 escalas para o primeiro semestre de 2022, para um total de 4863 escalas, que reflete um acréscimo percentual de +2,4% face ao primeiro semestre de 2021. O correspondente volume total de arqueação bruta regista um acréscimo significativamente superior ao do número de escalas, ascendendo a +17,8%, induzindo um aumento da dimensão média dos navios em +15%, levando a que uma GT de 16,7 mil evoluísse para 19,2 mil.

Este comportamento do movimento de navios é fortemente influenciado pela atividade verificada no porto de Lisboa, que é responsável por um aumento homólogo de +196 escalas (+24,7%) e de 2,6 vezes no volume de arqueação bruta, refletindo a retoma do tráfego de navios de cruzeiro, inexistente no primeiro semestre de 2021 por efeito das medidas de combate à crise pandémica, e que no primeiro semestre de 2022 registou cerca de 144 escalas efetuadas por 80 diferentes navios. Idêntica situação, porém em menor dimensão, ter-se-á verificado nos portos de Leixões e de Portimão, tendo, no entanto, Leixões registado globalmente uma diminuição de -9 no número de escalas (-0,7%). O porto de Portimão, cuja atividade se tem limitado à receção de navios de cruzeiro, regista naturalmente forte acréscimo, que se traduz em +30 escalas para um total de 35, número este sete vezes superior ao do primeiro semestre de 2021.



Dos restantes portos assinala-se que a Figueira da Foz e Faro escalam mais 11% de navios do que no primeiro semestre de 2021, enquanto Setúbal, Aveiro e Sines vêm diminuir o número de escalas, respetivamente em -96 (-11,1%), -23 (-4,3%) e -6 (-0,6%).

Os portos do Douro e Leixões mantêm o número de escalas mais expressivo, com um total de 1200 no primeiro semestre (tendo 3 sido registadas no Douro), a que corresponde uma quota de 24,7%, seguidos de Lisboa e de Sines com quotas respetivas de 20,3% (+3,6 pp) e de 20,2% (-0,6 pp), Setúbal que perde -2,4 pp para 15,8%, Aveiro que perde -0,7 pp para 10,6%, Figueira da Foz que cresce +0,4 pp para 4,8% e Viana do Castelo que diminui ligeiramente mantendo-se na casa de 2,7%.

Relativamente ao volume de arqueação bruta continua a verificar-se uma elevada assimetria entre o porto de Sines e os restantes, cabendo a este uma quota de 43,1%, tendo embora recuado 10 pp relativamente à do período homólogo de 2021. Na posição seguinte surge Lisboa com 23,4%, após crescimento de 12,7 pp, Douro e Leixões com 16,9% (+0,3 pp) e Setúbal com 11,1% (-3,3 pp).

Importa salientar que a dimensão média dos navios acima referida é o resultado de valores significativamente díspares se calculados a nível de cada porto, situando-se entre 41 mil em Sines (+0,9%), passando por 22,1 mil em Lisboa (mais que duplicando o homólogo de 2021), por 19 mil em Portimão, 13,5 mil em Setúbal e 13,2 mil em Douro e Leixões (+21%), descendo depois para 5,9 mil em Aveiro, para 4,7 mil em Viana do Castelo, 3,5 mil na Figueira da Foz e 2,8 mil em Faro.

- Sendo a atividade de movimentação de carga constituída por operações de embarque e de desembarque, em regra associadas à exportação e à importação, respetivamente, importa apreciar o comportamento que os diversos mercados exibem em cada um destes tipos de operação.

Deve, contudo, ter-se presente o significativo volume da Carga Contentorizada que passa em trânsito pelos portos nacionais e que acaba por desvirtuar o significado das ‘verdadeiras’ operações de embarque e desembarque, nomeadamente de forma muito particular em Sines. Assim, salienta-se desde já, que em termos globais a carga movimentada em *transshipment* representa cerca de 18% nos embarques e cerca de 13% nos desembarques, sendo que no porto de Sines estes rácios sobem respetivamente para cerca de 62% e cerca de 73%.

Não obstante esta particularidade, no primeiro semestre de 2022 foram globalmente embarcadas 17,6 milhões de toneladas, o que traduz uma diminuição de -1,17 milhões de toneladas, a que corresponde um recuo de -6,2%, enquanto a tonelagem de carga desembarcada cresceu +681,4 mt para 25,6 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +2,7%. Em suma, a tonelagem de carga desembarcada excede em +45,5% a da embarcada, representando 59,3% do total.

Independentemente do sentido, no primeiro semestre foi registada atividade de movimentação de carga em 48 mercados portuários, tendo sido apurado acréscimos num total de +2,05 milhões de toneladas (+8,6%) em 22 e quebras de -2,53 milhões de toneladas (-12,7%) nos restantes.

A referida variação global de carga embarcada decorreu da atividade portuária desenvolvida em 41 mercados, resultando do comportamento positivo observado em 21 que movimentaram +674,1 mil toneladas (+12,5%) do que no período homólogo de 2021, não tendo, contudo, conseguido anular a volume das quebras apurado nos restantes, onde atingiu um total de -1,84 milhões de toneladas (-13,8%).

Assinala-se ainda o facto de 5 mercados não terem registado qualquer operação de embarque, perdendo as 125,2 mt que haviam movimentado em 2021.

O acréscimo apurado nas operações de desembarque foi determinado pelo comportamento positivo observado em 24 mercados que excederam a tonelagem homóloga de 2021 em +2,18 milhões de toneladas (numa média de +13,6%) e anularam o total de quebras apurado nos restantes 19 mercados, que totalizaram -1,5 milhões de toneladas (-17%, em média).





Acresce referir que deixou de se verificar desembarque de carga em 2 mercados, que haviam movimentado 247,7 mt no primeiro semestre de 2021.

- A propósito da referência a que o peso da carga desembarcada excede normalmente o da carga embarcada, refletindo, grosso modo, que as importações excedem as exportações, importa referenciar os portos cujo comportamento contraria esse paradigma e embarcam mais carga do que desembarcam, o que lhes confere um perfil de porto 'exportador', uma vez que cerca de 90% da carga transportada por via marítima se inscreve no comércio internacional.

No primeiro semestre de 2022 observa-se essa situação nos habituais portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, cujos rácios calculados pelo quociente entre a tonelagem da carga embarcada e do total de carga movimentada apresentam respetivamente os valores de 58,8%, 72,4%, 54,3% e 100%, sendo que, no seu conjunto, estes quatro portos embarcaram um total de 2,62 milhões de toneladas, correspondentes a 14,9% do total, com o porto de Setúbal a deter 9,5 pontos percentuais desta quota.



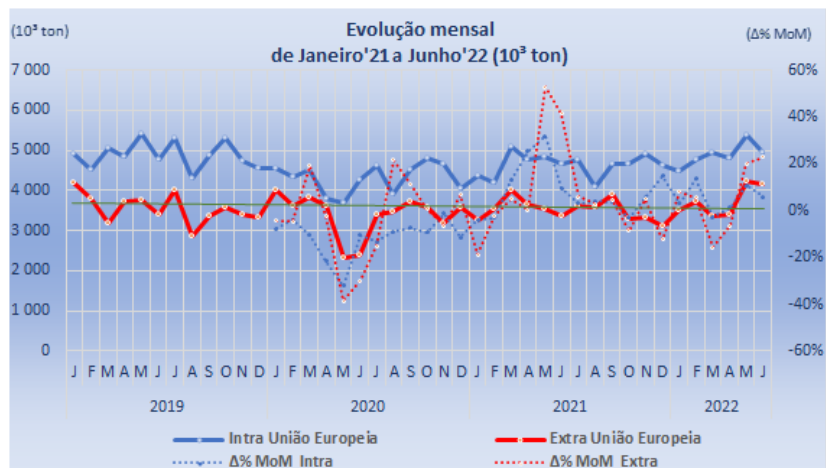
CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA  
DE JANEIRO A JUNHO DE 2022



Atento o facto de o comércio internacional ser o principal sustentáculo do transporte marítimo e, consequentemente, da atividade portuária, tendo em 2021 representando cerca de 61% da tonelagem de bens importados e de 53% de bens exportados, importa observar o seu comportamento no período sobre que incide o presente relatório, referindo as áreas geográficas e países que requerem maior intensidade na utilização do transporte por mar.

Assim, constata-se que no mês de junho se verificou um decréscimo face ao mês anterior, de -8,1% para a tonelagem transacionada dentro da União Europeia e de -2,2% com os países de fora da Europa (-5,5% em termos globais), tendo, contudo, esses valores excedido os homólogos de 2021 respetivamente em +5,8% e em +23%, sendo de +13% a nível do comércio mundial.

Considerando valores semestrais, em 2022 regista-se globalmente o valor mais elevado de sempre, num total de quase 51,8 milhões de toneladas, superior em +5% o 1º semestre de 2021 e em +0,4% o anterior máximo, registado em 2019. No entanto, curiosamente esta marca não se verifica no comércio comunitário, que excede 2021 em +5% e fica -0,6% aquém do valor apurado em 2019, nem no comércio com o resto do mundo, que supera 2021 também em +5%, mas fica -1% abaixo da melhor marca anterior, registada em 2017.



#### Comércio Internacional nos períodos de Janeiro a Junho | (10<sup>3</sup> ton)

Ano	Mundo		Intra União Europeia		Extra União Europeia		Importações		Exportações	
	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY	10 <sup>3</sup> ton	Δ% YoY
2010	42 582,3	-	24 712,0	-	17 870,4	-	27 079,7	-	15 502,6	-
2011	42 094,7	-1,1%	24 509,1	-0,8%	17 585,6	-1,6%	26 538,8	-2,0%	15 555,9	+0,3%
2012	43 194,4	+2,6%	23 949,7	-2,3%	19 244,6	+9,4%	26 306,2	-0,9%	16 888,1	+8,6%
2013	44 467,7	+2,9%	24 164,3	+0,9%	20 303,4	+5,5%	25 789,3	-2,0%	18 678,5	+10,6%
2014	45 219,3	+1,7%	26 349,1	+9,0%	18 870,2	-7,1%	26 220,5	+1,7%	18 998,8	+1,7%
2015	49 141,5	+8,7%	26 967,1	+2,3%	22 174,4	+17,5%	29 254,2	+11,6%	19 887,2	+4,7%
2016	47 922,6	-2,5%	26 676,2	-1,1%	21 246,4	-4,2%	29 301,5	+0,2%	18 621,1	-6,4%
2017	51 206,3	+6,9%	28 558,2	+7,1%	22 648,1	+6,6%	31 417,6	+7,2%	19 788,7	+6,3%
2018	51 413,4	+0,4%	29 361,5	+2,8%	22 051,9	-2,6%	31 501,6	+0,3%	19 911,8	+0,6%
2019	51 567,2	+0,3%	29 518,1	+0,5%	22 049,1	-0,0%	31 633,3	+0,4%	19 934,0	+0,1%
2020	44 887,8	-13,0%	25 131,7	-14,9%	19 756,1	-10,4%	27 185,9	-14,1%	17 702,0	-11,2%
2021	49 287,3	+9,8%	27 940,9	+11,2%	21 346,5	+8,0%	29 424,2	+8,2%	19 863,2	+12,2%
2022	51 771,0	+5,0%	29 351,9	+5,0%	22 419,1	+5,0%	31 461,4	+6,9%	20 309,5	+2,2%

Fonte: INE Tratamento: AMT

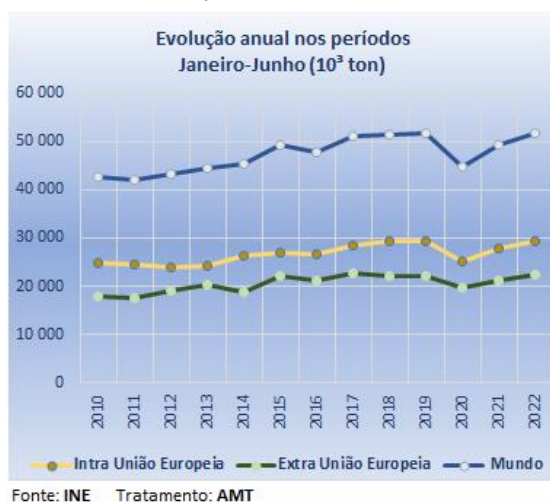
Embora com menor impacto na função transporte e na atividade portuária, assinala-se que as exportações realizadas no 1º semestre atingem também o valor mais elevado de sempre, de 20,3 milhões de toneladas, ultrapassando a melhor marca anterior, de 2019, em +1,9%, enquanto as importações ficam a -0,5% do período pré pandemia. Comparativamente ao período homólogo de 2021, as exportações crescem +2,2% e as importações +6,9%.

Importa ainda referir que a evolução anual nos primeiros semestres desde 2010 tem subjacente taxas de crescimento positivas em todos os segmentos referidos, sendo de +1,6% ao ano no total do comércio internacional, enquanto, no período mais recente, desde 2017, a taxa média anual de crescimento é muito



influenciada pela significativa quebra imposta pelas medidas de combate à pandemia de covid-19, com o 2020 a recuar -13% face a 2019, e apresenta-se globalmente negativa, de -0,6% ao ano, sendo de realçar que dos segmentos referidos apenas o das exportações apresenta um valor positivo, embora muito ligeiro.

Embora não tendo reflexo direto no que toca ao impacto na atividade de transporte em geral e portuária em particular, importa referir que, refletindo naturalmente o significativo crescimento da inflação, o valor económico dos bens transacionados no primeiro semestre excedeu em +30,1% a anterior melhor marca, observada em 2019, sendo +49,6% superior ao de 2021 no comércio extra Europa, e +18,7% superior ao de 2019 no comércio com os países da União Europeia. Na perspetiva dos fluxos e ainda por comparação às melhores marcas anteriores, assinala-se que as exportações excedem em +24,5% o valor homólogo de 2021 e as importações excedem em +31,4% o valor de 2019.



Voltando ao comércio internacional medido em tonelagem, e tendo presente os países de origem e destino das mercadorias transacionadas, importa salientar que a Espanha continua a ocupar um lugar destacadíssimo, representando 35,1% das exportações e 31,6%, das importações (33% no conjunto, num total de 17,1 milhões de toneladas), com a particularidade de a maior parte das mercadorias ser transportada por via terrestre. Na segunda posição surge o Brasil com a responsabilidade por 8,2% da tonelagem total transacionada, salientando, naturalmente, o facto de a quase totalidade da mercadoria ser transportada por via marítima. Em termos de quota do comércio internacional surgem sucessivamente a França, com 6%, os EUA, com 5,7%, a Nigéria, com 3,9%, os Países Baixos, com 3,8%, a Alemanha, com 3,7%, o Reino Unido (não incluindo a Irlanda do Norte), com 3,3% e a Itália, com 2,5%.

Independentemente da quota que detêm no comércio internacional, importa salientar as variações positivas e negativas mais expressivas, que mais condicionam o comportamento do transporte marítimo e da atividade portuária. Assim, dos países com quem se transacionou no primeiro semestre de 2022 um volume de mercadorias superior ao homólogo de 2021, destacam-se sucessivamente o Brasil, com +933,8 mil toneladas (mt), refletindo um acréscimo de +28,2%, os Estados Unidos da América, com +530,6 mt (+21,8%), a Espanha, com +439,2 mt (+2,6%), Angola, com +434,1 mt (+139,7%), a República Democrática do Congo, com +251,7 mt (+202,1%), o Uruguai, com +222,3 mt (+164,1%), a Itália, com +212,9 mt (+19,8%) e o Azerbaijão, com +211,1 mt (+42,1%).

Dos países com quem Portugal viu diminuir a tonelagem de mercadorias transacionadas assinalam-se Marrocos, com -578,2 mt (-56,3%), a Ucrânia, com -403,1 mt (-58,4%), a Nigéria, com -353,4 mt (-14,9%), Gibraltar, com -278,4 mt (-44,5%), a Federação da Rússia, com -262 mt (-24,9%), a Guiné Equatorial, com -254,6 mt (-92,4%), a Arábia Saudita, com -209,5 mt (-50,3%), a Sérvia, com -109,7 mt (-91,5%) e o Japão, com -100,6 mt (-47,6%).

Ainda no âmbito da contextualização do comportamento da atividade portuária importa também apreciar a evolução dos índices de produção industrial, segundo os agrupamentos tratados pelo INE, a saber, produção de bens de investimento, intermédios e de consumo, e ainda a produção de energia.

A média dos índices de produção industrial registados nos primeiros semestres desde 2018, revela para 2022 um recuo global de -0,9 pontos percentuais (pp) relativamente ao período homólogo de 2021, ficando ainda a -4,2 pp do valor apurado em 2019, antes da crise pandémica que originou um abrandamento da atividade económica.



Sublinha-se o facto de nenhum agrupamento exibir um valor superior ao de 2019, sendo que o da produção de bens intermédios fica apenas a -5 centésimos de ponto percentual. O que se encontra mais longe da recuperação do nível de 2019 é o dos bens de investimento, que mostra um diferencial de -17,4 pp, sendo que a produção de bens de consumo se encontra a -3,6 pp.

Comparativamente a 2021 registam-se variações positivas nos índices de produção de bens de consumo e intermédios de +3,2 pp e +2,5 pp, respetivamente, sendo negativos os índices de produção de bens de investimento e de energia.

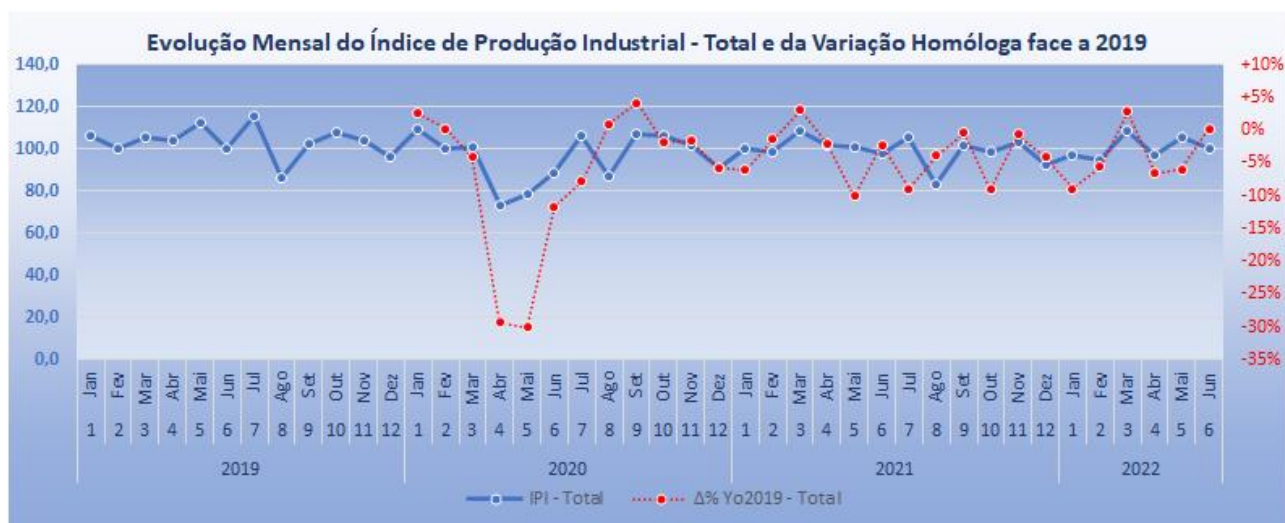
Tendo por base os índices de 2019, constata-se que apenas a produção de bens intermédios apresenta um valor superior, de +1,1 pp, sendo mais notável a dificuldade de recuperação da produção de bens de investimento, que ainda se encontra a -15,2 pp, e de energia, a -8,5 pp.

**Evolução anual dos IPI (Base 2015), média nos períodos Janeiro-Junho**

Agrupamento industrial	2018	2019	2020	2021	2022	Δpp '22-'19	Δpp '22-'21	Sparlines
Bens de investimento	113,2	115,4	93,4	101,8	100,2	-15,2	-1,6	
Bens intermédios	103,2	102,9	90,8	101,5	104,0	+1,1	+2,5	
Bens de consumo	105,2	102,8	87,1	97,0	100,1	-2,7	+3,2	
Energia	119,3	102,9	101,8	109,0	94,4	-8,5	-14,7	
Total	108,1	104,7	91,8	101,3	100,5	-4,2	-0,9	

Fonte: INE Tratamento: AMT

No gráfico seguinte mostra-se a evolução mensal do índice de produção industrial total e suas variações percentuais homólogas, desde janeiro de 2019, evidenciando uma significativa irregularidade, muito influenciada, naturalmente, pela forte quebra registada em abril e maio de 2020 por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, da qual, como se viu, ainda não se recuperou integralmente.



Em suma, o desenvolvimento da atividade industrial não reflete um ambiente favorável ao desenvolvimento da atividade de transportes, em geral, nem da movimentação portuária de carga, em particular.



## ENQUADRAMENTO IBÉRICO E EUROPEU DA ATIVIDADE PORTUÁRIA



Para uma mais realista apreciação do desempenho dos portos comerciais do Continente, é importante a sua contextualização com os seus congéneres espanhóis, com os quais se encontram em concorrência direta num conjunto elevado de cargas e, particularmente, em operações de *transshipment* de contentores nas rotas extremo oriente – Europa – EUA.

Com este objetivo apresenta-se neste ponto um breve benchmarking entre o desempenho dos portos nacionais e dos portos de Espanha, por tipologia de acondicionamento da carga e contentores, e ainda com os principais portos europeus agregados pelos respetivos países.

Por facilidade, os portos nacionais do Continente serão referidos simplesmente por portos nacionais.

## Portos de Espanha

### Movimentação de Carga

A informação disponibilizada no portal dos *Puertos del Estado* evidencia a evolução anual por tipologia de carga que se resume no quadro seguinte, e que compara com o resumo nacional que também se apresenta. Da respetiva leitura ressalta em primeiro lugar a diferença de dimensão no volume de carga movimentada, sendo 6,4 vezes superior (para uma população e um PIB 4,6 e 5,9 vezes superior, respetivamente).

Tendo por base a tonelagem movimentada no primeiro semestre de 2019, ano imediatamente anterior ao do início da crise pandémica, verifica-se que, globalmente, os portos espanhóis apresentam um índice de recuperação daquele volume superior ao dos portos nacionais, estando os primeiros a -0,2% daquele volume, enquanto os nacionais se encontram a -3,3%. Verifica-se, contudo, que este comportamento não é uniforme em todas as tipologias de carga, sendo mais positiva a recuperação nacional na Carga Contentorizada, que já excede o nível de 2019 em +4,5%, enquanto na Espanha se encontra ainda a -2,3%.

#### Evolução anual de carga movimentada nos períodos Janeiro-Junho

CG Contentorizada		CG Convencional		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total ton (10 <sup>3</sup> )	Total Δ% YoY
ton (10 <sup>3</sup> )	Δ% YoY	ton (10 <sup>3</sup> )	Δ% YoY	ton (10 <sup>3</sup> )	Δ% YoY	ton (10 <sup>3</sup> )	Δ% YoY		

#### Portos de Espanha

2017	86 846,8	-	36 095,2	-	46 668,3	-	86 030,0	-	255 640,3	-
2018	95 044,7	+9,4%	39 013,5	+8,1%	49 487,7	+6,0%	88 896,4	+3,3%	272 442,4	+6,6%
2019	99 067,7	+4,2%	40 328,2	+3,4%	45 460,2	-8,1%	93 127,9	+4,8%	277 984,0	+2,0%
2020	91 508,6	-7,6%	33 696,7	-16,4%	36 746,8	-19,2%	86 337,3	-7,3%	248 289,4	-10,7%
2021	99 416,0	+8,6%	38 368,5	+13,9%	40 681,4	+10,7%	81 106,8	-6,1%	259 572,7	+4,5%
2022	96 797,9	-2,6%	43 014,7	+12,1%	46 299,8	+13,8%	91 317,5	+12,6%	277 429,9	+6,9%
Δ% 2022/Máx	2021	-2,6%	2022	-	2018	-6,4%	2019	-1,9%	2019	-0,2%
Δ% 2022/2019	-	-2,3%	-	+6,7%	-	+1,8%	-	-1,9%	-	-0,2%

#### Portos de Portugal Continental

	CG Contentorizada		CG Convencional (Fracionada + Ro-Ro)		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total ton (10 <sup>3</sup> )	Total Δ% YoY
	ton (10 <sup>3</sup> )	Δ% YoY	ton (10 <sup>3</sup> )	Δ% YoY	ton (10 <sup>3</sup> )	Δ% YoY	ton (10 <sup>3</sup> )	Δ% YoY		
2017	18 287,5		3 650,6		9 863,0		16 951,6		48 752,7	
2018	16 997,8	-7,1%	3 462,1	-5,2%	9 536,5	-3,3%	16 449,2	-3,0%	46 445,5	-4,7%
2019	15 839,4	-6,8%	3 679,5	+6,3%	8 908,1	-6,6%	16 267,3	-1,1%	44 694,2	-3,8%
2020	14 996,7	-5,3%	3 383,7	-8,0%	6 621,1	-25,7%	14 391,9	-11,5%	39 393,5	-11,9%
2021	17 457,5	+16,4%	4 030,3	+19,1%	6 531,3	-1,4%	15 677,9	+8,9%	43 697,0	+10,9%
2022	16 552,3	-5,2%	3 919,8	-2,7%	7 015,6	+7,4%	15 720,8	+0,3%	43 208,5	-1,1%
Δ% 2022/Máx	2017	-9,5%	2021	-2,7%	2017	-28,9%	2017	-7,3%	2017	-11,4%
Δ% 2022/2019	-	+4,5%	-	+6,5%	-	-21,2%	-	-3,4%	-	-3,3%

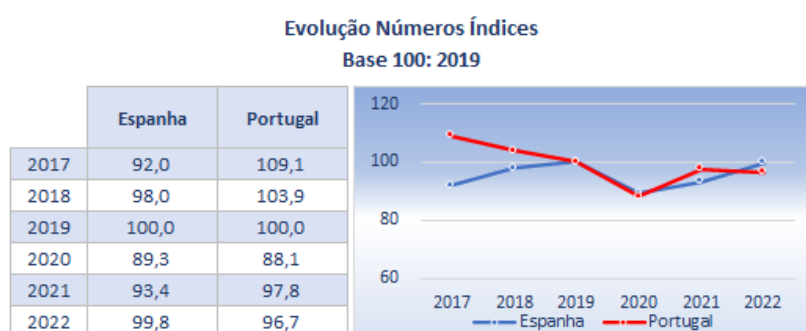


Importa, contudo, salientar o facto de o movimento portuário de Granéis Sólidos nos portos nacionais ser muito influenciado pela desativação das centrais termoelétricas de Sines e do Pego, para cujo funcionamento se procedia à importação de carvão mineral desembarcado em Sines, tendo no primeiro semestre de 2019 ascendido ainda a cerca de 2,2 milhões de toneladas, o que condiciona negativamente o cálculo da evolução para 2022 (a ‘correção’ desta circunstância induziria valores positivos neste rácio, quer nos Granéis Sólidos, quer em termos globais).

