



ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

**RELATÓRIO
DE
AGOSTO DE 2022**



Notas:

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias entre 15 de setembro e 20 de outubro 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 & reship* por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias;
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários, os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica e que correspondem 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

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
2. CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA DE JANEIRO A AGOSTO DE 2022.....	10
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO E EUROPEU DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	14
4. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	20
4.1. Movimento Geral de Carga	21
Por Tipologia de Carga	21
Por Porto	23
Por Tipologia de Carga e Porto	24
Fluxos de Embarque e Desembarque	26
4.2. Movimento Geral de Contentores	27
Tráfego total (TEU).....	27
Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU)	29
4.3. Movimento Geral de Navios.....	31
5. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA	33
5.1. Carga Geral.....	34
5.1.1. Contentorizada	34
5.1.2. Fracionada	36
5.1.3. Ro-Ro	37
5.2. Granéis Sólidos.....	39
5.2.1. Carvão	39
5.2.2. Minérios.....	40
5.2.3. Produtos Agrícolas	41
5.2.4. Outros Granéis Sólidos.....	43
5.3. Granéis Líquidos.....	44
5.3.1. Petróleo Bruto	45
5.3.2. Produtos Petrolíferos.....	46
5.3.3. Outros Granéis Líquidos.....	47
6. ANEXOS	50
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022).....	51
A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga	52
A3. Movimento geral de Carga e Descarga e de Navios, por porto	53
A4. Estatísticas do movimento de Contentores (Número de Unidades)	54
A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2022 (10³ toneladas)	55
A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10³ toneladas).....	56
A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2022 (TEU).....	57
A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2022 (Número de Escalas)	58



1

SUMÁRIO EXECUTIVO



	Agosto/2022			Janeiro - Agosto / 2022					
	Valores			Valores			Variação Período Homólogo (%)		
	Carga (10 ³ Ton)	Contentores (10 ³ TEU)	Navios (nº escalas)	Carga (10 ³ Ton)	Contentores (10 ³ TEU)	Navios (nº escalas)	Carga	Contentores	Navios
Viana do Castelo	26.3	-	20	277.0	-	178	+5.1%	-	-1.7%
Leixões	1 227.7	59.0	215	10 144.0	490.4	1 641	+1.3%	+3.3%	+1.3%
Aveiro	438.3	-	87	3 887.3	-	713	+3.5%	-	-0.4%
Figueira da Foz	196.1	1.5	41	1 512.3	13.9	321	+23.4%	-2.7%	+13.8%
Lisboa	886.2	29.4	160	7 066.6	259.2	1 319	+12.1%	+8.4%	+25.0%
Setúbal	470.9	14.9	140	4 193.1	113.5	1 046	-4.6%	-6.0%	-8.6%
Sines	4 115.1	164.4	167	31 489.8	1 166.0	1 326	-1.9%	-5.3%	+0.1%
Faro e Portimão	-	-	4	49.0	-	51	+58.2%	-	+183.3%
Total Geral	7 360.4	269.3	834	58 619.0	2 042.9	6 595	+0.9%	-1.8%	+4.0%

- Após ter observado em julho um acréscimo mensal homólogo de +13,3% no volume de carga movimentada, o sistema portuário do Continente regista em agosto novo acréscimo, que situado na casa de +1,2%, constituindo assim a terceira variação mensal positiva consecutiva. A acumulação destes variações vem confirmar a manutenção do volume de carga movimentada no período de janeiro a agosto de 2022 acima do apurado no período homólogo de 2021, traduzindo-se em +0,9%, o que equivale a +541,8 mil toneladas, para um total de 58,6 milhões de toneladas. Este volume encontra-se ainda a -7% do valor máximo registado em igual período de 2018, o que corresponde a quase 4,5 milhões de toneladas.

Idêntica alteração de comportamento não se verifica no tráfego de contentores que após uma variação positiva no mês de julho, regressa em agosto ao registo de variações negativas no volume de TEU movimentado, recuando -0,7% face ao volume de agosto do ano anterior, acumulando uma quebra de -36,7 milhões de TEU para um total de 2,04 milhões de TEU, o que corresponde a -1,8% do que o volume apurado em 2021, que é a melhor marca de sempre nos períodos de janeiro a agosto.