Calculando indicadores de evolução anual para os primeiros semestres de 2017 a 2022, concluímos que a tendência que está subjacente é traduzida por uma taxa média anual de crescimento (tmac) de +0,4% para os portos espanhóis e de -2,6% para os nacionais, sendo melhor nos portos nacionais a relativa à Carga Geral Convencional, cujo valor de +2,2% compara com +2% nos espanhóis. Na Carga Contentorizada a tmac em Espanha assume o valor de +1,7%, enquanto em Portugal se cifra em -1,4%.

A observação do gráfico da evolução dos números índices, com base no ano 2019, correspondentes ao volume de carga movimentada nos primeiros semestres desde 2017 pelos portos dos dois países, mostra que

os portos espanhóis se encontravam em 2019 a descrever uma trajetória crescente, enquanto a dos nacionais era decrescente, tendo a quebra verificada em 2020 sido semelhante em ambos os países. Na evolução para 2021 Portugal registou um crescimento superior, tendo sido ultrapassado em 2022, com a Espanha a ficar a duas décimas do nível de referência e Portugal a 3,3 pontos percentuais, como já referido.



Da leitura do quadro seguinte, que mostra a evolução mensal da tonelagem movimentada em 2022, sua variação face ao mês homólogo de 2021 e ainda a respetiva variação em cadeia (relativamente ao mês anterior), constata-se que o desempenho mais favorável dos portos espanhóis no primeiro semestre assenta em variações positivas na quase totalidade dos meses, enquanto o decréscimo semestral dos portos nacionais é apenas contrariado pelas variações homólogas positivas de fevereiro (sendo curiosamente o pior mês do semestre) e junho.

**Movimento de carga e variações mensais em 2022**

		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Total	Sparkline
Espanha	Carga (10 <sup>3</sup> t)	45 586,3	42 726,3	44 772,4	47 237,5	50 111,5	46 995,9	277 429,9	
	Δ% homóloga	+9,5%	+7,5%	-1,4%	+6,3%	+12,7%	+6,9%	+6,9%	
	Δ% em cadeia	-	-6,3%	+4,8%	+5,5%	+6,1%	-6,2%	-	
Portugal	Carga (10 <sup>3</sup> t)	7 191,7	6 425,7	7 461,5	6 865,2	7 581,7	7 682,7	43 208,5	
	Δ% homóloga	-3,7%	+1,4%	-2,1%	-4,0%	-0,2%	+2,2%	-1,1%	
	Δ% em cadeia	-	-10,7%	+16,1%	-8,0%	+10,4%	+1,3%	-	

Importa sublinhar que este comportamento da atividade portuária não reflete fielmente o pulsar da economia ibérica, pois uma quota-parte significativa decorre de operações de *transshipment* da Carga Contentorizada, com um peso significativo quer em Portugal, quer na Espanha, como decorre do apresentado no título seguinte.

### Tráfego de Contentores

A evolução anual do tráfego de contentores registado nos primeiros semestres desde 2017 em Portugal e Espanha, espelhada no quadro seguinte, revela comportamentos distintos, sendo globalmente positiva no caso dos portos espanhóis, com uma *tmac* subjacente de +2%, enquanto a dos nacionais se queda por -0,5%.





A principal causa da diferença de desempenho prende-se maioritariamente com o segmento de *transhipment*, com maior expressão relativa na Espanha onde representa 52,4% do total e apresenta relativa estabilidade (declive ligeiramente negativo, de -0,1%), contra os 39,9% em Portugal, agravada por uma tendência decrescente, de -4,1%. Assinala-se ainda o facto de o *transhipment* efetuado nos portos espanhóis ser 7,7 vezes maior do que nos portos nacionais, enquanto no tráfego com *hinterland* este rácio baixa para 4,6 vezes.

Importa, contudo, realçar o facto de o tráfego com o *hinterland* apresentar em 2022 o seu valor mais elevado de sempre tanto em Espanha como em Portugal, com volumes respetivos de 4,16 milhões de TEU e de 900,1 mil TEU, que determinam tendências de crescimento de +2,1% e de +2,9% ao ano.

	Espanha						Portugal							
	TEU (10 <sup>3</sup> )		Δ% YoY		Total TEU (10 <sup>3</sup> )	Total Δ% YoY	% transhipment	TEU (10 <sup>3</sup> )		Δ% YoY		Total TEU (10 <sup>3</sup> )	Total Δ% YoY	% transhipment
	Transhipment	Hinterland	Transhipment	Hinterland				Transhipment	Hinterland	Transhipment	Hinterland			
2017	4 043,2	3 575,4			7 618,6		53,1%	797,0	772,4			1 569,4		50,8%
2018	4 556,6	3 861,9	+12,7%	+8,0%	8 418,5	+10,5%	54,1%	688,9	771,8	-13,6%	-0,1%	1 460,7	-6,9%	47,2%
2019	4 764,8	4 032,5	+4,6%	+4,4%	8 797,3	+4,5%	54,2%	559,6	857,0	-18,8%	+11,0%	1 416,6	-3,0%	39,5%
2020	4 406,5	3 547,2	-7,5%	-12,0%	7 953,8	-9,6%	55,4%	524,8	783,1	-6,2%	-8,6%	1 307,9	-7,7%	40,1%
2021	4 759,9	3 998,4	+8,0%	+12,7%	8 758,3	+10,1%	54,3%	673,9	861,4	+28,4%	+10,0%	1 535,3	+17,4%	43,9%
2022	4 580,6	4 160,0	-3,8%	+4,0%	8 740,6	-0,2%	52,4%	598,3	900,1	-11,2%	+4,5%	1 498,4	-2,4%	39,9%
Δ% / Máx	2019	2022	-	-	2019	-	-	2017	2022	-	-	2017	-	-
	-3,9%	-	-	-	-0,6%	-	-	-24,9%	-	-	-	-4,5%	-	-
tmac	+1,9%	+2,1%	-	-	+2,0%	-	-0,1%	-4,7%	+2,9%	-	-	-0,5%	-	-4,1%

No segmento de tráfego de *transhipment* os portos espanhóis recuam em 2022 cerca de -3,8% face a 2021 e ficam -3,9% aquém do valor mais elevado, apurado em 2019, e os portos nacionais quebram -11,2% face ao primeiro semestre de 2021 e ficam -24,9% abaixo do valor máximo, registado em 2017.

Para uma melhor visualização comparativa, apresenta-se a evolução em números índices com base em 2019, ano anterior ao início da pandemia, sublinhando que, curiosamente, os portos nacionais apresentam em 2022 valores superiores a 100 em todos os segmentos, enquanto nos portos espanhóis tal situação se verifica apenas no segmento do *hinterland*.

Tráfego de Contentores no período Janeiro-Junho (10<sup>3</sup> TEU)  
Números Índices Base 100: 2019

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	Sparklines
Total TEU	Espanha	86,6	95,7	100,0	90,4	99,6	99,4	
	Portugal	110,8	103,1	100,0	92,3	108,4	105,8	
Transhipment	Espanha	84,9	95,6	100,0	92,5	99,9	96,1	
	Portugal	142,4	123,1	100,0	93,8	120,4	106,9	
Hinterland	Espanha	88,7	95,8	100,0	88,0	99,2	103,2	
	Portugal	90,1	90,1	100,0	91,4	100,5	105,0	

A evolução mensal do total de TEU é exibido no quadro seguinte, bem como a sua variação face ao mês homólogo de 2021 e a respetiva variação sobre o mês anterior, constatando-se que o desempenho negativo observado no primeiro semestre dos portos de Espanha resulta de variações negativas homólogas na maioria dos meses, com exceção de maio, embora menos expressivas do que nos portos nacionais que, com variações positivas em março e abril, apresentam uma quebra total superior. Nas variações em cadeia, Espanha interrompe em junho uma série de três variações positivas, e os portos nacionais refletem relativa irregularidade refletida pela alternância de variações positivas e negativas, apresentando ambos os países o valor mais expressivo de movimentação de contentores em maio.

Movimento de contentores e variações mensais em 2022

		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Total	Sparkline
Espanha	TEU (10 <sup>3</sup> t)	1 459,3	1 347,2	1 386,0	1 473,8	1 602,5	1 471,9	8 740,6	
	Δ% homóloga	-2,3%	-1,4%	-6,3%	-2,2%	+11,4%	-0,1%	-0,2%	
	Δ% em cadeia	-	-7,7%	+2,9%	+6,3%	+8,7%	-8,2%	-	
Portugal	TEU (10 <sup>3</sup> t)	251,1	210,9	265,1	256,6	265,5	249,2	1 498,4	
	Δ% homóloga	-3,9%	-2,8%	+0,5%	+1,3%	-1,7%	-7,6%	-2,4%	
	Δ% em cadeia	-	-16,0%	+25,7%	-3,2%	+3,5%	-6,1%	-	



## Contexto europeu

Naturalmente, o volume de carga movimentada nos portos europeus apresenta fortes assimetrias, variando dos poucos milhões de toneladas nos países de menor dimensão da atividade portuária, até à casa de 600 milhões de toneladas movimentadas nos portos dos Países Baixos, passando por Portugal que em 2021 movimentou cerca de 80 milhões de toneladas.

Contudo, o que releva neste ponto é a avaliação do comportamento da atividade portuária de movimentação de carga nos portos, de forma agregada a nível de país, tendo por base os dados disponibilizados pelo Eurostat, que, neste momento, ainda se reportam a 2021, e que se resumem no quadro seguinte (de onde se exclui o Reino Unido pelo facto de o Eurostat apenas apresentar dados desse país até ao 2º trimestre de 2020), onde, para o efeito referido, se apresentam igualmente indicadores de variação percentual anual face ao ano anterior ( $\Delta\%$  YoY) e em 2021 também a comparação com 2019, por ser o último ano de atividade portuária desenvolvida em condições normais, isto é, antes da crise pandémica de covid-19 que afetou a economia mundial, em geral, e o setor de transportes e atividades complementares, em particular.

Da leitura do quadro ressalta que a evolução de 2019 para 2020, traduz para a generalidade dos países uma quebra na tonelagem de carga movimentada que em termos globais se situa em -5,5%, correspondente a uma diminuição de cerca de -230 milhões de toneladas, para um total de cerca de 4 mil milhões de toneladas. Portugal, com um movimento de 79,4 milhões de toneladas em 2020, registou uma quebra de cerca de -7% comparativamente ao ano anterior, a que correspondem cerca de -6 milhões de toneladas.

O comportamento dos países que movimentaram um volume superior ao de Portugal e que viram esse volume diminuir de 2019 para 2020, varia entre -0,9% na Suécia e -9,3% na Finlândia, passando por -8,3% na Espanha, -9,1% na França, -6,4% na Alemanha e -8,2% nos Países Baixos. Com um desempenho positivo apenas há a assinalar os casos da Noruega e da Turquia, que registaram acréscimos respetivos de +6,9% e de +2,6%, além da Croácia, Chipre, Estónia, Malta e Montenegro, cuja dimensão da atividade portuária é pouco significativa.

A forma como os diversos países iniciaram a recuperação em 2021 da quebra generalizada verificada em 2020 face a 2019, apresenta igualmente bastantes assimetrias, sendo de realçar, de entre os países que em 2021 não lograram ainda ultrapassar o nível de 2019, os Países Baixos (com a primeira posição do ranking da tonelagem de carga movimentada) que fica a -0,7% do valor de 2019, a Espanha (3ª posição) fica a -4,1%, a Itália (4ª posição) a -4,6%, a Alemanha (5ª posição) a -1,8%, a França (7ª posição) a -5,2% e a Grécia (10ª posição) a -10,9%.

Dos países que recuperaram totalmente e ultrapassaram o volume de carga movimentada em 2019, referem-se a Turquia (2ª posição do ranking) com +8,6%, a Bélgica (6ª posição) com +4%, a Noruega (8ª posição) com +9,4% e a Suécia (9ª posição) que iguala o nível de 2019.



Portugal movimentou em 2021 um total de 76,3 milhões de toneladas, ocupa a 14ª posição do ranking e fica -10,6% aquém do volume movimentado em 2019, perdendo mesmo carga relativamente a 2020.

**TONELAGEM ANUAL DE CARGA PORTUÁRIA MOVIMENTADA NOS PAÍSES EUROPEUS (REPORTE EUROSTAT)**

Unidade: Milhões toneladas

	2017		2018		2019		2020		2021			Ranking 2021	trend
	ton (10 <sup>6</sup> )	ton (10 <sup>6</sup> )	Δ% YoY	ton (10 <sup>6</sup> )	Δ% YoY	ton (10 <sup>6</sup> )	Δ% YoY	ton (10 <sup>6</sup> )	Δ% YoY	Δ% Yo2019			
Belgium	257,8	270,2	+4,8%	277,8	+2,8%	268,7	-3,3%	288,8	+7,5%	+4,0%	6	+2,2%	
Bulgaria	31,0	27,9	-10,0%	31,0	+11,2%	25,3	-18,5%	25,6	+1,3%	-17,5%	20	-4,7%	
Croatia	19,0	20,0	+5,3%	18,6	-6,7%	19,6	+5,4%	20,0	+1,8%	+7,3%	22	+0,9%	
Cyprus	7,9	6,9	-11,6%	7,4	+6,9%	7,5	+0,6%	7,0	-6,5%	-6,0%	23	-1,7%	
Denmark	83,5	84,4	+1,0%	83,0	-1,7%	81,3	-2,0%	83,7	+3,0%	+0,9%	13	-0,3%	
Estonia	31,1	32,4	+4,3%	34,4	+6,0%	34,7	+0,9%	37,5	+8,2%	+9,2%	19	+4,6%	
Finland	107,1	114,8	+7,1%	118,1	+2,9%	107,2	-9,3%	100,3	-6,4%	-15,1%	11	-1,9%	
France	298,0	303,8	+1,9%	295,5	-2,7%	268,5	-9,1%	280,0	+4,3%	-5,2%	7	-2,4%	
Germany	299,2	296,2	-1,0%	294,5	-0,6%	275,7	-6,4%	289,1	+4,9%	-1,8%	5	-1,4%	
Greece	162,1	172,6	+6,5%	177,2	+2,7%	163,6	-7,6%	157,9	-3,5%	-10,9%	10	-1,0%	
Ireland	51,2	52,6	+2,9%	50,8	-3,5%	49,3	-2,9%	51,4	+4,3%	+1,3%	16	-0,5%	
Italy	465,8	490,8	+5,4%	499,2	+1,7%	459,8	-7,9%	476,3	+3,6%	-4,6%	4	-0,2%	
Latvia	57,1	60,8	+6,4%	57,2	-5,8%	40,4	-29,5%	37,6	-6,8%	-34,3%	18	-11,3%	
Lithuania	49,9	52,5	+5,2%	52,2	-0,4%	51,5	-1,4%	49,4	-4,2%	-5,5%	17	-0,4%	
Malta	4,1	4,6	+11,2%	5,2	+14,0%	5,7	+10,4%	3,4	-41,3%	-35,1%	24	-0,6%	
Montenegro	0,0	2,0		2,0	+4,1%	2,0	+0,4%	1,8	-9,7%	-9,3%	25	s/s	
Netherlands	595,8	604,5	+1,5%	607,5	+0,5%	557,6	-8,2%	603,4	+8,2%	-0,7%	1	-0,5%	
Norway	183,8	180,3	-1,9%	182,5	+1,2%	195,1	+6,9%	199,6	+2,3%	+9,4%	8	+2,5%	
Poland	77,6	91,1	+17,4%	93,3	+2,4%	88,1	-5,5%	96,2	+9,2%	+3,2%	12	+3,9%	
Portugal	91,9	90,4	-1,7%	85,3	-5,6%	79,4	-7,0%	76,3	-3,9%	-10,6%	14	-4,9%	
Romania	45,6	48,4	+6,3%	51,9	+7,2%	46,4	-10,6%	52,4	+12,8%	+0,9%	15	+2,4%	
Slovenia	22,3	23,1	+3,7%	22,1	-4,4%	18,3	-17,2%	20,1	+9,5%	-9,3%	21	-4,3%	
Spain	483,7	497,8	+2,9%	496,9	-0,2%	455,5	-8,3%	476,6	+4,6%	-4,1%	3	-1,2%	
Sweden	176,0	179,9	+2,3%	170,6	-5,2%	169,0	-0,9%	170,6	+1,0%	+0,0%	9	-1,2%	
Turkey	466,0	454,4	-2,5%	478,1	+5,2%	490,6	+2,6%	519,3	+5,8%	+8,6%	2	+3,0%	
<b>SOMA</b>	<b>4 067,3</b>	<b>4 162,3</b>	<b>+2,3%</b>	<b>4 192,4</b>	<b>+0,7%</b>	<b>3 960,8</b>	<b>-5,5%</b>	<b>4 124,2</b>	<b>+4,1%</b>	<b>-1,6%</b>	-	<b>-0,2%</b>	

Exclui-se o Reino Unido por não ter dados disponíveis desde o 3º trimestre de 2020

A tendência de evolução apurada no período de 2017 a 2021 apresenta na maioria dos países uma taxa média anual de crescimento negativa, sendo que para o conjunto dos países se situa em -0,2%, sendo a de Portugal a segunda menor, de -4,9%, ficando apenas à frente da Letónia, com -11,3%, e próximo da Bulgária (-4,7%). Assinala-se o facto de todos os países com quem Portugal mantém mais fortes relações comerciais, registam igualmente taxas médias anuais de crescimento negativas, sendo a de Espanha de -1,2%, da França de -2,4%, da Alemanha de -1,4% e dos Países Baixos de -0,5%.

Assinala-se que apenas sete países apresentam uma trajetória crescente no período em presença, a saber, a Estónia, com +4,6%, a Polónia, com +3,9%, a Turquia, com +3%, a Noruega, com +2,5%, a Roménia, com +2,4%, a Bélgica, com +2,2%, e a Croácia, com +0,9%.





Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário constituído pelos portos comerciais do Continente, no período em análise, relativamente a:

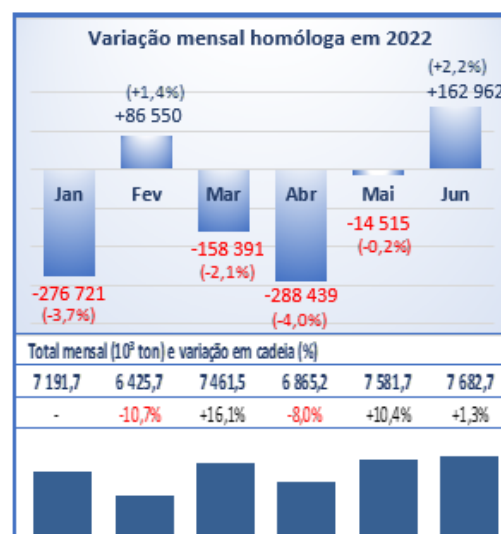
- 1) movimento de Carga, em valores agregados por tipologia e por porto;
- 2) movimento geral de Contentores, utilizados nas operações Lift-On/Lift-Off e Roll-On/Roll-Off, cheios ou vazios, em termos globais e em cada um dos tráfegos de *transhipment* e com o *hinterland*; e
- 3) movimento de Navios que escalam os portos comerciais, nas diversas tipologias, incluindo nomeadamente os navios de cruzeiro, e independentemente das operações realizadas aquando da estadia em porto.

#### 4.1. Movimento Geral de Carga

No mês de junho de 2022 o sistema portuário do Continente registou o valor mais elevado do ano, quer em tonelagem movimentada, quer em termos de variações mensais homólogas, sendo o respetivo acréscimo de quase +163 mt, correspondente a +2,2% relativamente a junho de 2021.

Contudo, este desempenho mensal não é suficiente para infletir para valores positivos a variação do volume de carga movimentada no primeiro semestre de 2022 face ao de 2021, ficando ainda a -488,6 mt, ou seja, a -1,1%.

Apreciando as variações mensais em cadeia, verifica-se que o mês de junho interrompe a alternância que vinha sendo observada desde o início do ano, e com valores relativamente expressivos, quer os que refletem as variações positivas, quer as variações negativas.



#### Por Tipologia de Carga

A tipologia de carga que mais contribuiu para o desempenho negativo verificado no primeiro semestre de 2022 foi claramente a Carga Contentorizada que, relativamente ao mesmo período de 2021, perde -905 mil toneladas, o que corresponde a um recuo de -5,2%, após registar no mês de junho a segunda variação homóloga negativa mais expressiva, apenas ultrapassada pela apurada em janeiro, o que interrompe a série de três diminuições sucessivas das variações negativas. Em termos de evolução em cadeia, o mês de junho diminui -4,2% face a maio, mantendo uma alternância de variações positivas e negativas.

Naturalmente a Carga Contentorizada não é a única a tipologia de carga a exibir um comportamento negativo, salientando-se como as mais expressivas que surgem nas posições seguintes, Outros Granéis Líquidos, os Minérios e a Carga Fracionada, que registam decréscimos respetivos de -181 mt ( 14,8%), de -117 mt (-19,3%) e de -91 mt (-3%).

O efeito destas variações negativas é parcialmente mitigado pelo crescimento mais expressivo dos Outros Granéis Sólidos e dos Produtos Petrolíferos, que se traduz em acréscimos respetivos de +544 mt (+16,4%) e de +233 mt (+2,5%), ainda ligeiramente reforçado pelos aumentos verificados na tipologia dos Produtos Agrícolas e de Carvão, que se cifra em +57 mt no seu conjunto (numa média de +2,2%).

Considerando a evolução da tonelagem movimentada anualmente nos primeiros semestres desde 2018, apura-se uma tendência que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento (*tmac*) de -1,7%, para a qual contribui com maior intensidade o Carvão, para o qual este indicador não apresenta valor, mas onde a CAGR para o mesmo período ascende a -48,9%, seguida do Petróleo Bruto e dos Outros Granéis Sólidos, que



evoluem a taxas médias anuais respetivas de -6,9% e de -3,6%, e ainda os Outros Granéis Líquidos que evoluem a -0,6%.

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a JUNHO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
<b>Carga Geral</b>	20 459,8	19 518,8	18 380,4	21 487,8	20 472,1	47,4%	-1 015,7	-4,7%	+1,0%	
Contentorizada	16 997,8	15 839,4	14 996,7	17 457,5	16 552,3	38,3%	-905,2	-5,2%	+0,4%	
Fracionada	2 652,9	2 734,4	2 590,9	3 036,3	2 945,4	6,8%	-90,9	-3,0%	+3,2%	
Ro-Ro	809,1	945,0	792,8	994,0	974,4	2,3%	-19,6	-2,0%	+4,3%	
<b>Granéis Sólidos</b>	9 536,5	8 908,1	6 621,1	6 531,3	7 015,6	16,2%	+484,3	+7,4%	-9,3%	
Carvão	2 265,0	2 168,6	295,2	128,0	154,1	0,4%	+26,1	+20,4%	-	
Minérios	440,3	558,6	624,0	605,8	488,8	1,1%	-117,0	-19,3%	+2,7%	
Produtos Agrícolas	2 574,2	2 244,1	2 216,3	2 471,2	2 502,4	5,8%	+31,2	+1,3%	+0,3%	
Outros	4 257,0	3 936,7	3 485,8	3 326,3	3 870,3	9,0%	+544,0	+16,4%	-3,6%	
<b>Granéis Líquidos</b>	16 449,2	16 267,3	14 391,9	15 677,9	15 720,8	36,4%	+42,9	+0,3%	-1,3%	
Petróleo Bruto	7 001,9	5 736,0	5 309,7	5 245,2	5 236,2	12,1%	-9,0	-0,2%	-6,9%	
Produtos Petrolíferos	8 443,2	9 193,5	7 850,8	9 211,8	9 444,8	21,9%	+233,0	+2,5%	+2,3%	
Outros	1 004,0	1 337,8	1 231,5	1 221,0	1 039,8	2,4%	-181,1	-14,8%	-0,4%	
<b>Total</b>	<b>46 445,5</b>	<b>44 694,2</b>	<b>39 393,5</b>	<b>43 697,0</b>	<b>43 208,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>-488,6</b>	<b>-1,1%</b>	<b>-1,7%</b>	
Δ%	-4,7%	-3,8%	-11,9%	+10,9%	-1,1%	-	-	-	-	-

A evolução das restantes tipologias de carga tem subjacente taxas médias anuais de crescimento positivas, sendo as mais expressivas, independentemente das quotas de mercado que detenham, as da Carga Fracionada, de +3,2%, dos Minérios, de +2,7%, e dos Produtos Petrolíferos, de +2,3%.

A observação do quadro seguinte, como já referido, mostra que o mês de junho, tomado individualmente, induziu significativa mitigação na evolução negativa acumulada da tonelagem de carga, ao registar globalmente um acréscimo de +163 mt (+2,2%), tendo como principal responsável os Outros Granéis Sólidos, com +223,5 mt (+41,1%), seguido dos Produtos Petrolíferos e do Petróleo Bruto, com variações respetivas de +120,8 mt (+7,6%) e de +105,8 mt (+12,1%). A contrariar o efeito positivo, surge a Carga Contentorizada que regista uma quebra de -195,7 mt (-6,5%).

Carga	Junho				Janeiro / Junho				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Junho/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
<b>Carga Geral</b>	3 537,0	46,0%	-219,5	-5,8%	20 472,1	47,4%	-1 015,7	-4,7%	41 833,8	49,1%	+243,3	+0,6%
Contentorizada	2 806,9	36,5%	-195,7	-6,5%	16 552,3	38,3%	-905,2	-5,2%	33 866,2	39,8%	-413,2	-1,2%
Fracionada	557,7	7,3%	-33,3	-5,6%	2 945,4	6,8%	-90,9	-3,0%	6 017,0	7,1%	+643,1	+12,0%
Ro-Ro	172,5	2,2%	+9,6	+5,9%	974,4	2,3%	-19,6	-2,0%	1 950,6	2,3%	+13,3	+0,7%
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>1 250,0</b>	<b>16,3%</b>	<b>+134,2</b>	<b>+12,0%</b>	<b>7 015,6</b>	<b>16,2%</b>	<b>+484,3</b>	<b>+7,4%</b>	<b>13 366,9</b>	<b>15,7%</b>	<b>+137,3</b>	<b>+1,0%</b>
Carvão	23,4	0,3%	+2,2	+10,5%	154,1	0,4%	+26,1	+20,4%	210,7	0,2%	-164,4	-43,8%
Minérios	85,8	1,1%	+2,7	+3,2%	488,8	1,1%	-117,0	-19,3%	1 045,0	1,2%	-137,2	-11,6%
Produtos Agrícolas	373,7	4,9%	-94,2	-20,1%	2 502,4	5,8%	+31,2	+1,3%	4 758,3	5,6%	-175,5	-3,6%
OutrosGS	767,1	10,0%	+223,5	+41,1%	3 870,3	9,0%	+544,0	+16,4%	7 352,9	8,6%	+614,4	+9,1%
<b>Granéis Líquidos</b>	<b>2 895,6</b>	<b>37,7%</b>	<b>+248,2</b>	<b>+9,4%</b>	<b>15 720,8</b>	<b>36,4%</b>	<b>+42,9</b>	<b>+0,3%</b>	<b>29 974,0</b>	<b>35,2%</b>	<b>-1 373,8</b>	<b>-4,4%</b>
Petróleo Bruto	982,9	12,8%	+105,8	+12,1%	5 236,2	12,1%	-9,0	-0,2%	9 315,6	10,9%	-1 562,4	-14,4%
Produtos Petrolíferos	1 717,5	22,4%	+120,8	+7,6%	9 444,8	21,9%	+233,0	+2,5%	18 510,4	21,7%	+545,6	+3,0%
OutrosGL	195,2	2,5%	+21,6	+12,4%	1 039,8	2,4%	-181,1	-14,8%	2 148,0	2,5%	-857,0	-14,2%
<b>Total</b>	<b>7 682,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>+163,0</b>	<b>+2,2%</b>	<b>43 208,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>-488,6</b>	<b>-1,12%</b>	<b>85 174,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>-993,2</b>	<b>-1,2%</b>

Considerando a atividade portuária realizada nos últimos doze meses verifica-se que a tonelagem de carga movimentada se situou na casa de 85,2 milhões de toneladas, inferior ao do período idêntico imediatamente anterior em -993,2 mil toneladas, ou seja, -1,2%. A principal responsabilidade para este desempenho é cometida claramente ao Petróleo Bruto, que diminui o movimento em -1,56 milhões de toneladas (-14,4%), a que não é alheia a cessação da atividade de refinação em Matosinhos.



## Por Porto

Na perspetiva do movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o desempenho negativo do sistema portuário do Continente, ao registar no primeiro semestre uma quebra de -739,6 mt, correspondente a -3,1%, seguido por Setúbal que perde -340,1 mt (-10%). Ainda com registo negativo, mas com junho a exibir uma variação homóloga positiva e significativa (+118,2 mt ou +10,2%), o porto de Leixões apresenta um ligeiro recuo de -14,5 mt, ou -0,2%.

Dos restantes portos, com registo positivo, destaca-se Lisboa que vê o volume de carga movimentada aumentar 308,3 mt (+6,4%), seguindo de Aveiro, que apresenta um significativo acréscimo percentual de +25,4%, a que corresponde +220,7 mt.

Considerando a sua evolução anual desde 2018, e ainda com notória influência do abrandamento generalizado verificado em 2020, por efeito das medidas de combate à crise pandémica, a maioria dos portos exibe uma taxa média anual de crescimento negativa, com exceções de Aveiro (+2,4%) e de Sines (+0,8%). Das *tmac* negativas destacam-se a de Leixões, de Lisboa e a de Setúbal, cujos valor são calculados respetivamente em -7,4%, em -4,5% e em -2,2%.

O volume comparado de tonagem movimentada determina o registo de uma quota maioritária absoluta para o porto de Sines, de 53,8%, seguido sucessivamente por Leixões, com 17,4%, de Lisboa, com 11,9%, de Setúbal, com 7,1%, de Aveiro, com 6,7%, da Figueira da Foz, com 2,5%, e Viana do Castelo, com 0,5%.

Tonagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a JUNHO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	183,2	213,0	192,3	185,6	195,7	0,5%	+10,1	↑ +5,5%	⇒ -0,1%	
Douro e Leixões	9 825,0	9 585,2	9 040,6	7 539,5	7 524,9	17,4%	-14,5	⇒ -0,2%	↓ -7,4%	
Aveiro	2 653,9	2 712,3	2 369,0	2 854,0	2 907,7	6,7%	+53,7	⇒ +1,9%	↑ +2,4%	
Figueira da Foz	1 075,4	912,2	978,9	869,6	1 090,3	2,5%	+220,7	↑ +25,4%	⇒ -0,1%	
Lisboa	5 956,3	5 539,5	4 167,1	4 820,3	5 128,6	11,9%	+308,3	↑ +6,4%	↓ -4,5%	
Setúbal	3 401,6	3 505,3	3 207,6	3 417,5	3 077,5	7,1%	-340,1	↓ -10,0%	↓ -2,2%	
Sines	23 268,8	22 180,0	19 372,0	23 979,5	23 240,0	53,8%	-739,6	↓ -3,1%	⇒ +0,8%	
Faro	81,3	46,8	66,0	31,0	43,8	0,1%	+12,8	↑ +41,4%	↓ -16,1%	
<b>Total</b>	<b>46 445,5</b>	<b>44 694,2</b>	<b>39 393,5</b>	<b>43 697,0</b>	<b>43 208,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>-488,6</b>	<b>-1,1%</b>	<b>-1,7%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>-4,7%</b>	<b>-3,8%</b>	<b>-11,9%</b>	<b>+10,9%</b>					

A variação positiva observada no próprio mês de junho resulta mais significativamente do desempenho de Sines e de Leixões, que registam acréscimos respetivos de +157,8 mt (+3,9%) e de +118,2 mt (+10,2%), acompanhados pelos portos de menor dimensão (Figueira da Foz, Faro e Viana do Castelo), sendo mais fortemente contrariados por Setúbal, que regista uma quebra de -131,2 mt (-21,1%), acompanhado por Lisboa e Aveiro.

Considerando o comportamento dos diversos portos nos últimos doze meses por comparação a idêntico período imediatamente anterior constata-se que o impacto mais expressivo na variação global se observa em Aveiro, que apresenta um acréscimo de +427,1 mt (+8,1%), seguindo-se a Figueira da Foz e Lisboa, com acréscimos respetivos de +179,9 mt (+9,7%) e +61,8 mt (+0,6%). A variação negativa mais expressiva é apurada em Sines, atingindo -949,9 mt (-2%), seguindo-se Leixões, de -406,2 mt (-2,6%), Setúbal, de -254,9 mt (-3,9%) e Faro, de -87,6 mt (-60%).

Porto	Junho				Janeiro / Junho				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Junho/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	42,4	0,6%	+4,8	+12,8%	195,7	0,5%	+10,1	+5,5%	386,9	0,5%	+36,4	+10,4%
Douro e Leixões	1 281,0	16,7%	+118,2	+10,2%	7 524,9	17,4%	-14,5	-0,2%	15 168,6	17,8%	-406,2	-2,6%
Aveiro	507,0	6,6%	-12,0	-2,3%	2 907,7	6,7%	+53,7	+1,9%	5 732,7	6,7%	+427,1	+8,1%
Figueira da Foz	230,3	3,0%	+34,9	+17,8%	1 090,3	2,5%	+220,7	+25,4%	2 034,4	2,4%	+179,9	+9,7%
Lisboa	864,7	11,3%	-20,1	-2,3%	5 128,6	11,9%	+308,3	+6,4%	9 738,9	11,4%	+61,8	+0,6%
Setúbal	490,9	6,4%	-131,2	-21,1%	3 077,5	7,1%	-340,1	-10,0%	6 240,3	7,3%	-254,9	-3,9%
Sines	4 253,5	55,4%	+157,8	+3,9%	23 240,0	53,8%	-739,6	-3,1%	45 814,5	53,8%	-949,9	-2,0%
Faro	13,0	0,2%	+10,7	+454,1%	43,8	0,1%	+12,8	+41,4%	58,3	0,1%	-87,6	-60,0%
<b>Total</b>	<b>7 682,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>+163,0</b>	<b>+2,2%</b>	<b>43 208,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>-488,6</b>	<b>-1,1%</b>	<b>85 174,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>-993,2</b>	<b>-1,2%</b>



### Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento e por porto, revela que a Carga Geral representa 47,4% do total, com Sines a deter 48,9% do seu total, os Granéis Líquidos representam 36,4%, onde Sines detém uma quota quase hegemónica de 83,1%, e aos Granéis Sólidos cabe a quota residual de 16,2%, a que não é alheia a cessação de importação de Carvão para as centrais termoelétricas de Sines e do Pego, sendo que o volume de tonelagem se encontra repartido por diversos portos, sendo Lisboa responsável por 35,2% do total, seguido de Leixões e Setúbal que detêm quotas respetivas de 19,4% e de 18,3%.

Porto	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total	
	10 <sup>3</sup> ton	quota	10 <sup>3</sup> ton	quota	10 <sup>3</sup> ton	quota	10 <sup>3</sup> ton	quota
Viana do Castelo	▲ 93,2	0,5%	▲ 85,1	1,2%	▼ 17,4	0,1%	▲ 195,7	0,5%
Douro e Leixões	▲ 4 981,1	24,3%	▲ 1 357,6	19,4%	▼ 1 186,3	7,5%	▼ 7 524,9	17,4%
Aveiro	▲ 1 138,6	5,6%	▼ 1 077,1	15,4%	▼ 692,0	4,4%	▲ 2 907,7	6,7%
Figueira da Foz	▼ 551,8	2,7%	▲ 534,1	7,6%	▼ 4,4	0,0%	▲ 1 090,3	2,5%
Lisboa	▲ 2 030,9	9,9%	▲ 2 469,4	35,2%	▲ 628,3	4,0%	▲ 5 128,6	11,9%
Setúbal	▼ 1 658,2	8,1%	▲ 1 284,6	18,3%	▼ 134,7	0,9%	▼ 3 077,5	7,1%
Sines	▼ 10 018,3	48,9%	▲ 164,0	2,3%	▲ 13 057,7	83,1%	▼ 23 240,0	53,8%
Faro			▲ 43,8	0,6%			▲ 43,8	0,1%
<b>Total</b>	▼ 20 472,1	100,0%	▲ 7 015,6	100,0%	▲ 15 720,8	100,0%	▼ 43 208,5	100,0%
		47,4%		16,2%		36,4%		100,0%

Nos quadros da página seguinte apresenta-se a estrutura completa da totalidade dos mercados resultantes do binómio 'tipologia de carga' e 'porto', respetivas quotas e variação face ao período homólogo de 2021.

A leitura destes quadros revela posições maioritárias absolutas de alguns destes mercados no volume da carga movimentada, surgindo Leixões na carga Ro-Ro com 78%; Lisboa nos Produtos Agrícolas com 76,6%; Setúbal no Carvão (que tem agora uma expressão residual) e nos Minérios com quotas respetivas de 85,7% e de 57,6%; e Sines na Carga Contentorizada com 60,3%, no Petróleo Bruto com 99,6% e nos Produtos Petrolíferos, com 79,4%.

Com posição maioritária simples assinala-se na Carga Fracionada o porto de Aveiro com 38,7%; nos Outros Granéis Sólidos o porto de Setúbal foi ligeiramente ultrapassado por Leixões, que detém 22,1%, e, nos Outros Granéis Líquidos novamente Sines, com 33,4%.





VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO PERÍODO JANEIRO-JUNHO DE 2022  
E VARIAÇÃO SOBRE PERÍODO HOMÓLOGO DE 2021

Carga	Viana do Castelo		Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro e Portimão		Total Geral		Quota
	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	
<b>Carga Geral</b>	93,2	+11,7%	4 981,1	+2,9%	1 138,6	+19,5%	551,8	-2,1%	2 030,9	+6,9%	1 658,2	-15,4%	10 018,3	-10,5%	0,0	-	20 472,1	-4,7%	47,4%
Contentorizada	0,0	-	3 668,0	+5,5%	0,0	-	77,1	-2,9%	1 950,2	+6,8%	874,9	-5,0%	9 982,1	-10,5%	0,0	-	16 552,3	-5,2%	38,3%
Fracionada	93,2	+11,7%	552,6	-7,4%	1 138,6	+19,5%	474,7	-1,9%	80,7	+7,3%	592,8	-29,0%	12,8	+39,7%	0,0	-	2 945,4	-3,0%	6,8%
Ro-Ro	0,0	-	760,5	-0,6%	0,0	-	0,0	-	0,0	-	190,5	-6,6%	23,4	-4,8%	0,0	-	974,4	-2,0%	2,3%
<b>Granéis Sólidos</b>	85,1	+20,5%	1 357,6	+17,4%	1 077,1	-7,6%	534,1	+78,0%	2 469,4	+4,5%	1 284,6	+0,1%	164,0	+3,0%	43,8	+41,4%	7 015,6	+7,4%	16,2%
Carvão	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	132,1	+14,4%	22,0	+76,4%	0,0	-	154,1	+20,4%	0,4%
Minérios	0,0	-	194,8	-33,8%	0,0	-	0,0	-	0,0	-	281,6	-7,2%	12,4	+51,3%	0,0	-	488,8	-19,3%	1,1%
Produtos Agrícolas	8,6	-	306,5	+18,9%	248,8	-50,0%	0,0	-	1 917,3	+13,2%	21,2	+12,0%	0,0	-100,0%	0,0	-	2 502,4	+1,3%	5,8%
OutrosGS	76,5	+8,3%	856,3	+41,6%	828,4	+23,9%	534,1	+78,0%	552,1	-17,6%	849,7	+0,4%	129,6	-4,4%	43,8	+41,4%	3 870,3	+16,4%	9,0%
<b>Granéis Líquidos</b>	17,4	-44,8%	1 186,3	-23,2%	692,0	-5,9%	4,4	-26,9%	628,3	+13,0%	134,7	-22,5%	13 057,7	+3,4%	0,0	-	15 720,8	+0,3%	36,4%
Petróleo Bruto	0,0	-	22,9	-90,6%	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	5 213,3	+4,3%	0,0	-	5 236,2	-0,2%	12,1%
Produtos Petrolíferos	17,4	-44,8%	1 075,4	-4,9%	353,1	-5,0%	0,0	-	458,7	+30,9%	43,2	-18,2%	7 496,9	+3,1%	0,0	-	9 444,8	+2,5%	21,9%
OutrosGL	0,0	-	87,9	-47,5%	338,9	-6,7%	4,4	-26,9%	169,6	-17,5%	91,5	-24,4%	347,5	-2,8%	0,0	-	1 039,8	-14,8%	2,4%
<b>Total Geral</b>	195,7	+5,5%	7 524,9	-0,2%	2 907,7	+1,9%	1 090,3	+25,4%	5 128,6	+6,4%	3 077,5	-10,0%	23 240,0	-3,1%	43,8	+41,4%	43 208,5	-1,1%	100,0%
Distribuição por Porto	0,5%	-	17,4%	-	6,7%	-	2,5%	-	11,9%	-	7,1%	-	53,8%	-	0,1%	-	100,0%	-	

Quotas do Tipo de Carga movimentada por Porto

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro e Portimão	Quota dos mercados de Carga
<b>Carga Geral</b>	0,5%	24,3%	5,6%	2,7%	9,9%	8,1%	48,9%	-	
Contentorizada	-	22,2%	-	0,5%	11,8%	5,3%	60,3%	-	38,3%
Fracionada	3,2%	18,8%	38,7%	16,1%	2,7%	20,1%	0,4%	-	6,8%
Ro-Ro	-	78,0%	-	-	-	19,6%	2,4%	-	2,3%
<b>Granéis Sólidos</b>	1,2%	19,4%	15,4%	7,6%	35,2%	18,3%	2,3%	0,6%	
Carvão	-	-	-	-	-	85,7%	14,3%	-	0,4%
Minérios	-	39,9%	-	-	-	57,6%	2,5%	-	1,1%
Produtos Agrícolas	0,3%	12,2%	9,9%	-	76,6%	0,8%	-	-	5,8%
OutrosGS	2,0%	22,1%	21,4%	13,8%	14,3%	22,0%	3,3%	1,1%	9,0%
<b>Granéis Líquidos</b>	0,1%	7,5%	4,4%	0,0%	4,0%	0,9%	83,1%	-	
Petróleo Bruto	-	0,4%	-	-	-	-	99,6%	-	12,1%
Produtos Petrolíferos	0,2%	11,4%	3,7%	-	4,9%	0,5%	79,4%	-	21,9%
OutrosGL	-	8,5%	32,6%	0,4%	16,3%	8,8%	33,4%	-	2,4%
<b>Total Geral</b>	0,5%	17,4%	6,7%	2,5%	11,9%	7,1%	53,8%	0,1%	



## Fluxos de Embarque e Desembarque

O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas, associadas maioritariamente ao tráfego de exportação e de importação não obstante o significativo volume de tráfego processado em operações de *transshipment*, que, contendo simultaneamente operações em ambos os fluxos, atingiu um patamar de significativa relevância, sendo de salientar que em termos globais a carga movimentada em *transshipment* representa cerca de 18% nos embarques e cerca de 13% nos desembarques, sendo que no porto de Sines, onde este tráfego tem a sua expressão máxima, estes rácios sobem respetivamente para cerca de 62% e cerca de 73%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	115,0	0,7%	-1,0	-0,9%	80,7	0,3%	+11,2	+16,0%	+58,8%
Douro e Leixões	2 682,4	15,2%	-452,1	-14,4%	4 842,5	18,9%	+437,6	+9,9%	+35,6%
Aveiro	887,5	5,0%	+124,3	+16,3%	2 020,2	7,9%	-70,6	-3,4%	+30,5%
Figueira da Foz	789,6	4,5%	+178,5	+29,2%	300,7	1,2%	+42,1	+16,3%	+72,4%
Lisboa	1 987,3	11,3%	-3,3	-0,2%	3 141,4	12,3%	+311,6	+11,0%	+38,7%
Setúbal	1 671,0	9,5%	-148,1	-8,1%	1 406,5	5,5%	-192,0	-12,0%	+54,3%
Sines	9 425,3	53,5%	-881,0	-8,5%	13 814,6	53,9%	+141,5	+1,0%	+40,6%
Faro	43,8	0,2%	+12,8	+41,4%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
<b>Total</b>	<b>17 601,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1 169,9</b>	<b>-6,2%</b>	<b>25 606,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>+681,4</b>	<b>+2,7%</b>	<b>+40,7%</b>

O volume de embarques registado no primeiro semestre de 2022, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 40,7% e registou um total de 17,6 milhões de toneladas, o que traduz um decréscimo de -1,17 milhões de toneladas (-6,2%) relativamente ao primeiro semestre de 2021, enquanto o dos desembarques ascendeu a 25,6 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +681,4 mt, ou seja de +2,7%.

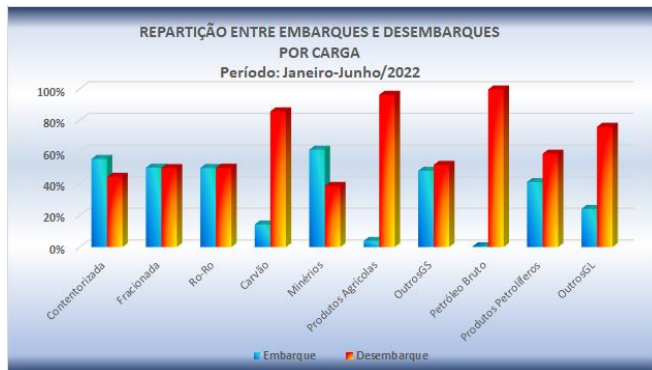
Considerando que estes fluxos de carga refletem natural e maioritariamente o volume de transações efetuadas no contexto do comércio internacional de bens, recorda-se, como referido no ponto 2, que no primeiros semestres de 2022 se registou um acréscimo de +2,2% nas exportações e de +6,9% nas importações.

Nos Anexos 2 e 3 são apresentados resumos da estrutura decorrente da tonelagem de carga movimentada em operações de embarque e de desembarque, agregada, respetivamente, por tipologia de carga (para o conjunto dos portos) e por porto (para o total de carga), e respetivas variações face ao mês homólogo de 2021.

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 por efeito 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 99,6% do volume movimentado, e o desembarque dos Produtos Agrícolas (para a indústria agroalimentar) representou 96,1%.

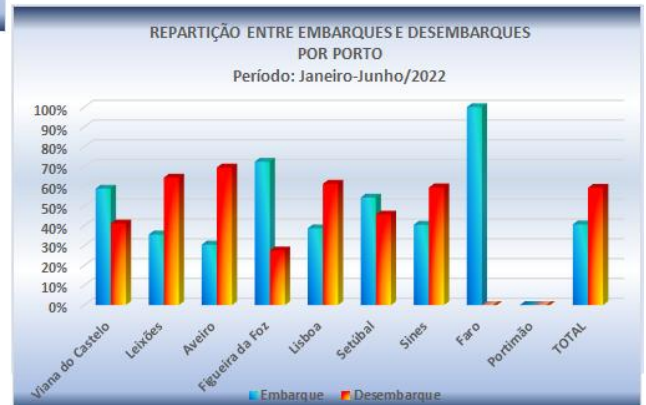
Das tipologias de carga onde, independentemente do porto de movimento, o volume de carga saída é superior ao de carga entrada, assinala-se a Carga Contentorizada com 55,6% do total, a Carga Fracionada com 50,1% e os Minérios com 61,5%.



54,3% e 100% do total de carga ali movimentada, situação que lhes confere a característica de portos com ‘perfil exportador’.

No entanto, a sua dimensão determina a que, no seu conjunto, estes portos tenham apenas embarcado 2,62 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 14,9% do total de embarques (dos quais 9,5 pontos percentuais cabem a Setúbal). Relativamente ao volume total da carga movimentada, estes portos detêm conjuntamente uma quota de 10,2%, correspondente a cerca de 4,41 milhões de toneladas, cabendo 7,1 pontos percentuais a Setúbal.

Assinala-se ainda o facto de o comportamento dos portos de menor dimensão ser muito influenciado pelo facto de serem, em regra, instrumentos importantes para 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 de 58,8%, 72,4%,



## 4.2. Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, que é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 38,3%, e ainda parte da quota de 2,3% detida pela carga Ro-Ro, com particular significado para a movimentada no Terminal Multiusos de Leixões, no âmbito da exploração de uma linha regular da companhia de *shipping* CLdN, a cargo da concessionária do Terminal de Contentores de Leixões (TCL), justifica a avaliação mais detalhada do seu comportamento, quer no primeiro semestre de 2022, quer em termos evolutivos nos respetivos períodos homólogos.

Atendendo à forte representação dos segmentos de *transshipment* e do tráfego com o *hinterland*, e a sua natureza essencialmente distinta, importa, para além de uma análise global (internacionalmente utilizada para medir a dimensão dos portos onde o tráfego de contentores se desenvolve), uma breve análise em cada um dos referidos segmentos, particularmente o das operações com o *hinterland*, que mede o pulso da economia, nas suas transações, quer no mercado nacional, quer no mercado internacional.

### Tráfego total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transshipment* e com o *hinterland*, foi registado, no primeiro semestre de 2022, um total de 917,9 mil movimentos de embarque e de desembarque, a que correspondeu um volume de 1,5 milhões de TEU, o que determina o rácio de 1,63 TEU por contentor. Estes valores têm subjacente um recuo em ambos os indicadores, sendo de -3,7% no número de unidades e de -2,4% no volume de TEU, face aos registos do primeiro semestre de 2021, ficando a -4,5% da melhor marca, apurada em 2017, isto é, a -70,8 mil TEU.

Sobretudo no corrente ano, o tráfego de contentores tem vindo a manifestar significativa variabilidade de comportamento, alternando o sinal das variações a cada dois meses, tendo em junho registado a segunda



variação homóloga negativa, com a particularidade de ser a mais expressiva, atingindo -20,5 mil TEU, mais que duplicando a anterior variação homóloga negativa mais alta.

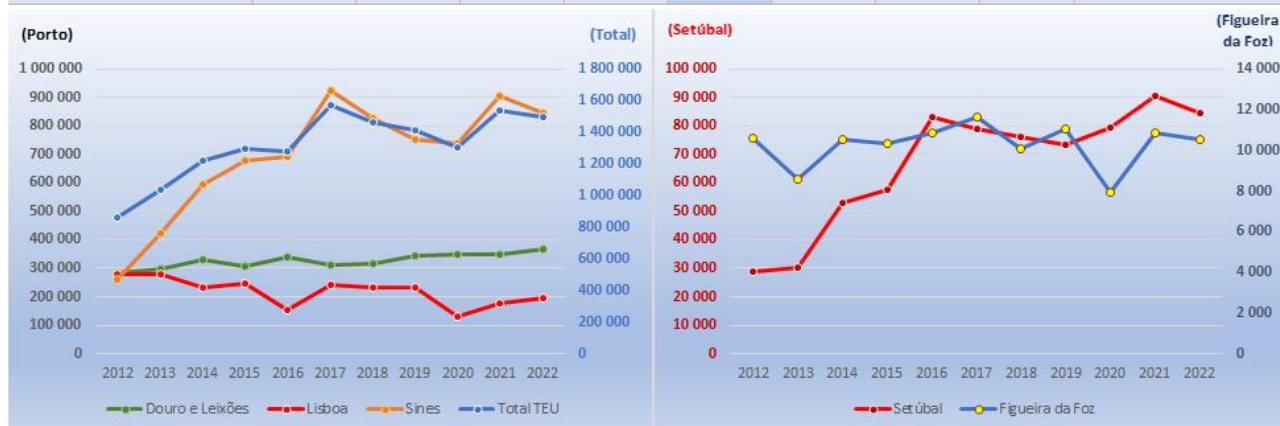
Não obstante o registo negativo de 2022, a evolução verificada nos primeiros semestres desde 2018 tem subjacente uma taxa média anual de crescimento positiva de +1,4%, muito por efeito do significativo acréscimo obtido por Sines no primeiro semestre de 2021, o que determina uma *tmac* neste porto de +2,3%, fortemente sustentada pela quota de 56,5%. Para a tendência global importam igualmente as apuradas em Leixões e em Setúbal, com valores respetivos de +3,2% e de +4,4%, contrariando a trajetória decrescente de Lisboa, negativa em -6,7%.