O movimento de navios mantém o registo de variações mensais positivas, incrementando +53 escalas às que acumuladas do mês anterior, para um total de 6595 escalas, excedendo em +254 o número homólogo de 2021, o que representa um acréscimo de +4%. O aumento do número de escalas surge majorado ao passar para a arqueação bruta que corresponde aos navios que escalaram os portos comerciais do Continente, ultrapassando o volume homólogo de 2021 em +21,4 milhões, a que equivale um acréscimo de +20,2%.

- A inflexão verificada no desempenho do sistema portuário comercial do Continente é mais fortemente influenciada pelo comportamento do mercado dos Outros Granéis Sólidos, que induzem um acréscimo de +988,2 mil toneladas (mt), correspondente a +22,4%, significativamente corroborado pelos mercados dos Produtos Petrolíferos e dos Produtos Agrícolas, que crescem respetivamente +487,4 mt (+4%) e +277,5 mt (+8,6%), logrando anular, nomeadamente, o resultado do desempenho negativo dos mercados da Carga Contentorizada, do Petróleo Bruto e ainda dos Outros Granéis Líquidos, que exibem variações negativas respetivas de -763,5 mt (-3,3%), de -246,6 mt (-3,5%) e de -143,1 mt (-9,1%).

Além destes mercados, importa ainda referir a influência positiva do Carvão, que contribui com um acréscimo de +80 mt (+62,5%), e negativa dos Minérios e da Carga Fracionada, com recuos respetivos de -89,3 mt (-11,5%) e de -67,9 mt (-1,7%).

Atendendo a que o mercado da Carga Contentorizada é constituído por dois segmentos distintos, o tráfego com o *hinterland* e o de *transshipment*, importa sublinhar que a responsabilidade pela diminuição da tonelagem movimentada é exclusivamente do *transshipment*, que regista uma quebra de -77,6 mil TEU,



correspondente a -8,6%, que anula o efeito do crescimento do tráfego com o *hinterland* de quase 41 mil TEU, que corresponde a +3,5%. Acresce salientar que movimento do tráfego com o *hinterland* excede a marca de 1,2 milhões de TEU, a mais elevada de sempre nos períodos homólogos.

Desagregando as variações das cargas acima referidas pelos portos onde se registou o seu movimento, identificam-se os seis mercados constituídos pelo binómio carga-porto que maior impacto causaram no desempenho global, positiva e negativamente, que se apresentam no quadro seguinte e representam no seu conjunto 55,4% do total da carga movimentada.

MERCADOS COM MAIOR INFLUÊNCIA NO COMPORTAMENTO DO ECOSISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

	Carga	Porto	Tonelagem Movimentada no período Jan-Ago/2022		Variação Homóloga face a Jan-Ago/2021		Quota das Variações Positivas / Negativas	
			Valor	Quota	Ton	Δ%	%	% Acc
Positiva	Produtos Petrolíferos	Sines	10 115.1	17.3%	+494.6	+5.1%	17.0%	17.0%
	Produtos Agrícolas	Lisboa	2 628.4	4.5%	+423.0	+19.2%	14.5%	31.5%
	OutrosGS	Figueira da Foz	759.4	1.3%	+308.6	+68.5%	10.6%	42.0%
	OutrosGS	Leixões	1 104.9	1.9%	+252.1	+29.6%	8.6%	50.7%
	OutrosGS	Aveiro	1 118.5	1.9%	+233.3	+26.4%	8.0%	58.7%
	Fracionada	Aveiro	1 437.7	2.5%	+218.5	+17.9%	7.5%	66.2%
Negativa	Contentorizada	Sines	13 818.8	23.6%	-1 050.7	-7.1%	44.2%	44.2%
	Produtos Agrícolas	Aveiro	360.7	0.6%	-287.3	-44.3%	12.1%	56.3%
	Fracionada	Setúbal	807.8	1.4%	-286.9	-26.2%	12.1%	68.4%
	Petróleo Bruto	Leixões	53.4	0.1%	-191.4	-78.2%	8.1%	76.5%
	Minérios	Leixões	296.6	0.5%	-81.7	-21.6%	3.4%	79.9%
	OutrosGL	Leixões	108.8	0.0%	-79.2	-42.1%	3.3%	83.2%
Total			32 610.0	55.4%	-47.0	-		