Como decorre do referido anteriormente, o comportamento global deste mercado é muito influenciado pelo porto de Sines que no primeiro semestre de 2022 registou uma quebra de -6,8%, correspondente a -61,4 mil TEU, que anulou os acréscimos obtidos por Leixões e Lisboa, na casa de +15 mil TEU (correndentes respetivamente a +4,3% e +8,8%), para o que contou com o ligeiro apoio de Setúbal e da Figueira da Foz, com variações negativas de -5,9 mil TEU (-6,5%) e de -344 TEU (-3,2%).

#### EVOLUÇÃO ANUAL DO TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)

Períodos: Janeiro / Junho

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota 2022	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Leixões	314 617	345 837	349 426	350 714	365 791	24,4%	+4,3%	+3,2%	
Figueira da Foz	10 107	11 029	7 921	10 864	10 520	0,7%	-3,2%	+0,7%	
Lisboa	233 847	231 807	132 483	178 255	193 910	12,9%	+8,8%	-6,7%	
Setúbal	75 978	73 347	79 457	90 573	84 653	5,6%	-6,5%	+4,4%	
Sines	825 976	754 479	738 612	904 912	843 524	56,3%	-6,8%	+2,3%	
<b>Total TEU</b>	<b>1 460 525</b>	<b>1 416 499</b>	<b>1 307 899</b>	<b>1 535 318</b>	<b>1 498 398</b>	<b>100,0%</b>	<b>-2,4%</b>	<b>+1,4%</b>	
<b>Δ%</b>	<b>-6,9%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>-7,7%</b>	<b>+17,4%</b>	<b>-2,4%</b>	-	-	-	
<b>Total UNIDADES</b>	<b>908 011</b>	<b>884 133</b>	<b>810 561</b>	<b>953 507</b>	<b>917 905</b>	-	-	-	
<b>Rácio TEU / Contentor</b>	<b>1,61</b>	<b>1,60</b>	<b>1,61</b>	<b>1,61</b>	<b>1,63</b>	-	-	-	-



Importa, contudo, salientar que o desempenho negativo de Sines é exclusivamente determinado pelo tráfego de *transshipment*, como a seguir se verá, uma vez que o tráfego com o *hinterland* ali desenvolvido mantém uma trajetória de crescimento claramente positivo.

Não obstante o referido, o porto de Sines mantém a posição maioritária absoluta traduzida pela referida quota de 56,3%, após recuo de -2,6 pontos percentuais (pp) relativamente à que detinha no primeiro semestre de 2021, sendo inferior em -2,7 pp à sua quota máxima, apurada em 2017. Na posição seguinte do ranking mantém-se Leixões cuja quota aumenta +1,6 pp para 24,4%, seguindo-se sucessivamente Lisboa que aumenta 1,3 pp para 12,9%, Setúbal que recua -0,24 pp para 5,6% e Figueira da Foz mantém a quota respetiva na casa de 0,7%.



Considerando isoladamente o mês de junho, verifica-se uma variação negativa significativamente superior à média do semestre, que ascende a -7,6%, muito por efeito do desempenho de Sines que regista uma quebra de -12,9%, correspondente a -20,9 mil TEU, sendo ainda acrescido por variações negativas de Lisboa e de Setúbal, com valores respetivos de -2,1 mil TEU (-6,2%) e de -535 TEU (-3,7%), contrariados parcialmente pelos registos positivos de Leixões e da Figueira da Foz, de +2,1 mil TEU (+3,6%) e de +996 TEU (+55,5%).

Porto	Junho			Jan / Junho				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %
Leixões	59 870	24,0%	+3,6%	365 791	24,4%	↑ +15 077	+4,3%	732 895	23,9%	↑ +27 674	+3,9%
Figueira da Foz	2 792	1,1%	+55,5%	10 520	0,7%	↓ -344	-3,2%	21 059	0,7%	↑ +472	+2,3%
Lisboa	31 295	12,6%	-6,2%	193 910	12,9%	↑ +15 655	+8,8%	382 911	12,5%	↑ +37 713	+10,9%
Setúbal	13 755	5,5%	-3,7%	84 653	5,6%	↓ -5 920	-6,5%	166 384	5,4%	↓ -11 590	-6,5%
Sines	141 470	56,8%	-12,9%	843 524	56,3%	↓ -61 388	-6,8%	1 762 678	57,5%	↓ -15 588	-0,9%
<b>Total</b>	<b>249 182</b>	<b>100,0%</b>	<b>-7,6%</b>	<b>1 498 398</b>	<b>100,0%</b>	<b>-36 920</b>	<b>-2,4%</b>	<b>3 065 927</b>	<b>100,0%</b>	<b>+38 681</b>	<b>+1,3%</b>

No período dos últimos doze meses é apurado um movimento total de 3,07 milhões de TEU, o que face a idêntico período imediatamente anterior traduz um acréscimo de +38,7 mil TEU (+1,3%), refletindo os contributos mais significativos de Lisboa e de Leixões, com acréscimos respetivos de +37,7 mil TEU (+10,9%) e +27,7 mil TEU (+3,9%), reduzidos pelas variações negativas de Sines e de Setúbal, que se cifram em -15,6 mil TEU (-0,9%) e -11,6 mil TEU (-6,5%).

Acresce ainda sublinhar que a variação do volume total de TEU apurada no primeiro semestre resulta de uma diminuição de cerca de -9,2% nos contentores de 20 pés e de cerca de -0,2% nos de 40 pés.

### Tráfego com o Hinterland e em Transshipment (TEU)

O segmento de *transshipment* do tráfego de contentores é dominado de forma absoluta pelo porto de Sines, por via da concessão do Terminal XXI à PSA Sines, que integra o grupo MSC, um dos maiores operadores mundiais de contentores, que atua em parceria com a Maersk.

O volume de TEU movimentado em operações de *transshipment* efetuadas em Sines representou, no primeiro semestre de 2022, cerca de 67,1% do seu total, a que correspondem 565,9 mil TEU num total de 843,5 mil TEU, tendo, contudo, observado uma diminuição de -75,8 mil TEU (-11,8%) face ao registado no primeiro semestre de 2021. Este volume de Sines representa cerca de 95% do total movimentado neste segmento, pois Leixões e Lisboa (embora Lisboa não apresente dados sobre o *transshipment* desde março de 2021) movimentarão no seu conjunto cerca de 32,4 mil TEU.

Sobre este segmento de tráfego importa salientar a elevada volatilidade e variabilidade que encerra, majoradas pela forte concorrência internacional, nomeadamente dos portos espanhóis e do norte de África. Neste contexto, o porto de Sines poderá inflitir o seu comportamento negativo traduzido pelo registo de variações homólogas mensais negativas em todo este ano, e passar a assumir uma trajetória de crescimento, correspondendo às expectativas criadas após a prorrogação do contrato de concessão e após a realização dos investimentos projetados.

No que respeita ao tráfego de contentores no âmbito das operações com o *hinterland*, mais estável do que o do *transshipment* porque assenta no desempenho da economia nacional, assinala-se que o primeiro semestre de 2022 ultrapassa a marca de 900 mil TEU, a mais elevada nos períodos homólogos, refletindo um aumento de +38,7 mil TEU, correspondente a +4,5%. Este desempenho global resulta de aumentos semelhantes em valor absoluto verificados nos portos de Lisboa, Leixões e Sines, na casa de +15 mil TEU, a que correspondem variações percentuais respetivas de +9%, +4,6% e +5,5%.

Importa salientar que a melhor marca de sempre em termos globais, respalda idêntico registo nos portos de Sines e de Leixões, que excedem as anteriores em +14,4 mil TEU, em ambos os portos, registadas respetivamente em 2021 e em 2020, com acréscimos percentuais de +5,5% e de +4,5%



Em termos de trajetórias de crescimento, é notável a que vem sendo protagonizada por Sines, traduzida por uma *tmac* de +11,3%, contribuindo de forma relevante para que este indicador de evolução apresente um valor global de +3,2%, contando também, contudo, com os contributos de Setúbal e de Leixões, que se situam em +4,4% e em +3% ao ano.

O porto de Lisboa é o que apresenta uma variação homóloga mais expressiva em termos percentuais, de +9%, mantendo um comportamento de recuperação da atividade que ‘perdeu’ no passado recente, por efeito do clima de instabilidade social que se vivenciou, encontrando-se, contudo, ainda a -30,2% (-82,4 mil TEU) do valor máximo nos primeiros semestres, obtido em 2007.

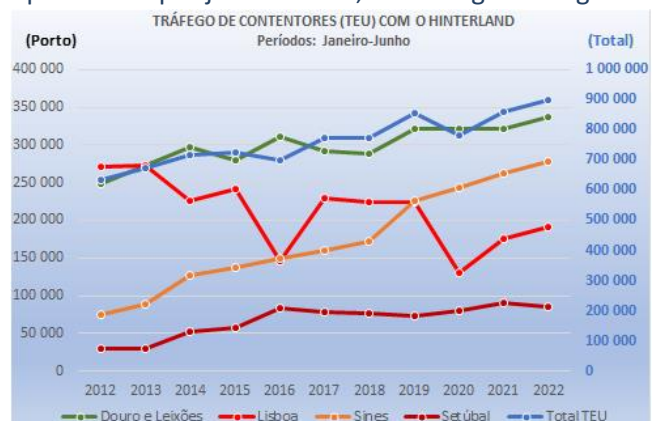
	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Leixões	289 104	321 564	322 193	321 865	336 601	37,4%	+4,6%	+3,0%	
	Figueira da Foz	10 107	11 029	7 921	10 864	10 520	1,2%	-3,2%	+0,7%	
	Lisboa (*)	224 683	224 535	130 481	174 889	190 660	21,2%	+9,0%	-6,1%	
	Setúbal	75 978	73 347	79 457	90 573	84 653	9,4%	-6,5%	+4,4%	
	Sines	171 743	226 423	243 027	263 203	277 627	30,8%	+5,5%	+11,3%	
	<b>Total</b>	<b>771 615</b>	<b>856 898</b>	<b>783 079</b>	<b>861 394</b>	<b>900 061</b>	<b>100,0%</b>	<b>+4,5%</b>	<b>+3,2%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>-0,1%</b>	<b>+11,1%</b>	<b>-8,6%</b>	<b>+10,0%</b>	<b>+4,5%</b>	-	-	-	-
Transshipment	Leixões	25 513	24 273	27 233	28 849	29 190	4,9%	+1,2%	+4,5%	
	Lisboa (*)	9 164	7 272	2 002	3 366	3 250	0,5%	-3,4%	-30,9%	
	Sines	654 233	528 056	495 585	641 709	565 897	94,6%	-11,8%	-1,1%	
	<b>Total</b>	<b>688 910</b>	<b>559 601</b>	<b>524 820</b>	<b>673 924</b>	<b>598 337</b>	<b>100,0%</b>	<b>-11,2%</b>	<b>-1,1%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>-13,6%</b>	<b>-18,8%</b>	<b>-6,2%</b>	<b>+28,4%</b>	<b>-11,2%</b>	-	-	-	-
% Transh / Total	Douro e Leixões	8,1%	7,0%	7,8%	8,2%	8,0%	-	-	-	-
	Lisboa	3,9%	3,1%	1,5%	1,9%	1,7%	-	-	-	-
	Sines	79,2%	70,0%	67,1%	70,9%	67,1%	-	-	-	-
	<b>% Total</b>	<b>47,2%</b>	<b>39,5%</b>	<b>40,1%</b>	<b>43,9%</b>	<b>39,9%</b>	-	-	-	-

(\*) Dados estimados

O gráfico seguinte ilustra o já referido anteriormente, sendo de realçar a notável dinâmica de crescimento evidenciada por Sines e referir o facto de ter registado variações positivas nos períodos homólogos desde 2010, bem como a aproximação aos valores de Leixões, cujo diferencial de quotas passou de -15,2 pp em 2017 para os atuais -6,6 pp, sendo, contudo, de sublinhar que no mês de junho Sines registou uma variação homóloga negativa de -8,4 mil TEU, correspondente a -16,7%.

No topo do ranking dos portos com maior tráfego de contentores com o *hinterland* continua o porto de Leixões com uma quota de 37,4%, sendo perseguido por Sines que já detém 30,8% e surge na segunda posição, seguindo-se Lisboa com 21,2%, à frente de Setúbal, com 9,4% e da Figueira da Foz com a quota simbólica de 1,2%.

No quadro seguinte verifica-se que nos últimos doze meses foi movimentado no *hinterland* um total de 1,79 milhões de TEU, ultrapassando em +76,9 mil TEU, ou seja, em +4,5%, o volume observado em idêntico período imediatamente anterior. O porto que mais contribuiu para este registo foi Lisboa ao protagonizar um acréscimo de +36,7 mil TEU (+10,8%) face aos doze meses imediatamente anteriores, seguindo-se Sines com +26,1 mil TEU (+4,9%) e Leixões com +25,2 mil TEU (+3,9%).





Tráfego	Porto	Junho			Jan / Junho				Últimos 12 meses			
		Valor	Quota	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %	Valor	Quota	Δ #	Δ %
Hinterland	Leixões	54 292	37,9%	+2,8%	336 601	37,4%	+14 736	+4,6%	673 266	37,6%	+25 194	+3,9%
	Figueira da Foz	2 792	1,9%	+55,5%	10 520	1,2%	-344	-3,2%	21 059	1,2%	+472	+2,3%
	Lisboa	30 779	21,5%	-5,9%	190 660	21,2%	+15 771	+9,0%	375 999	21,0%	+36 715	+10,8%
	Setúbal	13 755	9,6%	-3,7%	84 653	9,4%	-5 920	-6,5%	166 384	9,3%	-11 590	-6,5%
	Sines	41 652	29,1%	-16,7%	277 627	30,8%	+14 424	+5,5%	555 680	31,0%	+26 059	+4,9%
	Total	143 270	100,0%	-5,5%	900 061	100,0%	+38 667	+4,5%	1 792 388	100,0%	+76 850	+4,5%
Transhipment	Leixões	5 578	5,3%	+11,4%	29 190	4,9%	+341	+1,2%	59 629	4,7%	+2 480	+4,3%
	Lisboa	516	0,5%	-22,3%	3 250	0,5%	-116	-3,4%	6 912	0,5%	+998	+16,9%
	Sines	99 818	94,2%	-11,2%	565 897	94,6%	-75 812	-11,8%	1 206 998	94,8%	-41 647	-3,3%
	Total	105 912	100,0%	-10,3%	598 337	100,0%	-75 587	-11,2%	1 273 539	100,0%	-38 169	-2,9%

No Anexo 4 apresenta-se informação estatística relativa ao número de contentores movimentados, independentemente da sua dimensão, e no Anexo 7 a evolução anual, desde 2000, e mensal, desde 2020, por porto para cada um dos segmentos de tráfego.

#### 4.3. Movimento Geral de Navios

O sistema portuário comercial do Continente registou no mês de junho, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, registou a quarta variação mensal homóloga positiva consecutiva no número de escalas, tendo acumulado para o primeiro semestre de 2022 um aumento de +116 para um total de 4863 escalas, refletindo um acréscimo percentual de +2,4% face, ao primeiro semestre de 2021.

O correspondente volume total de arqueação bruta regista um acréscimo significativamente superior ao do número de escalas, ascendendo a +17,8%, induzindo um aumento da dimensão dos navios em +15,5%, passando de uma GT de 16,7 mil para 19,3 mil.

Este comportamento do movimento de navios é fortemente induzido pela atividade verificada no porto de Lisboa, que é responsável por um aumento homólogo de +196 escalas (+24,7%) que determinam uma arqueação bruta 2,6 vezes superior. Importa, contudo, realçar que este comportamento reflete a retoma do tráfego de navios de cruzeiro, inexistente no primeiro semestre de 2021 por efeito das medidas de combate à crise pandémica, e que no primeiro semestre de 2022 registou cerca de 144 escalas efetuadas por 80 diferentes navios. Idêntica situação, porém em menor dimensão, ter-se-á verificado nos portos de Leixões e de Portimão, tendo, no entanto, Leixões escalado -9 navios, que representam um recuo de -0,7%. O porto de

NÚMERO DE ESCALAS REALIZADAS NO PERÍODO DE JANEIRO A JUNHO								
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	103	106	92	130	129	-0,8%	+7,1%	
Douro e Leixões	1 309	1 299	1 229	1 209	1 200	-0,7%	-2,4%	
Aveiro	536	517	485	539	516	-4,3%	-0,3%	
Figueira da Foz	252	220	235	210	234	+11,4%	-2,0%	
Lisboa	1 249	1 244	852	793	989	+24,7%	-9,1%	
Setúbal	845	807	768	864	768	-11,1%	-1,2%	
Sines	1 051	1 060	979	988	982	-0,6%	-2,1%	
Faro	21	15	19	9	10	+11,1%	-18,1%	
Portimão	48	28	4	5	35	+600,0%	-19,5%	
<b>Total</b>	<b>5 414</b>	<b>5 296</b>	<b>4 663</b>	<b>4 747</b>	<b>4 863</b>	<b>+2,4%</b>	<b>-3,3%</b>	



Portimão, cuja atividade se tem limitado à receção de navios de cruzeiro, regista naturalmente um forte acréscimo, que se traduz em +30 escalas, sete vezes superior ao do primeiro semestre de 2021.

Dos restantes portos assinala-se que a Figueira da Foz e Faro acusam um aumento do número de escalas, +24 (+11,4%) e +1 (+11,1%), respetivamente, enquanto Setúbal, Aveiro e Sines recebem um número menor de navios, respetivamente -96 (-11,1%), -23 (-4,3%) e -6 (-0,6%).

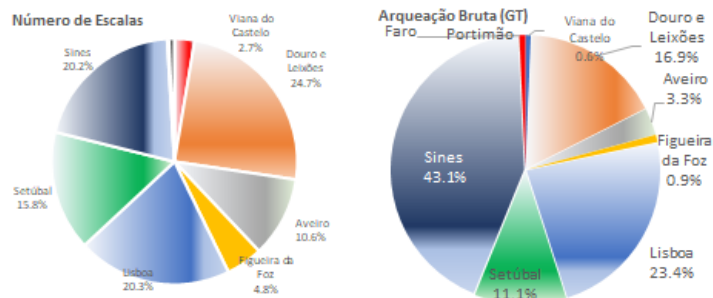
Os portos do Douro e Leixões mantêm o número de escalas mais expressivo, com um total de 1200 no primeiro semestre (tendo 3 sido registadas no Douro), a que corresponde uma quota de 24,7%, seguidos de Lisboa e de Sines com quotas respetivas de 20,3% (+3,6 pp) e de 20,2% (-0,6 pp), Setúbal que perde -2,4 pp para 15,8%, Aveiro que perde -0,7 pp para 10,6%, Figueira da Foz que cresce +0,4 pp para 4,8% e Viana do Castelo que diminui ligeiramente mantendo-se na casa de 2,7%.

DIMENSÃO MÉDIA (GT) (10 <sup>3</sup> )								
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	3.8	4.4	3.9	3.0	4.7	+56.6%	+0.6%	
Douro e Leixões	12.9	13.7	11.8	10.9	13.2	+21.0%	-1.8%	
Aveiro	5.4	5.6	5.3	5.5	5.9	+6.9%	+1.6%	
Figueira da Foz	3.4	3.6	3.6	3.6	3.5	-1.4%	+0.5%	
Lisboa	17.8	18.3	14.7	10.7	22.1	+106.8%	+0.6%	
Setúbal	16.2	15.1	12.7	13.3	13.5	+2.1%	-5.0%	
Sines	40.2	40.5	44.6	42.6	41.0	-3.8%	+0.9%	
Faro	3.4	2.9	2.6	2.8	2.8	+1.3%	-3.9%	
Portimão	15.3	14.7	1.1	2.6	19.0	+642.6%	-4.5%	
<b>Geral</b>	<b>18.5</b>	<b>18.9</b>	<b>18.1</b>	<b>16.7</b>	<b>19.2</b>	<b>+15.0%</b>	<b>-0.4%</b>	

Relativamente ao volume de arqueação bruta continua a verificar-se uma elevada assimetria entre o porto de Sines e os restantes, cabendo a este uma quota de 43,1%, tendo embora recuado 10 pp relativamente à do período homólogo de 2021. Na posição seguinte surge Lisboa com 23,4%, após crescimento de 12,7 pp, Douro e Leixões com 16,9% (+0,3 pp) e Setúbal com 11,1% (-3,3 pp).

Importa salientar que a dimensão média acima referida é o resultado de valores significativamente díspares se calculados a nível de cada porto, situando-se entre 40,7 mil em Sines (-4,1%), passando por 22,6 mil em Lisboa (mais que duplicando o homólogo de 2021), por 20,1 mil em Portimão, por 13,5 mil em Setúbal e 13,1 mil em Douro e Lixões (+20,9%), descendo depois para 5,9 mil em Aveiro, para 4,7 mil em Viana do Castelo, 3,4 mil na Figueira da Foz e 2,8 mil em Faro

Porto	Número de Escalas			Arqueação Bruta (GT)			GT médio (10 <sup>3</sup> )
	Número	Quota	Δ% homóloga	Vol (10 <sup>3</sup> )	Quota	Δ% homóloga	
Viana do Castelo	129	2.7%	-0.8%	600.2	0.6%	+55.4%	4 653.1
Douro e Leixões	1200	24.7%	-0.7%	15 799.3	16.9%	+20.1%	13 166.1
Aveiro	516	10.6%	-4.3%	3 052.8	3.3%	+2.3%	5 916.3
Figueira da Foz	234	4.8%	+11.4%	823.4	0.9%	+9.9%	3 518.9
Lisboa	989	20.3%	+24.7%	21 838.1	23.4%	+157.9%	22 080.9
Setúbal	768	15.8%	-11.1%	10 393.2	11.1%	-9.3%	13 532.8
Sines	981	20.2%	-0.6%	40 272.9	43.1%	-4.4%	41 011.1
Faro	10	0.2%	+11.1%	28.4	0.0%	+12.5%	2 837.1
Portimão	35	0.7%	+600.0%	665.1	0.7%	+5098.2%	19 001.7
<b>Total</b>	<b>4 863</b>	<b>100.0%</b>	<b>-2.4%</b>	<b>93 473.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>+17.8%</b>	<b>19 221.3</b>



Neste quadro e gráfico apresenta-se um resumo por porto dos indicadores do movimento de navios observado no primeiro semestre 2022.







Neste capítulo procede-se a uma breve análise dos aspetos mais significativos registados nos portos que integram cada um dos dez mercados definidos pela respetivas tipologias de carga, em termos de evolução da tonelagem movimentada nos períodos homólogos dos últimos cinco anos, com mais detalhe no que se refere a 2022 e respetiva variação face a 2021.

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

## 5.1. Carga Geral

As mercadorias transportadas por via marítima e acondicionadas sob a forma designada Carga Geral, ‘contentorizada’ e ‘fracionada’, apresentam uma elevada heterogeneidade, sendo que em 2020 as mais significativas foram, considerando a classificação prevista na Diretiva Marítima, o “Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de ferro e aço (excepto tubos)”, “Pasta, papel e seus artigos”, “Outros materiais de construção, produtos manufacturados”, ‘Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.’, ‘Bebidas’, ‘Produtos hortícolas e frutos preparados e conservados’ e ‘Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias’ que no seu conjunto representaram cerca de 46% do total das mercadorias movimentadas em contentores e fracionada.

Sob a forma Ro-Ro são maioritariamente operados ‘Produtos da indústria automóvel’, que representaram cerca de 27%, e, com menor expressão, ‘Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias’, ‘Produtos químicos orgânicos de base’, ‘Mercadorias grupadas’, ‘Mobiliário’, ‘Pasta, papel e seus artigos’, ‘Tubos e perfis ocios, e acessórios relacionados’ e ‘Animais vivos’, que estarão maioritariamente acondicionados em contentores, e que, no seu conjunto, representaram cerca de 40%.

É importante sublinhar o facto de no ano 2020, cerca de 92,6% das mercadorias movimentadas na classe de Carga Geral respeitam a comércio internacional, das quais cerca de 56,5% correspondem a mercadorias embarcadas.

### 5.1.1. Contentorizada

No mês de junho o mercado da Carga Contentorizada registou novamente uma diminuição homóloga da tonelagem movimentada, a sexta consecutiva, tendo atingido - 195,7 mt (-6,5%), o que acumula no primeiro semestre uma quebra de -905,2 mt, correspondente a -5,2%, para um total de 16,6 milhões de toneladas, o que significa manter-se a -1,74 milhões de toneladas ou -9,5% do valor mais elevado, observado em 2017.

Este comportamento é fortemente influenciado pelo porto de Sines que detendo uma quota de 63,9%, regista uma quebra de - 1,17 milhões de toneladas, correspondente a -10,5%, anulando as variações positivas verificadas em Leixões e em Lisboa, respetivamente de +190,8 mt (+5,5%) e de +124,9 m t (+6,8%), já que Setúbal e Figueira da foz registam também uma diminuição do seu movimento, embora com reduzido impacto final.

Importa, contudo, assinalar o facto de que a causa para Sines ver reduzir o volume de Carga Contentorizada reside no comportamento do tráfego de *transhipment*, que, traduzido em TEU, representa mais de dois terços do movimento total, e acusa uma diminuição de -11,2%, que logra anular o crescimento do tráfego com o hinterland, conforme referido no ponto 4.2.