A lista dos que registaram variações positivas mais expressivas é encabeçada pelos Produtos Petrolíferos de Sines e pelos Produtos Agrícolas de Lisboa, responsáveis por acréscimos respetivos de +494,6 mt (+5,1%) e de +423 mt (+19,2%). Seguem os Outros Granéis Sólidos da Figueira da Foz, Leixões e Aveiro, com acréscimos entre +308,6 mt e +233,3 mt, terminando com a Carga Fracionada de Aveiro, que cresce +218,5 mt (+17,9%).

Na lista dos mercados que protagonizaram variações negativas, a Carga Contentorizada de Sines destaca-se com uma quebra superior a um milhão de toneladas (-7,1%), que representa 44,2% do total das quebras negativas, seguido na segunda posição pelos Produtos Agrícolas de Aveiro e Carga Fracionada de Setúbal, com quebras respetivas de -287,3 mt (-44,3%) e de -286,9 mt (-26,2%).

- Não obstante o comportamento negativo que vem exibindo, tendo em agosto regressado às variações mensais homólogas negativas, após dois meses consecutivos de variações positivas, o porto de Sines mantém uma quota maioritária absoluta, que se situa em 53,7%, inferior em -1,5 pontos percentuais (pp) à do período homólogo de 2021. Seguem-se sucessivamente Leixões com 17,3% (que aumenta +0,1 pp relativamente a 2021, mas ainda se encontra a -4,2 pp do de 2020), Lisboa com 12,1% (+1,2 pp), Setúbal com 7,2%, Aveiro com 6,6% (a mais elevada de sempre nos períodos homólogos), Figueira da Foz com 2,6%, 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 e Sines, que representam, respetivamente, 48% e 43,9% do total, com Lisboa a repartir o peso das Carga Contentorizada e dos Produtos Agrícolas, com quotas respetivas de 36,6% e de 37,2%, bem como a Carga Fracionada em Viana do Castelo e Aveiro, com quotas respetivas de 49,3% e de 37%, e os Outros Granéis Sólidos na Figueira da Foz, com 50,2%.



- O tráfego de Contentores tem vindo a seguir uma trajetória que reflete alguma irregularidade, tendo registado quebras sucessiva entre 2018 e 2020, atingido o seu valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos em 2021, e registado nova quebra em 2022, de -1,8%, para um total de 2,04 milhões de TEU. Contudo, a sua tendência de evolução calculada nos últimos cinco anos é traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +1,7%.

A variação observada no período de janeiro a agosto de 2022 corresponde a -36,7 mil TEU, e a maior responsabilidade para tal registo vem do porto de Sines, que regista uma quebra de -64,8 mil TEU, correspondente a -5,3%, contando ainda com diminuição apurada em Setúbal, de -7,2 mil TEU (-6%) e na Figueira da Foz (embora pouco significativa, de -386 TEU, -2,7%). Estas variações negativas anulam os acréscimos assinalados em Lisboa e em Leixões, que ascendem respetivamente a +20 mil TEU (+8,4%) e a +15,8 mil TEU (+3,3%).

Importa, contudo, assinalar que o comportamento negativo de Sines, por um lado, não o impede de manter uma quota maioritária absoluta, de 57,1% (seguido de Leixões com 24,0%, Lisboa com 12,7%, Setúbal com 5,6% e Figueira da Foz com 0,7%), e, por outro, que a razão desse comportamento reside no tráfego de *transshipment*, que representa 67,4% do seu movimento e regista uma quebra de -77,7 mil TEU, correspondente a -9%, uma vez que o segmento de tráfego como *hinterland* cresce +12,8 mil TEU, ou seja, +3,5%, proporcionando-lhe o registo do valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos.

Acresce referir que o tráfego de *transshipment* realizado em Sines representa cerca de 95% do total, repartindo-se o restante por Leixões e Lisboa, sendo que não se dispõe de informação relativa a este último desde março de 2021.