Apreciando a evolução observada nos primeiros semestres dos últimos cinco anos, constata-se uma trajetória ligeiramente crescente, que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +0,4%, contando com os contributos positivos de Sines, cuja *tmac* de +0,9% tem significativa influência global, dada





a dimensão que a suporta, e ainda de Leixões e de Setúbal, com *tmac* respetivas de +2,9% e de +3,4%, contrariados de forma mais sensível pela trajetória negativa de Lisboa que tem subjacente uma *tmac* de -7,3%, não obstante o comportamento positivo recente.

Tonelagem total de CARGA CONTENTORIZADA movimentada nos meses de JANEIRO a JUNHO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	0,8	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0%	-	-	-	
Douro e Leixões	3 177,6	3 460,0	3 579,3	3 477,2	3 668,0	22,2%	+190,8	+5,5%	+2,9%	
Figueira da Foz	74,2	85,0	61,3	79,4	77,1	0,5%	-2,3	-2,9%	+0,0%	
Lisboa	2 431,7	2 343,5	1 314,8	1 825,3	1 950,2	11,8%	+124,9	+6,8%	-7,3%	
Setúbal	800,8	786,1	838,3	920,6	874,9	5,3%	-45,7	-5,0%	+3,4%	
Sines	10 512,5	9 164,2	9 203,0	11 155,1	9 982,1	60,3%	-1 173,0	-10,5%	+0,9%	
<b>Total</b>	<b>16 997,8</b>	<b>15 839,4</b>	<b>14 996,7</b>	<b>17 457,5</b>	<b>16 552,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>-905,2</b>	<b>-5,2%</b>	<b>+0,4%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>-7,1%</b>	<b>-6,8%</b>	<b>-5,3%</b>	<b>+16,4%</b>					

A referida variação negativa observada no mês de junho é praticamente determinada pelo porto de Sines, que apresenta uma quebra de -208,5 mt (6,5%), anulando os acréscimos, embora ligeiros, evidenciados por Leixões, de +10,7 mt (+1,8%), da Figueira da Foz, de +6,6 mt (+46%) e de Setúbal, de +3,5 mt (+2,5%), contando para este efeito com a ligeira contribuição de Lisboa, que recua -8,1 mt (-2,4%).

Porto	Junho				Janeiro / Junho				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Junho/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	594,0	21,2%	+10,7	+1,8%	3 668,0	22,2%	+190,8	+5,5%	7 302,8	21,6%	+400,8	+5,8%
Figueira da Foz	21,0	0,7%	+6,6	+46,0%	77,1	0,5%	-2,3	-2,9%	168,6	0,5%	+18,1	+12,0%
Lisboa	322,1	11,5%	-8,1	-2,4%	1 950,2	11,8%	+124,9	+6,8%	3 816,6	11,3%	+345,8	+10,0%
Setúbal	143,2	5,1%	+3,5	+2,5%	874,9	5,3%	-45,7	-5,0%	1 724,3	5,1%	-138,9	-7,5%
Sines	1 726,5	61,5%	-208,5	-10,8%	9 982,1	60,3%	-1 173,0	-10,5%	20 853,8	61,6%	-1 039,1	-4,7%
<b>Total</b>	<b>2 806,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>-195,7</b>	<b>-6,5%</b>	<b>16 552,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>-905,2</b>	<b>-5,2%</b>	<b>33 866,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>-413,2</b>	<b>-1,2%</b>

Considerando os últimos doze meses de atividade, verifica-se que o mercado da Carga Contentorizada movimentou 33,9 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -413,2 mil toneladas, correspondente a -1,2%, face a idêntico período imediatamente anterior. Esta retração reflete maioritariamente o desempenho do porto de Sines, que regista uma quebra de -1,04 milhões de toneladas, correspondente a -4,7%, contando com o apoio de Setúbal, que vê diminuir o seu movimento em -138,9 mt (-7,5%). Os portos de Leixões, Lisboa e Figueira da Foz registam um desempenho positivo, traduzido por acréscimos respetivos de +400,8 mt (+5,8%), +345,8 mt (+10%) e +18,1 mt (+12%).

Considerando o sentido do fluxo da carga, verifica-se que os embarques representaram 55,6% do movimento total, resultando de rácios embarque/total superiores a 50% em todos os portos, com destaque para a Figueira da Foz, onde ascende a 83,9%, ilustrando claramente o seu papel instrumental para as exportações da indústria localizada no seu *hinterland*.

Ambos os fluxos registaram quebras na tonelagem movimentada, sendo de -613,2 mt (-6,2%) nos embarques e de -292 mt (-3,8%) nos desembarques, onde sobressai a influência de Sines, cuja variação individual explica e excede a variação global, sendo respetivamente de -636,9 mt (-10,5%) e de -536,1 mt (-10,5%), estando, naturalmente, na base desta influência o tráfego de *transhipment*.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	1 879,3	20,4%	+6,1	+0,3%	1 788,7	24,4%	+184,8	+11,5%	+51,2%
Figueira da Foz	64,7	0,7%	-3,3	-4,9%	12,4	0,2%	+1,0	+8,8%	+83,9%
Lisboa	1 287,8	14,0%	+79,8	+6,6%	662,5	9,0%	+45,1	+7,3%	+66,0%
Setúbal	565,4	6,1%	-58,9	-9,4%	309,5	4,2%	+13,2	+4,5%	+64,6%
Sines	5 410,9	58,8%	-636,9	-10,5%	4 571,2	62,2%	-536,1	-10,5%	+54,2%
<b>Total</b>	<b>9 208,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>-613,2</b>	<b>-6,2%</b>	<b>7 344,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>-292,0</b>	<b>-3,8%</b>	<b>+55,6%</b>

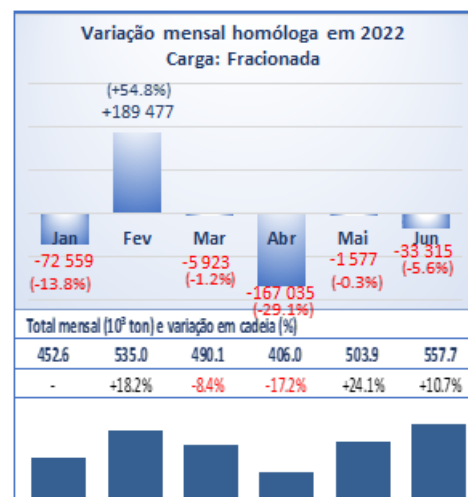


As variações positivas mais expressivas em cada um dos fluxos são protagonizadas por Lisboa nos embarques, cifrando-se em +79,8 mt (+6,6%) e por Leixões nos desembarques, com +184,8 mt (+11,5%).

### 5.1.2. Fracionada

O mercado da Carga Fracionada repetiu, no mês de junho, o registo de uma variação negativa pela quarta vez consecutiva, traduzida por -33,3 mt (-5,6%), acumulando uma quebra total no primeiro semestre de -90,9 mt (-3%), tendo para tal beneficiado do acréscimo do significativo acréscimo ocorrido em fevereiro, para uma movimento total de 2,95 milhões de toneladas, o que deixa este período a -29,1% (-1,21 milhões de toneladas) do seu valor mais elevado, registado em 2014.

Não obstante esta redução, a evolução da tonelagem movimentada nos primeiros semestres desde 2018, tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +3,2%, sustentada maioritariamente no comportamento de Aveiro e de Leixões, cuja evolução se tem processado a +13,2% e +5,3% ao ano, respetivamente, ponderadas por quotas de 38,7% e de 18,8%. A influência negativa mais significativa vem de Setúbal, onde o movimento tem subjacente uma *tmac* de -3,6%, sustentada pela segunda quota de mercado mais expressiva.



A liderança deste mercado é detida por Aveiro, desde 2019, tendo no período em análise visto a sua quota ser reforçada em 7,3 pp, após um acréscimo de carga de +185,8 mt, correspondente a +19,5%, sendo secundado por Setúbal, Leixões e Figueira da Foz, com quotas respetivas de 20,1%, 18,8% e 16,1%.

Tonelagem total de CARGA FRACIONADA movimentada nos meses de JANEIRO a JUNHO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% anual	Sparklines
Viana do Castelo	118,0	101,2	87,2	83,4	93,2	3,2%	+9,8	+11,7%	-6,8%	
Douro e Leixões	456,2	519,3	496,7	596,5	552,6	18,8%	-43,9	-7,4%	+5,3%	
Aveiro	694,6	788,5	762,2	952,8	1 138,6	38,7%	+185,8	+19,5%	+13,2%	
Figueira da Foz	489,9	437,0	529,9	484,1	474,7	16,1%	-9,4	-1,9%	+0,3%	
Lisboa	73,2	78,4	47,1	75,2	80,7	2,7%	+5,5	+7,3%	+1,7%	
Setúbal	771,9	738,1	604,3	835,1	592,8	20,1%	-242,3	-29,0%	-3,6%	
Sines	49,0	70,8	63,5	9,2	12,8	0,4%	+3,6	+39,7%	-32,2%	
Faro	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0%	-	-	-	
<b>Total</b>	<b>2 652,9</b>	<b>2 734,4</b>	<b>2 590,9</b>	<b>3 036,3</b>	<b>2 945,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>-90,9</b>	<b>-3,0%</b>	<b>+3,2%</b>	
<b>Δ%</b>	<b>-11,0%</b>	<b>+3,1%</b>	<b>-5,3%</b>	<b>+17,2%</b>	<b>-3,0%</b>	-	-	-	-	-

Para o desempenho negativo verificado no mês de junho contribuiu de forma mais expressiva o porto de Setúbal, com uma retração homóloga de -54,3 mt (-28,3%), seguido de Leixões e de Lisboa, ambos com variações negativas de -16,8 mt (-15,3% e -68,9%, respetivamente), anulando a pressão positiva induzida particularmente por Aveiro, +41,3 mt (+23,9%), mas contando com o apoio, embora pouco expressivo em valor absoluto, da Figueira da Foz (+9,9 mt) e de Viana do Castelo (+3,7 mt).

Porto	Junho				Janeiro / Junho				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Junho/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	19,3	3,5%	+3,7	+23,8%	93,2	3,2%	+9,8	+11,7%	185,5	3,1%	+18,9	+11,4%
Douro e Leixões	93,2	16,7%	-16,8	-15,3%	552,6	18,8%	-43,9	-7,4%	1 252,6	20,8%	+154,0	+14,0%
Aveiro	213,9	38,3%	+41,3	+23,9%	1 138,6	38,7%	+185,8	+19,5%	2 159,2	35,9%	+558,5	+34,9%
Figueira da Foz	85,6	15,4%	+9,9	+13,1%	474,7	16,1%	-9,4	-1,9%	929,0	15,4%	-8,5	-0,9%
Lisboa	7,6	1,4%	-16,8	-68,9%	80,7	2,7%	+5,5	+7,3%	170,8	2,8%	+37,3	+28,0%
Setúbal	137,1	24,6%	-54,3	-28,4%	592,8	20,1%	-242,3	-29,0%	1 300,8	21,6%	-74,8	-5,4%
Sines	1,0	0,2%	-0,3	-24,0%	12,8	0,4%	+3,6	+39,7%	19,2	0,3%	-42,3	-68,8%
<b>Total</b>	<b>557,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>-33,3</b>	<b>-5,6%</b>	<b>2 945,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>-90,9</b>	<b>-3,0%</b>	<b>6 017,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>+643,1</b>	<b>+12,0%</b>



Nos últimos doze meses, constata-se um movimento de quase de 6,02 milhões de toneladas, que representa um significativo acréscimo de +643,1 mil toneladas (+12%) face a idêntico período imediatamente anterior. A maior responsabilidade deste desempenho é de Aveiro, que chama a si um acréscimo de +558,5 mt (+34,9%), contando, contudo, com o apoio não despidendo de Leixões, traduzido num acréscimo de +154 mt (+14%), e ainda de Lisboa e de Viana do Castelo.

Considerando o comportamento deste mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, verifica-se que os embarques representam 50,1% do movimento total, apresentando, contudo, uma variação negativa de -141,1 mt (-8,7%) com responsabilidade repartida por Setúbal e Leixões, que registam quebras respetivas de -114,3 mt (-33,1%) e de -100,9 mt (-24,3%), anulando as variações positivas dos restantes portos.

No tocante aos desembarques, sublinha-se que apresentam globalmente um acréscimo de +50,2 mt (+3,5%), por influência maioritária de Aveiro, que movimenta +156,3 mt (+25,5%), contando ainda com apoio de Leixões, que exhibe um acréscimo de +57 mt (+31,4%), logrando anular as variações negativas mais expressivas, de Setúbal, -128,1 mt (-26,1%) e da Figueira da Foz, -35,5 mt (-32,1%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	82,6	5,6%	+8,1	+10,9%	10,7	0,7%	+1,7	+18,3%	+88,6%
Douro e Leixões	314,1	21,3%	-100,9	-24,3%	238,5	16,2%	+57,0	+31,4%	+56,8%
Aveiro	368,5	25,0%	+29,5	+8,7%	770,1	52,4%	+156,3	+25,5%	+32,4%
Figueira da Foz	399,7	27,1%	+26,1	+7,0%	75,1	5,1%	-35,5	-32,1%	+84,2%
Lisboa	67,6	4,6%	+5,7	+9,2%	13,0	0,9%	-0,2	-1,7%	+83,8%
Setúbal	230,8	15,6%	-114,3	-33,1%	362,0	24,6%	-128,1	-26,1%	+38,9%
Sines	12,8	0,9%	+4,6	+56,5%	0,0	0,0%	-1,0	-96,4%	+99,7%
<b>Total</b>	<b>1 476,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>-141,1</b>	<b>-8,7%</b>	<b>1 469,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>+50,2</b>	<b>+3,5%</b>	<b>+50,1%</b>

### 5.1.3. Ro-Ro

O mercado da carga Ro-Ro tem registado um comportamento mensal caracterizado por alguma irregularidade, tendo em junho registado uma variação positiva, de +9,6 mt ou +5,9%, insuficiente, contudo, para infletir a sua evolução para terreno positivo, fechando o primeiro semestre com um recuo homólogo de -19,6 mt (-2%) para um total de 974,4 mt.

Não obstante a reduzida dimensão, a sua evolução reflete uma trajetória positiva que se traduz numa taxa média anual de crescimento de +4,3%, muito alavancada no desempenho de Leixões que, representando 78% do mercado, evidencia um crescimento médio de +8,4% ao ano, anulando o efeito da evolução negativa de Setúbal de -8,1% ao ano, sustentada numa quota de 19,1%. Sines, sendo um mercado emergente e detendo uma quota de apenas 2,4%, que não permite influenciar significativamente o mercado, apresenta uma evolução claramente positiva, que se traduz numa *tmac* de +29,7%.



Este mercado é, assim, maioritariamente constituído pelos portos de Leixões e de Setúbal, este último pelo seu papel no comércio internacional do ramo automóvel, e o primeiro muito influenciado pelo tráfego de contentores de uma linha regular do norte da Europa, do grupo CLdN, efetuado no Terminal Multiusos pelo concessionário do TCL, na modalidade de licenciamento.



Importa sublinhar a inversão de posições entre estes dois portos, pois recuando a 2013 verifica-se, no período homólogo, constata-se que Leixões detinha apenas uma quota de 13,5% enquanto a de Setúbal se elevava a 76,4%. Salienta-se ainda que neste ano Lisboa representava 10,1% do mercado, tendo hoje praticamente saído, dando lugar a Sines, que surgiu em 2016 com uma quota de 0,6%.

Tonelagem total de CARGA RO-RO movimentada nos meses de JANEIRO a JUNHO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	553,6	648,2	602,3	765,4	760,5	78,0%	-4,9	-0,6%	+8,4%	
Lisboa	4,4	4,6	0,7	0,0	0,0	0,0%	-	-	-	
Setúbal	246,3	274,5	168,7	204,0	190,5	19,6%	-13,5	-6,6%	-8,1%	
Sines	4,9	17,7	21,1	24,6	23,4	2,4%	-1,2	-4,8%	+29,7%	
<b>Total</b>	<b>809,1</b>	<b>945,0</b>	<b>792,8</b>	<b>994,0</b>	<b>974,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>-19,6</b>	<b>-2,0%</b>	<b>+4,3%</b>	
<b>Δ%</b>	<b>+20,6%</b>	<b>+16,8%</b>	<b>-16,1%</b>	<b>+25,4%</b>	<b>-2,0%</b>	-	-	-	-	-

O desempenho global negativo decorre de quebras observadas nos dois principais mercados, com maior expressão para Setúbal que se cifra em -13,5 mt (-6,6%), sendo a de Leixões de -4,9 mt (-0,6%).

A variação positiva apurada no próprio mês de junho é determinada por Setúbal que é responsável por um acréscimo de +10,1 mt (+36,8%). Leixões registou também um acréscimo, ligeiro, de +0,7 mt (+0,5%) e Sines recuou -1,3 mt (-29,1%).

Nos últimos doze meses foi efetuado um movimento de 1,95 milhões de toneladas, que reflete um acréscimo ligeiro de +13,3 mt (+0,7%) face a idêntico período imediatamente anterior. O contributo para este desempenho positivo é da inteira responsabilidade de Leixões, que regista um acréscimo +25,3 mt (+1,7%), anulando as diminuições verificadas quer em Setúbal, quer em Sines, cujos valores respetivos são de -10,2 mt (-2,6%) e de -1,9 mt (-4%).

Porto	Junho				Janeiro / Junho				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Junho/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	131,7	76,3%	+0,7	+0,5%	760,5	78,0%	-4,9	-0,6%	1 524,2	78,1%	+25,3	+1,7%
Setúbal	37,7	21,8%	+10,1	+36,8%	190,5	19,6%	-13,5	-6,6%	381,9	19,6%	-10,2	-2,6%
Sines	3,2	1,8%	-1,3	-29,1%	23,4	2,4%	-1,2	-4,8%	44,6	2,3%	-1,9	-4,0%
<b>Total</b>	<b>172,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>+9,6</b>	<b>+5,9%</b>	<b>974,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>-19,6</b>	<b>-2,0%</b>	<b>1 950,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>+13,3</b>	<b>+0,7%</b>

No que se refere ao sentido das operações observa-se que os embarques ficaram uma décima abaixo de 50%, tendo em ambos sido observadas variações negativas, respetivamente de -9,1 mt (-1,8%) e de -10,5 mt (-2,1%), sendo que nos embarques tal registo negativo se deve a Setúbal, cuja quebra se cifra em -13,1 mt (-9,2%), e nos desembarques a Leixões, que recua -10,1 mt (-2,3%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	333,5	68,5%	+5,2	+1,6%	427,1	87,5%	-10,1	-2,3%	+43,8%
Setúbal	129,7	26,7%	-13,1	-9,2%	60,8	12,5%	-0,4	-0,7%	+68,1%
Sines	23,4	4,8%	-1,2	-4,8%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
<b>Total</b>	<b>486,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>-9,1</b>	<b>-1,8%</b>	<b>487,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>-10,5</b>	<b>-2,1%</b>	<b>+49,9%</b>

Importa ainda referir que Setúbal apresenta um rácio de embarques de 68,1%, muito associado ao tráfego de exportação do setor automóvel, enquanto em Leixões este indicador apresenta o valor de 43,8%.



## 5.2. Granéis Sólidos

As principais mercadorias movimentadas em 2021, considerando apenas o 1º trimestre para o porto de Lisboa, na classe de Granéis Sólidos nos portos comerciais do Continente foram principalmente, de acordo com a nomenclatura da Diretiva Marítima, no tocante a tráfego de importação, ‘Cereais’, ‘Outros resíduos e matérias-primas secundárias’ e ‘Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário)’, ‘Compostos e adubos de azoto (excepto adubos naturais)’ e ‘Outras substâncias de origem vegetal’, representando cerca de 73% das mercadorias importadas, e no tráfego de exportação, o ‘Cimento, cal e gesso’, ‘Minérios metálicos não ferrosos e seus concentrados, excepto minérios de urânio e de tório’ e ‘Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.’, que representaram cerca de 74% do total das mercadorias importadas nesta tipologia de acondicionamento.

Importa referir que cerca de 94% da tonelagem movimentada nesta classe respeita a tráfego internacional, da qual cerca de 71% a operações de importação.

### 5.2.1. Carvão

O mercado do Carvão teve um importante significado no panorama da atividade portuária de movimentação de carga, nomeadamente pela sua importação, através do porto de Sines, para as centrais termoelétricas de Sines (da EDP) e do Pego (da Tejo Energia), tendo entretanto perdido esse protagonismo, na sequência do encerramento de ambas as centrais. Complementarmente, e com uma quota pouco expressiva, procede-se ainda à importação de *petcoke* para as fábricas de cimento Secil e Cimpor, em Setúbal, sendo que estas operações mantêm uma forte irregularidade, com registo frequente de meses sem qualquer desembarque.

A atividade neste mercado cinge-se praticamente ao porto de Setúbal e teve o seu início apenas em março, com o desembarque de 37,8 mt, tendo mantido atividade mensal desde então. atingindo um total de 154,1 mt, que reflete um acréscimo de +26,1 mt (+20,4%) face ao primeiro semestre de 2021. Curiosamente, em abril, o porto de Sines reporta um embarque de 22 mt.



A atual dimensão deste mercado é traduzida por uma quota de 0,4%.

A caracterização deste mercado é efetuada no quadro seguinte, dispensando quaisquer considerações adicionais, dada a insignificância da sua expressão.

Tonelagem total de CARVÃO movimentada nos meses de JANEIRO a JUNHO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Setúbal	93,9	139,1	87,7	115,5	132,1	85,7%	+16,6	↑+14,4%	↑+4,8%	
Sines	2 171,1	2 029,5	207,5	12,5	22,0	14,3%	+9,5	↑+76,4%	-	
<b>Total</b>	<b>2 265,0</b>	<b>2 168,6</b>	<b>295,2</b>	<b>128,0</b>	<b>154,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>+26,1</b>	<b>+20,4%</b>	<b>-</b>	
Δ%	-22,5%	-4,3%	-86,4%	-56,6%	+20,4%	-	-	-	-	-

### 5.2.2. Minérios

O mercado portuário de Minérios apresenta em regra uma dimensão pouco significativa, tendo iniciado o corrente ano com o registo de quatro variações mensais homólogas negativas consecutivas, interrompidas em maio com um acréscimo ligeiro de +5,4 mt (+6,2%), quês e manteve em junho, com +2,7 mt (+3,2%).



Assim, o primeiro semestre fecha com uma quebra face ao primeiro semestre de 2021, de -117 mt (-19,3%), para um movimento total de 488,8 mt, ficando a -33,2%, correspondente a -243,5 mt, do período homólogo com a melhor marca, de 2013.

Este mercado é maioritariamente constituído pelos portos de Setúbal e de Leixões, que detêm quotas respetivas de 57,6% e de 39,9%, juntando-se-lhes o porto de Sines que registou o embarque de 12,4 mt (repartidos por três meses), correspondendo a uma quota de 2,5% e que traduz um acréscimo de +51,3%.

A evolução anual nos primeiros semestres exhibe um crescimento médio de +2,7% ao ano, sustentada exclusivamente por Setúbal que exhibe uma trajetória que tem subjacente uma *tmac* de +12,5%.

A quebra homóloga verificada tem responsabilidade maioritária de Leixões, que regista uma contração de -99,4 mt (-33,8%), sendo contudo corroborado por Setúbal que recua -21,8 mt (-7,2%).



Tonelagem total de MINÉRIOS movimentada nos meses de JANEIRO a JUNHO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	243,8	294,3	350,3	294,2	194,8	39,9%	-99,4	↓ -33,8%	↓ -3,5%	
Lisboa	1,5	5,0	3,0	0,0	0,0	0,0%	-	-	↓ -45,9%	
Setúbal	169,7	237,5	264,0	303,4	281,6	57,6%	-21,8	↓ -7,2%	↑ +12,5%	
Sines	25,3	21,9	6,7	8,2	12,4	2,5%	+4,2	↑ +51,3%	↓ -25,6%	
<b>Total</b>	<b>440,3</b>	<b>558,6</b>	<b>624,0</b>	<b>605,8</b>	<b>488,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>-117,0</b>	<b>-19,3%</b>	<b>+2,7%</b>	
<b>Δ%</b>	<b>-25,2%</b>	<b>+26,9%</b>	<b>+11,7%</b>	<b>-2,9%</b>	<b>-19,3%</b>	-	-	-	-	-

A variação registada no mês resulta do acréscimo de +17,3 mt (+61,1%) de Leixões e da quebra de -14,6 mt (-26,7%) de Setúbal.

Nos últimos doze meses foi apurado um movimento de 1,05 milhões de toneladas, que fica a -137,2 mt (-11,6%) do registo verificado nos doze meses imediatamente anteriores, sendo determinado por Leixões que assiste a uma diminuição de -162,3 mt (-26,2%), anulando o acréscimo de Setúbal, de +27,5 mt (+5,1%).

Porto	Junho				Janeiro / Junho				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Junho/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	45,6	53,1%	+17,3	+61,1%	194,8	39,9%	-99,4	-33,8%	457,9	43,8%	-162,3	-26,2%
Lisboa	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-1,5	-100,0%
Setúbal	40,2	46,9%	-14,6	-26,7%	281,6	57,6%	-21,8	-7,2%	566,4	54,2%	+27,5	+5,1%
Sines	0,0	0,0%	-	-	12,4	2,5%	+4,2	+51,3%	19,9	1,9%	-1,6	-7,6%
<b>Total</b>	<b>85,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>+2,7</b>	<b>+3,2%</b>	<b>488,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>-117,0</b>	<b>-19,3%</b>	<b>1 045,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>-137,2</b>	<b>-11,6%</b>

No que respeita ao sentido do movimento das operações, salienta-se que o volume de carga embarcada representou 61,5% do total, tendo sido registados decréscimos em ambos os fluxos, sendo de -11,2 mt (-3,6%) nos embarques e de -105,8 mt (-36%) nos desembarques.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	6,4	2,1%	+6,4	-	188,4	100,0%	-105,8	-36,0%	+3,3%
Lisboa	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	-
Setúbal	281,6	93,7%	-21,8	-7,2%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
Sines	12,4	4,1%	+4,2	+51,3%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
<b>Total</b>	<b>300,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>-11,2</b>	<b>-3,6%</b>	<b>188,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>-105,8</b>	<b>-36,0%</b>	<b>+61,5%</b>





### 5.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas iniciou 2022 com o registo de três variações positivas consecutivas, tendo desde então alternados variações positivas e negativas, sendo a de junho negativa e muito expressiva, traduzindo uma retração de -94,2 mt (-20,1%), fechando, contudo, o semestre com um acréscimo ligeiro, de +31,2 mt (+1,3%), para um total de 2,5 milhões de toneladas, representando 5,8% do total. Importa, no entanto, assinalar o facto de que esta tonelagem se encontrar a -10,% do seu valor homólogo mais elevado, registado em 2007.

A proximidade da localização dos silos cerealíferos servidos pelos terminais de granéis da Silopor, para receção e armazenagem de cereais e oleaginosas, determina uma relativa concentração desta tipologia de carga no porto de Lisboa, que lhe confere uma quota maioritária absoluta de 76,6%, sendo a remanescente carga distribuída principalmente por Leixões e Aveiro, com quotas respetivas de 12,2% e de 9,9%.

Em termos globais, considerando a tonelagem movimentada nos primeiros semestres desde 2018, a trajetória deste mercado revela agora uma tendência de crescimento que se traduz por uma taxa média anual de +0,3%, por influência de Lisboa que tem evoluído a +4,4% ao ano, logrando anular as *tmac* negativas dos restantes portos, sendo de -4,7% em Leixões e de -11,4% em Aveiro.

O referido acréscimo verificado no primeiro semestre de 2022 é determinado pelo efeito maioritário de Lisboa, de +223,6 mt (13,2%), conjugado com o de Leixões, de +48,6 mt (+18,9%), logrando assim anular a expressiva quebra observada em Aveiro, de -249 mt (-50%).



Tonelagem total de PRODUTOS AGRÍCOLAS movimentada nos meses de JANEIRO a JUNHO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	3,3	26,5	3,2	0,0	8,6	0,3%	+8,6	-	↓-18,3%	
Douro e Leixões	347,4	322,2	287,6	257,9	306,5	12,2%	+48,6	↑+18,9%	↓-4,7%	
Aveiro	520,9	450,9	367,1	497,8	248,8	9,9%	-249,0	↓-50,0%	↓-11,4%	
Figueira da Foz	6,3	0,0	16,6	0,0	0,0	0,0%	-	-	↓-26,6%	
Lisboa	1 691,0	1 441,5	1 526,2	1 693,7	1 917,3	76,6%	+223,6	↑+13,2%	↑+4,4%	
Setúbal	0,0	0,0	15,7	18,9	21,2	0,8%	+2,3	↑+12,0%	-	
Sines	5,3	3,0	0,0	2,9	0,0	0,0%	-2,9	↓-100,0%	↓-61,6%	
<b>Total</b>	<b>2 574,2</b>	<b>2 244,1</b>	<b>2 216,3</b>	<b>2 471,2</b>	<b>2 502,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>+31,2</b>	<b>+1,3%</b>	<b>+0,3%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>+9,2%</b>	<b>-12,8%</b>	<b>-1,2%</b>	<b>+11,5%</b>	<b>+1,3%</b>	-	-	-	-

A variação semestral negativa apurada em Aveiro, foi fortemente condicionada pelo comportamento deste porto no mês de junho, no qual retraiu -105,3 mt (-97,4%), tornando despiciendas as restantes variações apuradas.

Porto	Junho				Janeiro / Junho				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Junho/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	2,4	0,6%	+2,4	-	8,6	0,3%	+8,6	-	14,5	0,3%	+3,0	+25,9%
Douro e Leixões	38,7	10,3%	+11,2	+40,9%	306,5	12,2%	+48,6	+18,9%	611,3	12,8%	+72,4	+13,4%
Aveiro	2,9	0,8%	-105,3	-97,4%	248,8	9,9%	-249,0	-50,0%	565,3	11,9%	-456,0	-44,6%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	11,7	0,2%	-3,1	-21,2%
Lisboa	329,8	88,2%	+1,4	+0,4%	1 917,3	76,6%	+223,6	+13,2%	3 531,2	74,2%	+208,0	+6,3%
Setúbal	0,0	0,0%	-4,0	-100,0%	21,2	0,8%	+2,3	+12,0%	24,3	0,5%	+5,4	+28,6%
Sines	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-2,9	-100,0%	0,0	0,0%	-5,2	-100,0%
<b>Total</b>	<b>373,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>-94,2</b>	<b>-20,1%</b>	<b>2 502,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>+31,2</b>	<b>+1,3%</b>	<b>4 758,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>-175,5</b>	<b>-3,6%</b>



No período constituído pelos últimos doze meses é atingido um total de 4,76 milhões de toneladas, refletindo uma diminuição de -175,5 mt (-3,6%) face ao valor apurado no período idêntico imediatamente anterior. Este registo foi absolutamente determinado pelo porto de Aveiro, que retraiu -456 mt (-44,6%), anulando as variações positivas registadas de forma mais expressiva em Lisboa, cifrando-se em +208 mt (+6,3%), mas sendo também significativa em Leixões, de +72,4 mt (+13,4%).

Como decorre da leitura do quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 96,1%, limitando-se os embarques a 96,4 mt efetuados por Lisboa.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	0,0	0,0%	-	-	8,6	0,4%	+8,6	-	+0,0%
Douro e Leixões	0,0	0,0%	-	-	306,5	12,7%	+48,6	+18,9%	+0,0%
Aveiro	0,0	0,0%	-	-	248,8	10,3%	-249,0	-50,0%	+0,0%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-	-	-
Lisboa	96,4	100,0%	+14,6	+17,9%	1 820,9	75,7%	+209,0	+13,0%	+5,0%
Setúbal	0,0	0,0%	-4,0	-100,0%	21,2	0,9%	+6,3	+42,0%	+0,0%
Sines	0,0	0,0%	-	-	0,0	0,0%	-2,9	-100,0%	-
<b>Total</b>	<b>96,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>+10,6</b>	<b>+12,4%</b>	<b>2 406,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>+20,6</b>	<b>+0,9%</b>	<b>+3,9%</b>

#### 5.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos é o único que apresenta globalmente registos homólogos mensais positivos em todos os meses de 2022, sendo o de junho o mais expressivo, atingindo um total de +223,5 mt (+41,1%), a que subjaz o movimento mais elevado desde julho de 2018. A variação obtida no primeiro semestre atinge +544 mt (+16,4%), para um total de 3,87 milhões de toneladas, ficando aquém -9,1% do homólogo de 2018, que detém a marca mais elevada.

Como decorre da leitura do quadro seguinte, a evolução do volume de carga movimentada desde 2018 segue uma trajetória negativa iniciada pelo cálculo da *tmac*, cujo valor se cifra em -3,6%, por influência mais significativa de Lisboa e de Setúbal, cujas tendências de evolução refletem taxas médias anuais respetivas de -13,5% e de -9,5%, anulando a de Leixões que se traduz em +5%.

O acréscimo observado no primeiro semestre de 2022 tem os contributos mais relevantes de Leixões embarques da Figueira da Foz, com aumentos respetivos de +251,6 mt (+41,6%) e de +234 mt (+78%),



Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a JUNHO (10³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	32,2	58,4	74,2	70,6	76,5	2,0%	+5,8	+8,3%	+18,2%	
Douro e Leixões	659,0	669,6	631,6	604,7	856,3	22,1%	+251,6	+41,6%	+5,0%	
Aveiro	745,1	707,6	639,0	668,3	828,4	21,4%	+160,0	+23,9%	+1,8%	
Figueira da Foz	500,9	375,9	366,0	300,1	534,1	13,8%	+234,0	+78,0%	-0,2%	
Lisboa	982,4	839,7	608,8	670,0	552,1	14,3%	-117,9	-17,6%	-13,5%	
Setúbal	1 203,5	1 147,8	1 053,0	846,0	849,7	22,0%	+3,7	+0,4%	-9,5%	
Sines	52,6	92,0	47,1	135,6	129,6	3,3%	-6,0	-4,4%	+26,0%	
Faro	81,3	45,7	66,0	31,0	43,8	1,1%	+12,8	+41,4%	-16,0%	
<b>Total</b>	<b>4 257,0</b>	<b>3 936,7</b>	<b>3 485,8</b>	<b>3 326,3</b>	<b>3 870,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>+544,0</b>	<b>+16,4%</b>	<b>-3,6%</b>	
<b>Δ%</b>	<b>+6,5%</b>	<b>-7,5%</b>	<b>-11,5%</b>	<b>-4,6%</b>	<b>+16,4%</b>	-	-	-	-	-



seguido do também expressivo de Aveiro, de +160 mt (+23,9%), 1,2%), sendo significativamente contrariado por Lisboa, cuja contração se cifra em -117,9 mt (-17,6%).

O aumento verificado no próprio mês de junho contribui de forma importante para o acréscimo semestral identificado, tendo o contributo com maior significado de Leixões, que se traduz em +113,2 mt (+229,6%), não sendo despendidos os de Aveiro e de Sines, com valores respetivos de +78,4 mt (+80,2%) e de +66,1 mt, que corresponde a um) volume mensal que mais do que sextuplica o homólogo de 2021.

O movimento observado nos últimos doze meses ronda 7,35 milhões de toneladas e traduz um acréscimo de +614,4 mt (+9,1%) comparativamente ao período idêntico que o antecede. Para este resultado contribui maioritariamente o porto de Leixões, com +750,4 mt (+82,3%), seguido de Aveiro, com +343 mt (+27,9%) e

Porto	Junho				Janeiro / Junho				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Junho/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	13,6	1,8%	-4,3	-24,1%	76,5	2,0%	+5,8	+8,3%	149,1	2,0%	+19,8	+15,3%
Douro e Leixões	162,5	21,2%	+113,2	+229,6%	856,3	22,1%	+251,6	+41,6%	1 662,2	22,6%	+750,4	+82,3%
Aveiro	176,1	23,0%	+78,4	+80,2%	828,4	21,4%	+160,0	+23,9%	1 573,1	21,4%	+343,0	+27,9%
Figueira da Foz	123,3	16,1%	+18,0	+17,1%	534,1	13,8%	+234,0	+78,0%	916,8	12,5%	+172,0	+23,1%
Lisboa	115,4	15,0%	-0,5	-0,4%	552,1	14,3%	-117,9	-17,6%	987,2	13,4%	-570,4	-36,6%
Setúbal	84,9	11,1%	-58,0	-40,6%	849,7	22,0%	+3,7	+0,4%	1 753,9	23,9%	-44,6	-2,5%
Sines	78,1	10,2%	+66,1	+546,3%	129,6	3,3%	-6,0	-4,4%	252,3	3,4%	+31,7	+14,4%
Faro	13,0	1,7%	+10,7	+454,1%	43,8	1,1%	+12,8	+41,4%	58,3	0,8%	-87,6	-60,0%
<b>Total</b>	<b>767,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>+223,5</b>	<b>+41,1%</b>	<b>3 870,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>+544,0</b>	<b>+16,4%</b>	<b>7 352,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>+614,4</b>	<b>+9,1%</b>

da Figueira da Foz, com +172 mt (+23,1%), que contrariam, nomeadamente, a retração mais intensa induzida por Lisboa, que regista uma quebra de -570,4 mt (-36,6%) e, ainda, por Faro, de -87,6 mt (-60%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume de embarques representa 48,1% do movimento total e regista um acréscimo de +296,8 mt (+19%), contando com os contributos mais expressivos da Figueira da Foz e de Aveiro, com acréscimos respetivos de +161,8 mt (+99%) e de +139,3 mt (+51,7%), e com a oposição mais significativa de Lisboa, que exhibe uma diminuição de -104,9 m t (-18,6%)..

O fluxo de desembarques regista igualmente uma variação global positiva, que s cifra em +247,2 mt (+14%), tendo como principal responsável o porto de Leixões, que regista um acréscimo de +221,4 mt (+43,4%), contando, contudo, com o apoio da Figueira da Foz, Aveiro e Sines, com destaque para o primeiro, que reflete um acréscimo de +72,2 mt (+52,8%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	29,0	1,6%	+11,0	+61,4%	47,5	2,4%	-5,2	-9,8%	+37,9%
Douro e Leixões	124,8	6,7%	+30,2	+31,9%	731,5	36,4%	+221,4	+43,4%	+14,6%
Aveiro	408,7	21,9%	+139,3	+51,7%	419,6	20,9%	+20,8	+5,2%	+49,3%
Figueira da Foz	325,2	17,5%	+161,8	+99,0%	208,8	10,4%	+72,2	+52,8%	+60,9%
Lisboa	458,3	24,6%	-104,9	-18,6%	93,9	4,7%	-12,9	-12,1%	+83,0%
Setúbal	463,5	24,9%	+65,0	+16,3%	386,2	19,2%	-61,3	-13,7%	+54,5%
Sines	9,2	0,5%	-18,3	-66,5%	120,4	6,0%	+12,3	+11,4%	+7,1%
Faro	43,8	2,4%	+12,8	+41,4%	0,0	0,0%	-	-	+100,0%
<b>Total</b>	<b>1 862,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>+296,8</b>	<b>+19,0%</b>	<b>2 007,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>+247,2</b>	<b>+14,0%</b>	<b>+48,1%</b>



### 5.3. Granéis Líquidos

O mercado dos Granéis Líquidos é constituído maioritariamente pelas mercadorias integradas na nomenclatura da Diretiva Marítima sob a designação “Produtos petrolíferos refinados líquidos” que em 2021 representou 41% do total, maioritariamente no tráfego de exportação (63%), bem como o “Petróleo bruto” e “Gás natural”, que no seu conjunto representaram 46%, integralmente em tráfego de importação, sendo ainda de assinalar os ‘Produtos químicos orgânicos de base’ e ‘Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos’, que representam globalmente cerca de 10%.

Importa ainda sublinhar que cerca de 94% do total das mercadorias movimentadas nesta classe em 2021, respeitaram a tráfego internacional, sendo 64% relativas a importações.

#### 5.3.1. Petróleo Bruto

O mercado do Petróleo Bruto integrava tradicionalmente os portos de Sines e de Leixões, e, em condições normais do funcionamento do mercado, o seu movimento, com exceções pontuais e de pouca expressão protagonizadas normalmente por Sines, esgotava-se no desembarque deste combustível fóssil com destino às refinarias da Petróleos de Portugal, PETROGAL, S.A., localizadas nas respetivas áreas portuárias.

No entanto, no contexto de retração da economia por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19 e de forte diminuição do consumo de combustíveis nos mercados nacional e internacional, ambas as refinarias viram em 2020 a sua atividade suspensa e reduzida, acabando a Galp por decidir cessar a refinação em Matosinhos, o que viria a concretizar-se no final do mês de abril de 2021, e concentrar essa atividade em Sines. Desta decisão resulta, naturalmente, uma modificação na estrutura deste mercado que passa a ser constituído apenas pelo porto de Sines.



O comportamento deste mercado avaliado pelas variações mensais homólogas, apresenta registos negativos no primeiro trimestre e positivos no segundo, que praticamente se anulam, prevalecendo, contudo, os primeiros que levam a uma variação final que traduz um ligeiro recuo, de -9 mt, correspondente a -0,2%, que a variação de junho, de +105,8 mt (+12,1%), não consegue infletir. O movimento total no primeiro semestre de 2022 atinge assim um total de 5,24 milhões de toneladas, ficando a -34,4% (-2,75 milhões de toneladas) do volume mais elevado, observado em 2016. Comparativamente a 2019, antes do início da pandemia, o atual volume está a cerca de meio milhão de toneladas, correspondente a -8,7%.

A ligeira variação semestral resulta do confronto da variação negativa de Leixões, de -221,9 mt (-90,6%) e da variação positiva de Sines, de +212,9 mt (4,3%).

Tonelagem total de PETRÓLEO BRUTO movimentada nos meses de JANEIRO a JUNHO (10³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	2 448,6	1 809,1	1 590,1	244,8	22,9	0,4%	-221,9	-90,6%	-	
Sines	4 553,3	3 926,9	3 719,6	5 000,4	5 213,3	99,6%	+212,9	+4,3%	+5,5%	
<b>Total</b>	<b>7 001,9</b>	<b>5 736,0</b>	<b>5 309,7</b>	<b>5 245,2</b>	<b>5 236,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>-9,0</b>	<b>-0,2%</b>	<b>-6,9%</b>	
Δ%	+0,1%	-18,1%	-7,4%	-1,2%	-0,2%	-	-	-	-	-

A quota que o Petróleo Bruto detém no universo da carga movimentada no período em análise assume o valor de 12,1%, refletindo um aumento de +0,1 pp face à homóloga de 2021.



Considerando o período constituído pelos últimos doze meses verifica-se um movimento total de 9,32 milhões de toneladas, o que reflete uma diminuição de -1,56 milhões de toneladas, ou seja, -14,4%, face ao idêntico período imediatamente anterior. É importante assinalar o facto de esta variação ser totalmente imputada a Leixões, que ‘perde’ 98,2% dos 1,26 milhões de toneladas que havia movimentado nos doze meses anteriores, sendo ainda agravado por Sines, que regista uma retração de -324,9 mt (-3,4%).

Porto	Junho				Janeiro / Junho				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Junho/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	0,0	0,0%	-	-	22,9	0,4%	-221,9	-90,6%	22,9	0,2%	-1 237,5	-98,2%
Sines	982,9	100,0%	+105,8	+12,1%	5 213,3	99,6%	+212,9	+4,3%	9 292,7	99,8%	-324,9	-3,4%
<b>Total</b>	<b>982,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>+105,8</b>	<b>+12,1%</b>	<b>5 236,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>-9,0</b>	<b>-0,2%</b>	<b>9 315,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1 562,4</b>	<b>-14,4%</b>

A movimentação desta carga decorre quase integralmente da realização de operações de desembarque, tendo sido apenas registado o embarque de 22,9 mt em Leixões.

### 5.3.2. Produtos Petrolíferos

O mercado dos Produtos Petrolíferos vinha em maio do registo de três variações mensais homólogas negativas, tendo este ciclo sido interrompido pelo comportamento apurado em junho, onde seapura um acréscimo de +120,8 mt (+7,6%), que vem determinar uma variação total para o primeiro semestre de +233 mt (+2,5%), para um total de 9,44 milhões de toneladas, que constitui a melhor marca de sempre nos períodos homólogos, associada a uma quota de mercado de 21,9%.

A evolução nos primeiros semestres desde 2018 tem subjacente uma trajetória crescente traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +2,3%, absolutamente sustentada no porto de Sines que, com uma quota de 79,4%, tem crescido a uma média de +6,7% ao ano. A contrariar esta trajetória de Sines surge de forma mais expressiva o porto de Leixões que apresenta uma *tmac* de -12,3% suportada por uma quota de 11,4%, cujo agravamento recente é claramente resultante da cessação da atividade de refinação em Matosinhos.



Importa, contudo, salientar que o comportamento de Sines é significativamente impulsionado pelo crescimento das importações de ‘gás natural liquefeito’ dos E.U.A..

Em termos de quotas, e muito longe do líder Sines e de Leixões, que detém a segunda posição, surgem os portos de Lisboa e de Aveiro cujo movimento representa respetivamente 4,9% e 3,7% do total.

O acréscimo verificado no primeiro semestre reflete o contributo principal de Sines quês e traduz num volume de +223,2 mt (+3,1%), a que se segue Lisboa, com um total de +108,3 mt (+30,9%). Os restantes portos apresentam variações negativas, embora não muito expressivas, sendo o valor mais elevado de Leixões, quês e cifra em -56 mt (-4,9%), seguido de Aveiro e Viana do Castelo.

Tonelagem total de PRODUTOS PETROLÍFEROS movimentada nos meses de JANEIRO a JUNHO (10 <sup>3</sup> ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	28,8	26,6	27,7	31,5	17,4	0,2%	-14,1	-44,8%	-6,6%	
Douro e Leixões	1 687,0	1 666,3	1 303,1	1 131,4	1 075,4	11,4%	-56,0	-4,9%	-12,3%	
Aveiro	363,3	333,7	195,0	371,8	353,1	3,7%	-18,7	-5,0%	+0,6%	
Lisboa	563,5	625,9	499,9	350,4	458,7	4,9%	+108,3	+30,9%	-9,4%	
Setúbal	38,7	49,8	48,7	52,9	43,2	0,5%	-9,6	-18,2%	+2,7%	
Sines	5 761,9	6 491,3	5 776,4	7 273,7	7 496,9	79,4%	+223,2	+3,1%	+6,7%	
<b>Total</b>	<b>8 443,2</b>	<b>9 193,5</b>	<b>7 850,8</b>	<b>9 211,8</b>	<b>9 444,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>+233,0</b>	<b>+2,5%</b>	<b>+2,3%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>-4,7%</b>	<b>+8,9%</b>	<b>-14,6%</b>	<b>+17,3%</b>	<b>+2,5%</b>	-	-	-	-



O referido desempenho deste mercado no mês de junho, tem influência determinante do porto de Sines, que evidencia um aumento de +189 mt (+15,6%), sendo ligeiramente contrariado por Aveiro, que contrai -57,5 mt (-60,3%) e ainda mais ligeiramente por Leixões que recua -11,7 mt (-5,4%).

Porto	Junho				Janeiro / Junho				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Junho/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	7,0	0,4%	+3,0	+75,4%	17,4	0,2%	-14,1	-44,8%	37,0	0,2%	-6,1	-14,1%
Douro e Leixões	203,7	11,9%	-11,7	-5,4%	1 075,4	11,4%	-56,0	-4,9%	2 170,6	11,7%	-222,5	-9,3%
Aveiro	37,9	2,2%	-57,5	-60,3%	353,1	3,7%	-18,7	-5,0%	796,8	4,3%	+131,2	+19,7%
Lisboa	62,9	3,7%	+0,7	+1,1%	458,7	4,9%	+108,3	+30,9%	847,4	4,6%	+52,8	+6,6%
Setúbal	5,2	0,3%	-2,6	-33,3%	43,2	0,5%	-9,6	-18,2%	91,5	0,5%	-1,0	-1,1%
Sines	1 400,8	81,6%	+189,0	+15,6%	7 496,9	79,4%	+223,2	+3,1%	14 567,1	78,7%	+591,1	+4,2%
<b>Total</b>	<b>1 717,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>+120,8</b>	<b>+7,6%</b>	<b>9 444,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>+233,0</b>	<b>+2,5%</b>	<b>18 510,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>+545,6</b>	<b>+3,0%</b>

Nos últimos doze meses foram movimentadas mais de 18,5 milhões de toneladas, o que traduz um aumento de +545,6 mt (+3%), maioritariamente determinado pelo porto de Sines, que regista um acréscimo de +591,1 mt (+4,2%), que conta com o apoio relevante de Aveiro, responsável por uma variação positiva de +131,2 mt (+19,7%). Com registo negativo notável surge o porto de Leixões, que contrai -222,5 mt (-9,3%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume dos embarques representou 41% do total, tendo, contudo, observado uma significativa diminuição, de -574,1 mt (-12,9%), muito por efeito da cessação de operações de embarque efetuadas em Leixões, o que induz a retração de -323,3 mt (-99,5%). Mas também Sines regista um recuo significativo, de -244,6 mt (-6%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	3,5	0,1%	-20,2	-85,2%	13,9	0,3%	+6,1	+77,5%	+20,1%
Douro e Leixões	1,5	0,0%	-323,3	-99,5%	1 073,9	19,3%	+267,3	+33,1%	+0,1%
Aveiro	0,0	0,0%	-	-	353,1	6,3%	-18,7	-5,0%	+0,0%
Lisboa	19,1	0,5%	+14,0	+276,4%	439,6	7,9%	+94,2	+27,3%	+4,2%
Setúbal	0,0	0,0%	-	-	43,2	0,8%	-9,6	-18,2%	+0,0%
Sines	3 852,9	99,4%	-244,6	-6,0%	3 644,0	65,4%	+467,8	+14,7%	+51,4%
<b>Total</b>	<b>3 877,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>-574,1</b>	<b>-12,9%</b>	<b>5 567,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>+807,1</b>	<b>+17,0%</b>	<b>+41,0%</b>

O volume dos desembarques atinge 5,56 milhões de toneladas e excede em +807,1 mt (+17%) o volume homólogo de 2021, com contributos mais significativos de Sines e de Leixões, que registam acréscimos respetivos de +467,8 mt (+14,7%) e de +267,3 mt (+33,1%), acompanhados ainda por Lisboa, que vê o seu volume de desembarques crescer +94,2 mt (+27,3%).



### 5.3.3. Outros Granéis Líquidos

A tipologia da carga enquadrada em Outros Granéis Líquidos encerra uma natureza muito diversa e determina uma relativamente elevada dispersão geográfica do respetivo mercado.

O comportamento deste mercado em termos de movimento total mensal, mostra um início de 2022 claramente negativo em resultado da avaliação das variações mensais homólogas registadas, apresentando sucessivos valores negativos apenas interrompidos pelo desempenho de junho, que traduz um acréscimo de +21,6 mt (+12,4%). As variações acumuladas totalizam -181,1 mt (-14,8%), para um total de 1,04 milhões de toneladas, inferior em -22,9% ao valor mais elevado observado no primeiro semestre de 2012.

A evolução nos períodos homólogos desde 2018 indicia uma trajetória ligeiramente negativa, de -0,4%, respaldando idêntico comportamento verificado na maioria dos portos, com exceção de Sines e de Setúbal, que ao evoluírem segundo *tmac* respetivos de +15,3% e de +1,6%, acabam por mitigar o efeito daqueles. Das tendências negativas assinalam-se as apresentadas por Aveiro e Lisboa, suportadas por quotas mais significativas, cujos valores são -1,3% e -3,8%.



Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a JUNHO (10³ ton)										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	'22 / '21 Δ ton	'22 / '21 Δ %	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	251,7	196,2	199,8	167,5	87,9	8,5%	-79,5	-47,5%	-18,8%	
Aveiro	329,9	431,3	405,7	363,3	338,9	32,6%	-24,4	-6,7%	-1,3%	
Figueira da Foz	4,0	14,4	5,2	6,0	4,4	0,4%	-1,6	-26,9%	-10,7%	
Lisboa	208,6	200,9	166,6	205,7	169,6	16,3%	-36,1	-17,5%	-3,8%	
Setúbal	76,9	132,5	127,2	121,0	91,5	8,8%	-29,6	-24,4%	+1,6%	
Sines	132,9	362,5	327,1	357,5	347,5	33,4%	-9,9	-2,8%	+15,3%	
<b>Total</b>	<b>1 004,0</b>	<b>1 337,8</b>	<b>1 231,5</b>	<b>1 221,0</b>	<b>1 039,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>-181,1</b>	<b>-14,8%</b>	<b>-0,4%</b>	
	<b>Δ%</b>	<b>-8,0%</b>	<b>+33,2%</b>	<b>-7,9%</b>	<b>-0,9%</b>					

O acréscimo apurado no mês de junho resulta maioritariamente do desempenho de Aveiro que apresenta um acréscimo individual de +31,2 mt (+69,1%), contando ainda com a colaboração de Sines, Lisboa e Figueira da Foz, que, no seu conjunto, exibem um aumento de +10,4 mt, tendo sido contrariados por Setúbal e Leixões, com recuos respetivos de -13,6 mt (-41,6%) e 6,4 mt (-35,2%).

A contração acumulada no primeiro semestre reflete o desempenho negativo da totalidade dos portos, destacando-se pela sua expressão das respetivas quebras o porto de Leixões, com -79,5 mt (-47,5%), Lisboa, com -36,1 mt (-17,5%), Setúbal, com -29,6 mt (-24,4%), e Aveiro, com -24,4 mt (-6,7%).

Porto	Junho				Janeiro / Junho				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Junho/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	11,8	6,0%	-6,4	-35,2%	87,9	8,5%	-79,5	-47,5%	164,0	7,6%	-186,8	-53,3%
Aveiro	76,3	39,1%	+31,2	+69,1%	338,9	32,6%	-24,4	-6,7%	638,3	29,7%	-149,7	-19,0%
Figueira da Foz	0,3	0,2%	+0,3	-	4,4	0,4%	-1,6	-26,9%	8,3	0,4%	+1,4	+21,2%
Lisboa	26,9	13,8%	+3,1	+12,9%	169,6	16,3%	-36,1	-17,5%	385,7	18,0%	-10,2	-2,6%
Setúbal	19,0	9,7%	-13,6	-41,6%	91,5	8,8%	-29,6	-24,4%	208,7	9,7%	-28,5	-12,0%
Sines	60,9	31,2%	+7,0	+13,0%	347,5	33,4%	-9,9	-2,8%	743,1	34,6%	+16,7	+2,3%
<b>Total</b>	<b>195,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>+21,6</b>	<b>+12,4%</b>	<b>1 039,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>-181,1</b>	<b>-14,8%</b>	<b>2 148,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>-357,0</b>	<b>-14,2%</b>

O movimento efetuado nos últimos doze meses ascendeu a cerca de 2,15 milhões de toneladas, traduzindo uma diminuição de -357 mt (-14,2%), determinada por Leixões e Aveiro, com quebras respetivas de -186,8 mt



(-53,3%) e de -149,7 mt (-19%), embora acompanhados por Lisboa e Setúbal. Com registo positivo assinala-se o porto de Sines, com +22,1 mt (+3,1%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que os embarques representam apenas 24,1% do total, tendo a correspondente tonelagem observado um decréscimo de -145,7 mt (-36,8%), por efeito maioritário de Leixões, que 'perde' as 98,7 mt que havia embarcado no período homólogo de 2021, contando, contudo, com o apoio da maioria dos restantes portos, com destaque para Aveiro (-44,5 mt ou -28,7%), tendo Sines como única exceção, registando um acréscimo de +17,1 mt (+26,4%).

No segmento dos desembarques constata-se igualmente uma variação negativa, menos expressiva, de -35,4 mt (-4,3%), cuja responsabilidade se dilui por Setúbal, Sines e Lisboa, com quebras respetivas de -28,6 mt (-23,8%), de -27 mt (-9,2%) e de -23,5 mt (-17,4%).

Os portos de Leixões, de Aveiro e da Figueira da Foz aumentaram a tonelagem desembarcada, destacando os dois primeiros com acréscimos respetivos de +19,1 mt (+27,8%) e de +20,1 mt (+9,6%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	0,0	0,0%	-98,7	-100,0%	87,9	11,1%	+19,1	+27,8%	+0,0%
Aveiro	110,3	44,1%	-44,5	-28,7%	228,6	28,9%	+20,1	+9,6%	+32,5%
Figueira da Foz	0,0	0,0%	-6,0	-100,0%	4,4	0,6%	+4,4	-	+0,0%
Lisboa	58,2	23,2%	-12,6	-17,8%	111,5	14,1%	-23,5	-17,4%	+34,3%
Setúbal	0,0	0,0%	-1,0	-100,0%	91,5	11,6%	-28,6	-23,8%	+0,0%
Sines	81,8	32,7%	+17,1	+26,4%	265,7	33,7%	-27,0	-9,2%	+23,5%
<b>Total</b>	<b>250,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>-145,7</b>	<b>-36,8%</b>	<b>789,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>-35,4</b>	<b>-4,3%</b>	<b>+24,1%</b>

Lisboa, 15 de setembro de 2022





**ANEXOS**



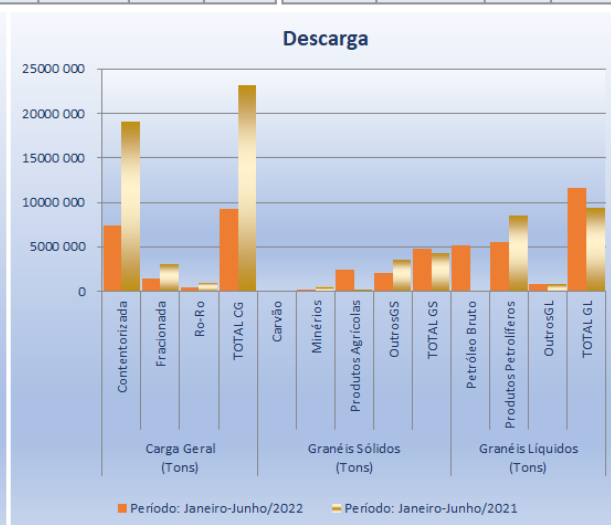
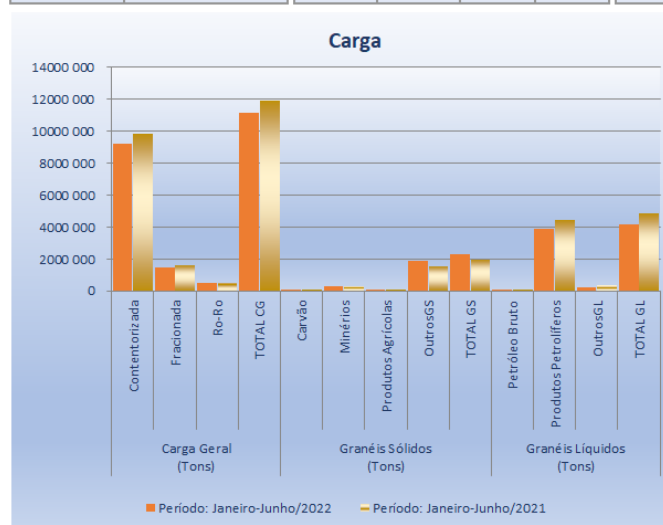
## A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022)

		Período de Janeiro a Junho							
		2020		2021		2022		Δ% 2021 / 2020	Δ% 2022 / 2021
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	92	2,0%	130	2,7%	129	2,7%	+41,3%	-0,8%
	Douro e Leixões	1 229	26,4%	1 209	25,5%	1 200	24,7%	-1,6%	-0,7%
	Aveiro	485	10,4%	539	11,4%	516	10,6%	+11,1%	-4,3%
	Figueira da Foz	235	5,0%	210	4,4%	234	4,8%	-10,6%	+11,4%
	Lisboa	852	18,3%	793	16,7%	989	20,3%	-6,9%	+24,7%
	Setúbal	768	16,5%	864	18,2%	768	15,8%	+12,5%	-11,1%
	Sines	979	21,0%	988	20,8%	982	20,2%	+0,9%	-0,6%
	Faro	19	0,4%	9	0,2%	10	0,2%	-52,6%	+11,1%
	Portimão	4	0,1%	5	0,1%	35	0,7%	+25,0%	+600,0%
	TOTAL	4 663	100,0%	4 747	100,0%	4 863	100,0%	+1,8%	+2,4%
NAVIOS (10 <sup>3</sup> GT)	Viana do Castelo	362	7,8%	386	8,1%	600	0,6%	+6,8%	+55,4%
	Douro e Leixões	14 472	310,4%	13 156	277,1%	15 799	16,9%	-9,1%	+20,1%
	Aveiro	2 593	55,6%	2 984	62,9%	3 053	3,3%	+15,1%	+2,3%
	Figueira da Foz	849	18,2%	749	15,8%	823	0,9%	-11,8%	+9,9%
	Lisboa	12 493	267,9%	8 468	178,4%	21 838	23,4%	-32,2%	+157,9%
	Setúbal	9 753	209,2%	11 456	241,3%	10 393	11,1%	+17,5%	-9,3%
	Sines	43 692	937,0%	42 128	887,5%	40 273	43,1%	-3,6%	-4,4%
	Faro	50	1,1%	25	0,5%	28	0,0%	-49,8%	+12,5%
	Portimão	5	0,1%	13	0,3%	665	0,7%	+179,5%	+5098,2%
TOTAL	84 267	100,0%	79 367	100,0%	93 473	100,0%	-5,8%	+17,8%	
CARGA MOVIMENTADA (10 <sup>3</sup> Tons)	Viana do Castelo	192,3	0,5%	185,6	0,4%	195,7	0,5%	-3,5%	+5,5%
	Douro e Leixões	9 040,6	22,9%	7 539,5	17,3%	7 524,9	17,4%	-16,6%	-0,2%
	Aveiro	2 369,0	6,0%	2 854,0	6,5%	2 907,7	6,7%	+20,5%	+1,9%
	Figueira da Foz	978,9	2,5%	869,6	2,0%	1 090,3	2,5%	-11,2%	+25,4%
	Lisboa	4 167,1	10,6%	4 820,3	11,0%	5 128,6	11,9%	+15,7%	+6,4%
	Setúbal	3 207,6	8,1%	3 417,5	7,8%	3 077,5	7,1%	+6,5%	-10,0%
	Sines	19 372,0	49,2%	23 979,5	54,9%	23 240,0	53,8%	+23,8%	-3,1%
	Faro	66,0	0,2%	31,0	0,1%	43,8	0,1%	-53,1%	+41,4%
	Portimão	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-
TOTAL	39 393,5	100,0%	43 697,0	100,0%	43 208,5	100,0%	+10,9%	-1,1%	
CONTENTORES (10 <sup>3</sup> Número)	Viana do Castelo	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-100,0%	-
	Douro e Leixões	212,7	26,2%	211,9	22,2%	220,7	24,0%	-0,4%	+4,2%
	Aveiro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-100,0%	-
	Figueira da Foz	4,0	0,5%	5,5	0,6%	5,3	0,6%	+37,7%	-3,4%
	Lisboa	83,8	10,3%	113,8	11,9%	121,5	13,2%	+35,8%	+6,7%
	Setúbal	44,9	5,5%	52,9	5,5%	49,1	5,3%	+17,8%	-7,2%
	Sines	465,1	57,4%	569,4	59,7%	521,3	56,8%	+22,4%	-8,4%
	Faro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-
	Portimão	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-
TOTAL	810,6	100,0%	953,5	100,0%	917,9	100,0%	+17,6%	-3,7%	
CONTENTORES (10 <sup>3</sup> TEU)	Viana do Castelo	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-100,0%	-
	Douro e Leixões	349,4	26,7%	350,7	22,8%	365,8	24,4%	+0,4%	+4,3%
	Aveiro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-100,0%	-
	Figueira da Foz	7,9	0,6%	10,9	0,7%	10,5	0,7%	+37,2%	-3,2%
	Lisboa	132,5	10,1%	178,3	11,6%	193,9	12,9%	+34,5%	+8,8%
	Setúbal	79,5	6,1%	90,6	5,9%	84,7	5,6%	+14,0%	-6,5%
	Sines	738,6	56,5%	904,9	58,9%	843,5	56,3%	+22,5%	-6,8%
	Faro	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-
	Portimão	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	-
TOTAL	1 307,9	100,0%	1 535,3	100,0%	1 498,4	100,0%	+17,4%	-2,4%	



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

		Junho/2022				Período: Janeiro-Junho/2022				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Jul/2021 a Jun/2022		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	NúmeroN	860		+5,5%		4863		+2,4%		9 635		+1,1%	
	GT	16 260 773		+18,6%		93 473 393		+17,8%		176 733 472		+8,3%	
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	1 515 914	1 290 954	-6,1%	-7,0%	9 208 046	7 344 223	-6,2%	-3,8%	18 836 397	15 029 782	-1,5%	-0,9%
	Fracionada	249 184	308 497	-12,4%	0,6%	1 475 964	1 469 412	-8,7%	+3,5%	2 910 080	3 106 909	-6,3%	+37,0%
	Ro-Ro	87 838	84 660	+13,2%	-0,8%	486 515	487 916	-1,8%	-2,1%	977 672	972 958	+1,6%	-0,2%
	TOTAL CG	1 852 936	1 684 111	-6,3%	-5,4%	11 170 525	9 301 551	-6,4%	-2,6%	22 724 149	19 109 649	-2,0%	+3,8%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	0	23 429	-	+10,5%	21 984	132 121	+76,4%	+14,4%	21 984	188 705	-80,6%	-27,9%
	Minérios	40 202	45 576	-26,7%	+61,1%	300 420	188 388	-3,6%	-36,0%	597 245	447 745	+5,5%	-27,3%
	Produtos Agrícolas	5 626	368 118	-50,7%	-19,4%	96 361	2 406 012	+12,4%	+0,9%	166 317	4 591 992	+20,3%	-4,2%
	OutrosGS	445 562	321 520	+77,6%	+9,8%	1 862 425	2 007 894	+19,0%	+14,0%	3 209 137	4 143 797	-8,4%	+28,1%
	TOTAL GS	491 390	758 643	+55,0%	-5,0%	2 281 190	4 734 415	+15,5%	+3,9%	3 994 683	9 372 239	-7,6%	+5,2%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	982 884	-	+12,1%	22 926	5 213 287	+48,1%	-0,3%	22 926	9 292 667	48,1%	-14,5%
	Produtos Petrolíferos	776 278	941 244	+2,0%	12,6%	3 876 978	5 567 776	-12,9%	+17,0%	7 265 058	11 245 352	-14,8%	+19,2%
	OutrosGL	48 227	146 983	+16,5%	+11,2%	250 244	789 566	-36,8%	-4,3%	563 146	1 584 895	-33,1%	-4,7%
	TOTAL GL	824 505	2 071 111	+2,8%	+12,3%	4 150 148	11 570 629	-14,6%	+7,0%	7 851 130	22 122 914	-16,3%	+0,7%
TOTAL GERAL		3 168 831	4 513 865	+2,4%	+2,0%	17 601 863	25 606 595	-6,2%	+2,7%	34 569 962	50 604 802	-6,3%	+2,7%
Contentores	NúmeroC	75 279	76 790	-4,1%	-12,2%	452 844	465 061	-4,6%	-2,8%	928 529	942 961	-0,7%	+0,0%
	TEU	123 648	125 534	-3,3%	-11,5%	740 892	757 506	-3,2%	-1,6%	1 522 228	1 543 708	+0,9%	+1,6%





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

	Junho/2022				Janeiro a Junho/2022				Período de 12 Meses				
	Valor Mensal		Variação sobre Junho/2021		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2021		Últimos 12 Meses: Jul/2021 a Jun/2022		Δ % sobre Jul/2020 a Jun/2021		
	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	
<b>TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)</b>	Viana do Castelo	22 897 54,0%	19 473 46,0%	+24,1%	+1,9%	115 043 58,8%	80 671 41,2%	-0,9%	+16,0%	237 533 61,4%	149 372 38,6%	-1,5%	+36,6%
	Douro e Leixões	432 587 33,8%	848 432 66,2%	-10,7%	+25,1%	2 682 438 35,6%	4 842 495 64,4%	-14,4%	+9,9%	5 376 145 35,4%	9 792 478 64,6%	-16,0%	+6,7%
	Aveiro	219 549 43,3%	287 435 56,7%	+97,8%	-29,5%	887 498 30,5%	2 020 202 69,5%	+16,3%	-3,4%	1 558 298 27,2%	4 174 439 72,8%	+11,0%	+7,0%
	Figueira da Foz	177 656 77,1%	52 628 22,9%	+37,3%	-20,3%	789 561 72,4%	300 711 27,6%	+29,2%	+16,3%	1 418 718 69,7%	615 670 30,3%	+11,9%	+4,9%
	Lisboa	322 921 37,3%	541 752 62,7%	-3,0%	-1,9%	1 987 274 38,7%	3 141 364 61,3%	-0,2%	+11,0%	3 721 445 38,2%	6 017 459 61,8%	-4,8%	+4,3%
	Setúbal	256 928 52,3%	233 922 47,7%	-15,6%	-26,3%	1 670 963 54,3%	1 406 518 45,7%	-8,1%	-12,0%	3 406 933 54,6%	2 833 405 45,4%	-7,3%	+0,5%
	Sines	1 723 271 40,5%	2 530 223 59,5%	+0,6%	+6,2%	9 425 319 40,6%	13 814 634 59,4%	-8,5%	+1,0%	18 792 565 41,0%	27 021 979 59,0%	-5,3%	+0,4%
	Faro	13 022 100,0%	0 0,0%	+454,1%	-	43 767 100,0%	0 0,0%	+41,4%	-	58 325 100,0%	0 0,0%	-60,0%	-
	Portimão	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-
	<b>TOTAL</b>	<b>3 168 831 41,2%</b>	<b>4 513 865 58,8%</b>	<b>+2,4%</b>	<b>+2,0%</b>	<b>17 601 863 40,7%</b>	<b>25 606 595 59,3%</b>	<b>-6,2%</b>	<b>+2,7%</b>	<b>34 569 962 40,6%</b>	<b>50 604 802 59,4%</b>	<b>-6,3%</b>	<b>+2,7%</b>
<b>CONTENEDORES TEU</b>	Viana do Castelo	0	0	-	-	0	0	-	-	4	4	-	-
	Douro e Leixões	27 130	32 740	-2,6%	+9,3%	172 103	193 688	+1,3%	+7,1%	349 902	382 993	+2,5%	+5,2%
	Aveiro	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
	Figueira da Foz	1 298	1 494	+37,6%	+75,1%	4 850	5 670	-2,7%	-3,6%	11 056	10 003	+18,1%	-10,9%
	Lisboa	15 092	16 203	-4,5%	-7,8%	96 921	96 989	+9,4%	+8,2%	190 259	192 652	+9,7%	+12,2%
	Setúbal	6 989	6 766	-4,5%	-2,9%	42 531	42 122	-9,6%	-3,2%	84 620	81 764	-10,7%	-1,7%
	Sines	73 139	68 331	-3,6%	-21,0%	424 487	419 037	-6,6%	-7,0%	886 386	876 292	-0,3%	-1,4%
	<b>TOTAL</b>	<b>123 648 49,6%</b>	<b>125 534 50,4%</b>	<b>-3,3%</b>	<b>-11,5%</b>	<b>740 892 49,4%</b>	<b>757 506 50,6%</b>	<b>-3,2%</b>	<b>-1,6%</b>	<b>1 522 228 49,6%</b>	<b>1 543 708 50,4%</b>	<b>+0,9%</b>	<b>+1,6%</b>
<b>NAVIOS Número/N</b>	Viana do Castelo	31	139,1	+55,0%	+131,7%	129	600,2	-0,8%	+55,4%	249	1 073,2	+3,8%	+27,1%
	Douro e Leixões	213	2 839,3	+12,1%	+36,0%	1 200	15 799,3	-0,7%	+20,1%	2 417	29 568,0	-1,9%	+8,7%
	Aveiro	89	517,2	-1,1%	-4,3%	516	3 052,8	-4,3%	+2,3%	1 035	5 878,6	+0,9%	+7,0%
	Figueira da Foz	48	186,6	+17,1%	+24,3%	234	823,4	+11,4%	+9,9%	441	1 596,6	+1,1%	-0,6%
	Lisboa	161	3 086,1	+15,0%	+112,1%	989	21 838,1	+24,7%	+157,9%	1 879	36 580,9	+17,3%	+111,1%
	Setúbal	130	1 811,9	-20,7%	-16,9%	768	10 393,2	-11,1%	-9,3%	1 601	20 994,3	-6,5%	-9,1%
	Sines	180	7 592,2	+7,8%	+5,0%	982	40 272,9	-0,6%	-4,4%	1 943	80 101,4	-	-
	Faro	2	6,0	+0,0%	+124,7%	10	28,4	+11,1%	+12,5%	16	43,8	-	-
	Portimão	6	82,4	+500,0%	s/s	35	665,1	+600,0%	s/s	54	896,7	+575,0%	+5284,6%
	<b>TOTAL</b>	<b>860 5,0%</b>	<b>16 260,8 95,0%</b>	<b>+5,5%</b>	<b>+18,6%</b>	<b>4 863 4,9%</b>	<b>93 473,4 95,1%</b>	<b>+2,4%</b>	<b>+17,8%</b>	<b>9 635 5,2%</b>	<b>176 733,5 94,8%</b>	<b>+1,1%</b>	<b>+8,3%</b>



#### A4. Estatísticas do movimento de Contentores (Número de Unidades)

TRÁFEGO DE CONTENTORES (NÚMERO DE UNIDADES)										
Períodos: Janeiro / Junho										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines	
Hinterland	Leixões	173 208	193 579	195 998	193 563	202 548	37,2%	+4,6%	+3,1%	
	Figueira da Foz	5 149	5 556	3 995	5 502	5 315	1,0%	-3,4%	+0,5%	
	Lisboa (*)	146 730	148 738	82 347	111 633	119 040	21,8%	+6,6%	-7,4%	
	Setúbal	42 718	40 929	44 883	52 863	49 073	9,0%	-7,2%	+5,5%	
	Sines	108 271	144 572	153 289	163 895	169 099	31,0%	+3,2%	+10,1%	
	<b>Total</b>	<b>476 076</b>	<b>533 374</b>	<b>480 512</b>	<b>527 456</b>	<b>545 075</b>	<b>100,0%</b>	<b>+3,3%</b>	<b>+2,6%</b>	
Transshipment	Leixões	16 198	15 260	16 703	18 339	18 179	4,9%	-0,9%	+4,3%	
	Lisboa	5 277	4 732	1 482	2 198	2 414	0,6%	+9,8%	-24,7%	
	Sines	410 367	330 668	311 859	405 514	352 237	94,5%	-13,1%	-1,1%	
	<b>Total</b>	<b>431 842</b>	<b>350 660</b>	<b>330 044</b>	<b>426 051</b>	<b>372 830</b>	<b>100,0%</b>	<b>-12,5%</b>	<b>-1,1%</b>	
Total	Leixões	189 406	208 839	212 701	211 902	220 727	24,0%	+4,2%	+3,2%	
	Figueira da Foz	5 149	5 556	3 995	5 502	5 315	0,6%	-3,4%	+0,5%	
	Lisboa	152 007	153 470	83 829	113 831	121 454	13,2%	+6,7%	-7,8%	
	Setúbal	42 718	40 929	44 883	52 863	49 073	5,3%	-7,2%	+5,5%	
	Sines	518 638	475 240	465 148	569 409	521 336	56,8%	-8,4%	+2,0%	
	<b>Total UNIDADES</b>	<b>907 918</b>	<b>884 034</b>	<b>810 556</b>	<b>953 507</b>	<b>917 905</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,7%</b>	<b>+1,0%</b>	

NÚMERO DE CONTENTORES										
Tráfego	Porto	Jun			Jan / Jun			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Leixões	32 379	37,9%	+2,1%	202 548	37,2%	+4,6%	404 965	37,3%	+6,9%
	Figueira da Foz	1 411	1,6%	+55,1%	5 315	1,0%	-3,4%	10 823	1,0%	+6,0%
	Lisboa	18 925	22,1%	-9,2%	119 040	21,8%	+6,6%	234 071	21,6%	-8,9%
	Setúbal	7 777	9,1%	-5,4%	49 073	9,0%	-7,2%	96 967	8,9%	+9,8%
	Sines	25 038	29,3%	-17,9%	169 099	31,0%	+3,2%	337 773	31,1%	+10,3%
	<b>Total</b>	<b>85 530</b>	<b>100,0%</b>	<b>-7,2%</b>	<b>545 075</b>	<b>100,0%</b>	<b>+3,3%</b>	<b>1 084 599</b>	<b>100,0%</b>	<b>+4,2%</b>
Transshipment	Leixões	3 367	5,1%	+8,2%	18 179	4,9%	-0,9%	36 838	4,7%	-1,2%
	Lisboa	382	0,6%	-8,0%	2 414	0,6%	+9,8%	4 703	0,6%	-16,3%
	Sines	62 790	94,4%	-10,6%	352 237	94,5%	-13,1%	745 345	94,7%	+10,1%
	<b>Total</b>	<b>66 539</b>	<b>100,0%</b>	<b>-9,8%</b>	<b>372 830</b>	<b>100,0%</b>	<b>-12,5%</b>	<b>786 886</b>	<b>100,0%</b>	<b>+9,3%</b>
Total	Leixões	35 746	23,5%	+2,6%	220 727	24,0%	+4,2%	441 803	23,6%	+6,2%
	Figueira da Foz	1 411	0,9%	+55,1%	5 315	0,6%	-3,4%	10 823	0,6%	+6,0%
	Lisboa	19 307	12,7%	-9,2%	121 454	13,2%	+6,7%	238 774	12,8%	-9,1%
	Setúbal	7 777	5,1%	-5,4%	49 073	5,3%	-7,2%	96 967	5,2%	+9,8%
	Sines	87 828	57,8%	-12,8%	521 336	56,8%	-8,4%	1 083 118	57,9%	+10,1%
	<b>Total</b>	<b>152 069</b>	<b>100,0%</b>	<b>-8,4%</b>	<b>917 905</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,7%</b>	<b>1 871 485</b>	<b>100,0%</b>	<b>+6,3%</b>

Nota: A distribuição entre *hinterland* e *transshipment* dos Contentores movimentados no porto de Lisboa, após março/2021 é efetuada por estimativa



## A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2022 (10<sup>3</sup> toneladas)

	TONELAGEM DE CARGA MOVIMENTADA									
	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total
2000	1 007 474	13 597 216	2 471 056	902 757	11 591 344	6 459 166	19 957 311	270 819	5 150	56 262 293
2001	1 069 105	13 264 961	2 820 736	857 558	11 596 195	6 570 270	19 604 186	124 345	4 512	55 911 868
2002	873 964	12 647 539	3 016 792	726 702	12 154 818	6 444 579	20 141 896	153 428	9 508	56 169 226
2003	794 070	13 450 386	2 964 621	806 122	12 470 839	6 090 762	20 863 169	150 056	9 850	57 599 875
2004	620 549	13 703 514	3 133 658	998 549	11 783 514	6 521 770	22 476 063	83 867	72 714	59 394 198
2005	604 989	14 050 713	3 328 819	956 581	12 420 906	6 642 142	25 041 503	40 377	54 470	63 140 500
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 496	12 293 965	6 204 147	27 196 326	39 534	50 594	64 868 335
2007	592 787	14 948 487	3 270 658	1 199 755	13 158 951	6 833 980	26 299 084	51 025	29 493	66 384 220
2008	475 504	15 635 096	3 466 094	1 149 830	12 980 193	6 124 140	25 148 562	21 158	5 318	65 005 895
2009	406 903	14 142 538	2 915 454	1 177 214	11 712 538	5 915 881	24 345 809	22 170	7 318	60 645 825
2010	524 140	14 568 916	3 752 669	1 615 891	11 993 572	7 006 249	25 484 758	52 499	52 088	65 050 782
2011	490 824	16 260 436	3 317 520	1 701 830	12 346 561	6 892 588	25 781 122	62 427	40 493	66 893 801
2012	502 917	16 607 545	3 318 072	1 797 402	11 080 697	6 058 575	28 563 159	269 219	2 684	68 200 270
2013	496 355	17 186 215	3 956 118	2 120 141	12 029 683	7 008 671	36 513 785	357 371	0	79 668 339
2014	457 140	18 090 201	4 491 272	2 160 455	11 853 498	8 058 046	37 582 942	356 641	0	83 050 195
2015	432 099	18 791 544	4 656 102	2 001 858	11 582 721	7 495 082	43 966 546	396 275	0	89 322 227
2016	391 271	18 320 765	4 541 515	2 075 957	10 224 866	6 985 502	51 185 323	158 388	0	93 883 587
2017	414 815	19 537 163	5 152 799	2 057 031	12 224 114	6 594 322	49 884 475	83 902	899	95 949 520
2018	326 330	19 209 311	5 624 381	2 010 061	11 341 068	6 151 308	47 871 293	145 781	655	92 680 188
2019	380 198	19 556 005	5 495 853	1 932 747	11 472 065	6 339 537	41 784 218	111 802	520	87 072 945
2020	357 167	17 075 969	4 820 628	1 963 800	9 023 805	6 285 257	42 156 923	180 900	0	81 864 449
1	30 085	1 792 766	477 153	166 518	798 808	441 380	3 772 004	6 900	0	7 485 614
2	27 870	1 506 010	361 772	154 296	871 515	532 372	3 291 549	11 350	0	6 756 734
3	38 873	1 979 167	540 799	182 334	460 246	613 094	3 791 163	12 600	0	7 618 276
4	50 845	1 310 445	414 728	147 042	627 191	520 424	3 697 159	8 400	0	6 776 234
5	25 788	1 279 324	337 374	186 388	842 883	577 728	2 307 340	13 250	0	5 570 075
6	18 826	1 172 897	237 212	142 339	566 436	522 582	2 512 803	13 475	0	5 186 570
7	29 122	1 156 192	414 483	162 293	889 222	566 642	3 694 630	22 545	0	6 935 129
8	20 729	1 364 755	471 439	182 828	924 943	475 227	3 904 631	13 340	0	7 357 892
9	32 056	1 616 815	384 748	160 040	669 514	435 359	3 707 401	17 960	0	7 023 893
10	29 543	1 383 350	330 471	170 711	813 371	504 914	3 858 880	21 480	0	7 112 720
11	23 838	1 395 441	431 870	175 004	794 960	567 254	3 908 715	22 300	0	7 319 382
12	29 592	1 118 807	418 579	134 007	764 716	528 281	3 710 648	17 300	0	6 721 930
2021	376 775	15 183 158	5 679 051	1 813 723	9 430 604	6 580 404	46 554 095	45 508	0	85 663 318
1	29 243	1 233 216	545 100	147 649	789 509	492 601	4 222 608	8 450	0	7 468 376
2	24 762	1 154 835	376 028	105 712	650 191	427 482	3 596 073	4 100	0	6 339 183
3	35 324	1 392 939	514 268	130 330	823 659	608 281	4 103 891	11 200	0	7 619 892
4	32 381	1 248 890	438 509	148 838	819 018	655 381	3 805 769	4 850	0	7 153 636
5	26 318	1 346 722	461 146	141 662	853 165	611 759	4 155 419	0	0	7 596 191
6	37 556	1 162 866	518 963	195 416	884 796	622 043	4 095 744	2 350	0	7 519 734
7	28 576	1 307 102	469 172	178 546	684 214	476 465	3 962 276	0	0	7 106 351
8	49 280	1 164 216	431 015	177 120	798 990	500 661	4 152 542	0	0	7 273 824
9	34 491	1 293 623	423 555	168 971	722 481	525 121	3 771 885	9 831	0	6 949 958
10	30 270	1 254 390	460 016	128 976	696 137	518 224	3 755 907	4 727	0	6 848 647
11	20 574	1 426 842	526 254	130 817	824 473	527 086	3 584 225	0	0	7 040 271
12	28 000	1 197 517	515 025	159 686	883 971	615 300	3 347 756	0	0	6 747 255
2022	195 714	7 524 933	2 907 700	1 090 272	5 128 638	3 077 481	23 239 953	43 767	0	43 208 458
1	23 157	1 246 728	491 627	151 894	858 220	488 688	3 929 041	2 300	0	7 191 655
2	31 420	1 080 338	457 366	150 409	846 908	431 991	3 427 301	0	0	6 425 733
3	37 324	1 338 670	445 268	166 189	916 532	598 822	3 949 037	9 659	0	7 461 501
4	17 401	1 273 249	395 248	182 962	757 167	561 621	3 667 849	9 700	0	6 865 197
5	44 042	1 304 929	611 207	208 534	885 138	505 509	4 013 231	9 086	0	7 581 676
6	42 370	1 281 019	506 984	230 284	864 673	490 850	4 253 494	13 022	0	7 682 696



## A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10<sup>3</sup> toneladas)

	Carga Geral			Total Carga Geral	Granéis Sólidos				Total Granéis Sólidos	Granéis Líquidos			Total Granéis Líquidos	Total Geral
	Conten- torizada	Fracio- nada	Ro-Ro		Carvão	Minérios	Produtos Agrícolas	Outros		Petróleo Bruto	Produtos Petrolí- feros	Outros		
2000	6 776,9	5 319,4	563,6	12 659,9	6 951,8	1 152,9	3 921,5	5 734,0	17 760,1	11 746,3	12 376,1	1 720,0	25 842,3	56 262,3
2001	7 402,5	5 494,9	646,7	13 544,0	5 290,4	651,8	4 886,6	5 310,6	16 139,3	12 594,0	12 077,3	1 557,3	26 228,6	55 911,9
2002	7 988,5	5 074,8	442,3	13 505,6	6 373,0	822,4	5 101,6	4 812,8	17 109,8	11 691,4	12 072,1	1 790,3	25 553,8	56 169,2
2003	9 081,6	4 381,1	405,9	13 868,5	5 908,6	793,7	4 717,6	5 839,8	17 259,7	12 777,7	11 706,1	1 987,8	26 471,6	57 599,9
2004	9 363,4	4 876,2	421,3	14 660,9	5 898,6	776,7	4 503,5	6 363,4	17 542,2	13 641,5	11 741,7	1 807,9	27 191,1	59 394,2
2005	9 591,6	4 146,9	396,2	14 134,7	5 850,5	964,3	5 218,0	6 773,5	18 806,3	13 559,4	14 613,3	2 026,8	30 199,5	63 140,5
2006	10 784,7	4 975,6	407,4	16 167,7	6 274,8	878,9	4 604,9	6 946,2	18 704,7	13 538,5	14 408,6	2 048,8	29 995,9	64 868,3
2007	12 363,1	5 195,0	363,0	17 921,0	5 081,6	900,9	5 338,2	7 254,4	18 575,0	12 363,9	15 304,3	2 219,9	29 888,2	66 384,2
2008	13 620,5	4 822,4	361,6	18 804,6	4 549,9	1 093,3	5 108,1	6 348,0	17 099,2	12 711,1	14 456,2	1 934,9	29 102,1	65 005,9
2009	12 942,5	3 772,2	349,8	17 064,5	5 559,4	784,7	4 963,4	5 848,5	17 156,0	10 383,1	14 003,9	2 038,4	26 425,3	60 645,8
2010	15 220,3	5 117,2	347,5	20 684,9	3 375,0	760,8	4 925,9	7 036,4	16 098,1	11 189,1	14 818,6	2 260,0	28 267,8	65 050,8
2011	17 410,2	5 518,2	336,4	23 264,8	4 277,1	1 171,5	4 566,0	6 351,6	16 366,2	10 367,9	14 203,7	2 691,3	27 262,8	66 893,8
2012	18 756,8	6 119,5	258,3	25 134,6	5 564,5	983,6	4 433,6	5 389,8	16 371,5	11 016,9	13 097,5	2 579,7	26 694,1	68 200,3
2013	24 574,1	7 498,9	294,4	32 367,4	4 824,9	1 165,8	4 275,9	6 325,7	16 592,4	11 775,8	16 465,4	2 467,4	30 708,6	79 668,3
2014	27 256,4	7 903,5	653,2	35 813,1	5 082,2	938,1	4 459,3	7 845,3	18 324,9	11 407,6	15 296,5	2 208,1	28 912,2	83 050,2
2015	28 838,1	7 680,5	1 016,0	37 534,5	5 916,3	1 164,3	4 785,5	7 230,0	19 096,1	13 900,5	16 625,1	2 166,0	32 691,6	89 322,2
2016	32 906,7	6 333,4	1 177,5	40 417,6	5 661,2	1 097,2	4 738,4	6 907,9	18 404,6	16 989,5	15 983,8	2 088,0	35 061,3	93 883,6
2017	33 936,3	5 656,1	1 428,2	41 020,7	6 382,1	1 094,0	5 108,5	7 813,3	20 397,8	14 394,4	17 936,5	2 200,1	34 531,0	95 949,5
2018	34 627,3	5 283,7	1 599,3	41 510,3	5 106,0	983,4	5 203,3	8 242,9	19 535,6	12 600,8	16 854,5	2 179,0	31 634,3	92 680,2
2019	30 265,6	5 277,4	1 884,2	37 427,1	3 206,3	1 067,5	5 102,4	7 643,6	17 019,7	11 235,0	18 741,7	2 649,4	32 626,1	87 072,9
2020	31 818,6	4 928,4	1 736,1	38 483,1	542,2	1 200,3	4 678,9	6 898,0	13 319,4	10 942,5	16 603,9	2 515,5	30 061,9	81 864,4
1	2 455,1	503,4	140,5	3 099,0	8,7	75,0	358,3	581,5	1 023,3	1 424,7	1 722,1	216,5	3 363,2	7 485,6
2	2 419,0	410,0	160,6	2 989,7	41,0	149,6	379,5	593,7	1 163,6	1 028,5	1 350,7	224,3	2 603,4	6 756,7
3	2 803,3	493,7	163,7	3 460,7	80,5	111,9	404,9	520,1	1 117,4	1 419,6	1 378,4	242,2	3 040,2	7 618,3
4	2 683,3	396,0	92,5	3 171,8	83,8	90,8	353,2	616,7	1 144,5	940,9	1 338,5	180,5	2 459,9	6 776,2
5	2 425,6	423,9	115,9	2 965,4	20,9	73,8	467,8	667,6	1 230,1	213,0	971,8	189,7	1 374,5	5 570,1
6	2 210,5	363,8	119,5	2 693,8	60,4	122,9	252,6	506,3	942,2	283,0	1 089,3	178,3	1 550,6	5 186,6
7	2 757,6	459,5	153,3	3 370,4	17,0	89,1	485,0	602,6	1 193,8	818,2	1 332,7	220,2	2 371,0	6 935,1
8	2 974,0	366,3	131,7	3 472,0	140,8	107,6	503,0	620,0	1 371,4	804,9	1 493,3	216,2	2 514,4	7 357,9
9	2 666,1	290,0	165,3	3 121,4	22,5	98,3	323,1	588,4	1 032,3	1 145,7	1 527,3	197,3	2 870,2	7 023,9
10	2 882,1	395,9	151,3	3 429,4	32,3	88,8	326,7	531,7	979,5	1 008,1	1 500,9	194,8	2 703,8	7 112,7
11	2 948,5	428,2	203,9	3 580,6	7,7	98,1	415,6	539,5	1 060,8	944,5	1 502,2	231,3	2 678,0	7 319,4
12	2 593,5	397,7	137,8	3 129,0	26,7	94,4	409,3	530,0	1 060,5	911,4	1 396,7	224,4	2 532,5	6 721,9
2021	34 771,4	6 107,9	1 970,2	42 849,5	184,6	1 162,0	4 727,1	6 808,9	12 882,6	9 324,6	18 277,4	2 329,2	29 931,2	85 663,3
1	3 010,5	525,2	145,2	3 680,9	0,0	95,9	426,3	604,1	1 126,2	850,1	1 579,2	231,9	2 661,3	7 468,4
2	2 475,5	345,6	151,4	2 972,4	11,7	94,0	319,0	372,6	797,2	921,0	1 400,7	247,9	2 569,6	6 339,2
3	3 083,1	496,0	181,1	3 760,2	0,0	135,2	417,8	650,2	1 203,1	936,9	1 530,0	189,7	2 656,6	7 619,9
4	2 879,2	573,0	161,8	3 614,1	56,5	111,5	334,8	612,9	1 115,7	767,9	1 465,5	190,4	2 423,8	7 153,6
5	3 006,6	505,5	191,5	3 703,7	38,6	86,2	505,4	543,0	1 173,2	892,1	1 639,7	187,5	2 719,3	7 596,2
6	3 002,6	591,0	162,9	3 756,5	21,2	83,1	468,0	543,6	1 115,8	877,1	1 596,7	173,6	2 647,4	7 519,7
7	2 963,5	425,7	169,9	3 559,1	0,0	86,1	346,5	580,9	1 013,5	920,9	1 443,7	169,1	2 533,8	7 106,4
8	2 901,4	538,3	123,3	3 563,0	0,0	82,3	390,9	499,0	972,2	951,5	1 606,9	180,3	2 738,6	7 273,8
9	2 961,5	497,2	160,0	3 618,7	7,7	86,1	389,7	585,1	1 068,6	766,0	1 328,4	168,2	2 262,6	6 950,0
10	2 855,3	536,9	177,5	3 569,7	34,4	88,5	300,8	460,3	884,1	502,4	1 719,2	173,3	2 394,9	6 848,6
11	2 895,9	583,4	173,3	3 652,6	0,0	87,2	306,7	730,5	1 124,4	454,0	1 608,7	200,5	2 263,2	7 040,3
12	2 736,4	490,1	172,1	3 398,6	14,5	126,0	521,4	626,8	1 288,5	484,6	1 358,7	216,8	2 060,1	6 747,3
2022	16 552,3	2 945,4	974,4	20 472,1	154,1	488,8	2 502,4	3 870,3	7 015,6	5 236,2	9 444,8	1 039,8	15 720,8	43 208,5
1	2 770,6	452,6	148,4	3 371,6	0,0	68,0	462,4	657,6	1 188,0	750,7	1 721,9	159,4	2 632,0	7 191,7
2	2 348,8	535,0	131,4	3 015,2	0,0	65,0	394,7	519,4	979,0	781,0	1 486,1	164,5	2 431,6	6 425,7
3	2 939,7	490,1	175,3	3 605,1	37,8	123,9	432,8	677,2	1 271,8	891,8	1 515,6	177,1	2 584,6	7 461,5
4	2 755,2	406,0	174,0	3 335,3	62,4	54,5	322,5	629,3	1 068,6	879,1	1 407,6	174,7	2 461,3	6 865,2
5	2 931,1	503,9	172,8	3 607,9	30,5	91,6	516,3	619,7	1 258,1	950,7	1 596,0	169,0	2 715,7	7 581,7
6	2 806,9	557,7	172,5	3 537,0	23,4	85,8	373,7	767,1	1 250,0	982,9	1 717,5	195,2	2 895,6	7 682,7



## A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2022 (TEU)

	TRÁFEGO COM HINTERLAND						TRÁFEGO DE TRANSHIPMENT			
	Leixões	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total	Leixões	Lisboa	Sines	Total
2000	281 596	1 132	388 733	4 789	0	676 250	0	0	0	0
2001	296 616	700	438 245	6 167	0	741 728	0	0	0	0
2002	304 355	2 466	487 529	9 324	0	803 674	0	0	0	0
2003	320 433	2 717	554 405	12 059	40	889 654	0	0	0	0
2004	349 495	9 948	514 769	19 515	19 211	912 938	0	0	0	0
2005	352 002	10 799	513 241	13 145	38 337	927 524	0	0	12 657	12 657
2006	378 387	10 093	512 501	15 736	59 653	976 370	0	0	62 303	62 303
2007	423 739	10 667	554 774	12 425	72 375	1 073 980	9 750	0	77 663	87 413
2008	437 427	13 596	556 062	17 440	108 191	1 132 716	12 599	0	124 926	137 525
2009	421 963	13 392	500 857	24 986	91 607	1 052 805	32 541	0	156 024	188 565
2010	440 778	16 475	496 110	50 827	118 894	1 123 084	42 635	16 643	257 127	316 405
2011	463 386	19 488	525 371	77 127	141 815	1 227 187	50 700	16 536	303 372	370 608
2012	566 557	19 826	468 846	49 350	184 705	1 289 284	66 108	16 850	368 359	451 317
2013	573 150	15 897	540 699	70 564	207 733	1 408 043	53 038	8 603	723 307	784 948
2014	603 184	19 728	493 239	103 563	265 318	1 485 032	63 485	8 906	962 378	1 034 769
2015	568 766	21 349	465 211	121 165	283 916	1 460 407	54 992	16 078	1 048 287	1 119 357
2016	605 644	24 690	376 992	156 567	300 004	1 463 897	52 929	14 291	1 213 077	1 280 297
2017	588 070	24 512	473 566	152 483	344 034	1 582 665	46 862	21 742	1 325 027	1 393 631
2018	613 213	18 825	415 061	123 294	398 663	1 569 056	56 881	13 189	1 351 784	1 421 854
2019	632 100	20 402	449 181	136 551	454 369	1 692 603	53 710	12 459	968 843	1 035 012
2020	648 400	17 644	294 876	166 858	509 445	1 637 223	55 533	4 550	1 102 521	1 162 604
1	49 775	1 420	30 598	9 531	41 829	133 153	4 889	399	81 424	86 712
2	52 737	1 407	27 493	10 426	42 728	134 791	4 534	368	78 034	82 936
3	67 020	1 875	11 756	14 719	40 323	135 693	5 142	71	96 249	101 462
4	56 683	1 759	20 722	17 436	47 170	143 770	5 025	288	87 115	92 428
5	51 235	632	19 996	15 677	35 305	122 845	3 969	471	77 954	82 394
6	44 743	828	19 916	11 668	35 672	112 827	3 674	405	74 809	78 888
7	55 960	1 310	27 892	15 628	38 971	139 761	4 117	264	95 932	100 313
8	56 181	846	28 137	14 385	50 008	149 557	5 232	266	111 818	117 316
9	53 004	1 855	26 781	14 068	40 240	135 948	4 616	394	96 503	101 513
10	55 447	1 983	28 330	15 299	45 992	147 051	4 335	665	105 499	110 499
11	57 695	2 422	28 057	15 056	49 505	152 735	5 075	594	101 732	107 401
12	47 920	1 307	25 198	12 965	41 702	129 092	4 925	365	95 452	100 742
2021	658 530	21 403	360 228	172 304	541 256	1 753 721	59 288	7 028	1 282 810	1 349 126
1	50 106	1 874	26 755	16 103	43 387	138 225	4 619	326	118 005	122 950
2	48 466	511	24 977	14 756	36 830	125 540	4 014	362	87 155	91 531
3	56 198	2 309	29 693	14 659	42 463	145 322	4 931	773	112 806	118 510
4	56 044	2 065	28 971	16 227	42 799	146 106	5 178	590	101 576	107 344
5	58 253	2 309	31 784	14 538	47 697	154 581	5 102	651	109 797	115 550
6	52 798	1 796	32 709	14 290	50 027	151 620	5 005	664	112 370	118 039
7	61 687	1 724	30 546	15 877	53 926	163 760	4 698	603	104 077	109 378
8	52 283	1 666	29 282	14 262	49 734	147 227	5 175	569	118 163	123 907
9	56 130	2 289	30 126	13 107	48 476	150 128	4 819	595	110 125	115 539
10	55 789	1 528	31 574	14 586	40 924	144 401	5 218	625	101 102	106 945
11	57 969	1 666	30 598	11 099	44 101	145 433	5 719	610	109 186	115 515
12	52 807	1 666	33 213	12 800	40 892	141 378	4 810	660	98 448	103 918
2022	336 601	10 520	190 660	84 653	277 627	900 061	29 190	3 250	565 897	598 337
1	54 620	2 159	28 424	14 426	48 748	148 377	4 590	490	97 614	102 694
2	47 476	518	29 683	12 676	39 766	130 119	3 751	537	76 498	80 786
3	62 208	891	31 777	14 967	43 219	153 062	3 823	533	107 687	112 043
4	56 727	2 108	38 877	14 301	50 783	162 796	5 223	652	87 956	93 831
5	61 278	2 052	31 120	14 528	53 459	162 437	6 225	522	96 324	103 071
6	54 292	2 792	30 779	13 755	41 652	143 270	5 578	516	99 818	105 912

Nota: A distribuição entre *hinterland* e *transhipment* dos Contentores movimentados no porto de Lisboa, após março/2021 é efetuada por estimativa





## A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2022 (Número de Escalas)

	MOVIMENTO DE NAVIOS									
	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total
2000	349	3 011	1 047	348	3 874	1 901	808	82	3	11 423
2001	369	3 128	1 035	309	3 618	1 624	745	38	3	10 869
2002	315	3 086	1 015	261	3 749	1 625	810	52	7	10 920
2003	262	2 902	999	261	3 710	1 611	804	43	8	10 600
2004	208	2 802	1 034	289	3 483	1 670	972	61	85	10 604
2005	197	2 824	1 047	295	3 543	1 507	1 231	64	106	10 814
2006	231	2 766	1 045	319	3 527	1 498	1 422	46	89	10 943
2007	228	2 778	965	361	3 447	1 459	1 465	46	52	10 801
2008	189	2 695	967	379	3 455	1 382	1 489	11	43	10 610
2009	167	2 610	848	383	3 219	1 322	1 479	17	11	10 056
2010	199	2 578	973	476	3 097	1 459	1 636	21	97	10 536
2011	203	2 641	882	477	3 047	1 443	1 573	23	116	10 405
2012	212	2 591	794	471	2 641	1 128	1 653	62	73	9 625
2013	199	2 580	947	530	2 824	1 253	2 010	80	42	10 465
2014	182	2 622	1 017	534	2 709	1 414	2 003	74	37	10 592
2015	198	2 735	1 035	489	2 606	1 458	2 187	85	70	10 863
2016	210	2 719	1 020	519	2 299	1 533	2 422	34	58	10 814
2017	227	2 688	1 055	499	2 557	1 577	2 224	17	82	10 926
2018	184	2 570	1 116	480	2 406	1 514	2 107	39	104	10 520
2019	200	2 600	1 031	458	2 595	1 533	2 119	29	78	10 643
2020	202	2 484	972	461	1 661	1 616	1 995	46	7	9 444
1	15	222	91	40	195	131	171	2	1	868
2	15	204	70	37	172	126	165	5	1	795
3	22	219	100	44	116	132	183	4	2	822
4	16	198	81	34	125	125	160	2	0	741
5	14	190	67	45	139	129	158	3	0	745
6	10	196	76	35	105	125	142	3	0	692
7	22	202	84	41	132	148	183	5	1	818
8	17	205	83	46	136	136	174	3	0	800
9	16	216	73	33	130	125	157	4	0	754
10	16	206	79	36	146	143	173	5	1	805
11	19	223	91	39	142	161	166	5	0	846
12	20	203	77	31	123	135	163	5	1	758
2021	250	2 426	1 058	417	1 683	1 697	1 949	15	24	9 519
1	17	210	100	39	136	130	169	2	0	803
2	15	185	74	24	109	121	149	1	1	679
3	29	209	101	34	137	140	170	3	0	823
4	21	210	86	41	136	152	158	1	0	805
5	28	205	88	31	135	157	175	0	3	822
6	20	190	90	41	140	164	167	2	1	815
7	22	218	92	38	125	148	169	0	1	813
8	29	193	85	34	137	132	168	0	3	781
9	22	205	87	33	153	150	156	2	5	813
10	18	218	85	34	165	140	169	2	7	838
11	16	197	85	34	143	129	146	2	2	754
12	13	186	85	34	167	134	153	0	1	773
2022	129	1 200	516	234	989	768	982	10	35	4 863
1	12	183	88	34	152	118	164	1	2	754
2	17	166	73	28	134	116	136	1	0	671
3	30	216	87	41	180	145	164	1	4	868
4	14	195	86	40	176	125	156	2	13	807
5	25	227	93	43	186	134	182	3	10	903
6	31	213	89	48	161	130	180	2	6	860