No que concerne ao segmento do tráfego com o *hinterland* e para além do comportamento já referido em relação a Sines, assinalam-se variações ainda superiores nos portos de Leixões e de Lisboa e, que ascendem respetivamente a +15,5 mil TEU (+3,6%) e a +20,2 mil TEU (+8,6%), sendo contrariados por Setúbal, com -7,2 mil TEU (-6%) e ligeiramente por Figueira da Foz (-386 TEU ou -2,7%), representando no seu conjunto uma variação de quase +41 mil TEU, ou +3,5%, para um movimento total superior a 1,2 milhões de TEU, que constitui a melhor marca de sempre nos períodos homólogos.

No topo do ranking do segmento de tráfego com o *hinterland* mantém-se o porto de Leixões com uma quota de 37,2% (idêntica à homóloga de 2021), seguido de Sines com 31,3%, Lisboa com 21%, Setúbal com 9,4% e Figueira da Foz com 1,1%. Neste contexto salienta-se o facto de a quota de Sines se aproximar progressivamente a de Leixões, tendo o diferencial passado de 16,2 pp em 2017 para 5,9 pp em 2022.

- O número de navios que escalaram os portos do Continente no mês de julho, considerando as suas várias tipologias e independentemente do tipo de operações realizadas aquando da sua estadia, excede o registado no mês homólogo em +53, e acumula +254 para um total de 6595 escalas realizadas no período de janeiro a agosto de 2022, o que reflete um acréscimo percentual de 4 pontos.

O volume total de arqueação bruta que corresponde aos navios que efetuaram essas escalas ascende a 127 milhões, a que corresponde uma variação de +20,2%, para o que contribuiu, seguramente e de forma relevante, o número de navios de cruzeiro de passageiros que escalaram os portos de Lisboa, de Leixões e de Portimão.

No porto de Lisboa a variação total do número de escalas excedeu +264 o do período homólogo de 2021, correspondente a +25% com um acréscimo de arqueação bruta de +154%, sendo que aquele número inclui cerca de 175 escalas de navios de cruzeiro de passageiros (cuja retoma ocorreu em julho de 2021, após suspensão em março de 2020 por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19). Sendo Lisboa o porto em que o crescimento deste tráfego mais impacto teve, este terá sido também significativo em Leixões e em Portimão, sendo que Leixões registou um aumento de +1,3% no número de escalas (+21) e de +23,7% no volume de arqueação bruta, e em Portimão o aumento do número de escalas e o volume de arqueação bruta aumentaram respetivamente +4,4 vezes e +46 vezes comparativamente a 2021.



Dos restantes portos importa referir a Figueira da Foz que escalou +39 navios (+13,8%) do que no período homólogo de 2021, enquanto Setúbal vê diminuir o número de escalas em -98 (-8,6%).

Os portos do Douro e Leixões mantêm-se no topo do ranking do número de escalas, com uma quota de 24,9% (-0,7 pp), seguidos de Sines e de Lisboa com quotas respetivas de 20,1% (-0,8 pp) e de 20% (+3,4 pp), Setúbal que perde -2,2 pp para 15,9%, Aveiro que perde -0,5 pp para 10,8%, Figueira da Foz que cresce +0,4 pp para 4,9% e Viana do Castelo que recua ligeiramente para 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 44%, tendo embora recuado -9,4 pp relativamente à do período homólogo de 2021. Na posição seguinte surge Lisboa com 22,5%, após crescimento de 11,8 pp, Douro e Leixões com 17% (+0,5 pp) e Setúbal com 11,1% (-3 pp).

Em termos médios a dimensão dois navios aumentou de 16,7 mil para 19,3 mil, variando entre Sines com uma média de 42,2 mil, passando por 21,6 mil em Lisboa (mais que duplicando o homólogo de 2021), por 19,5 mil em Portimão, 13,5 mil em Setúbal e 13,2 mil em Douro e Leixões, descendo depois para 5,8 mil em Aveiro, para 4,5 mil em Viana do Castelo, 3,6 mil na Figueira da Foz e 2,8 mil em Faro.

- Apreciando os fluxos das operações, em termos de embarque e de desembarque, geralmente associados à exportação e à importação, respetivamente, constata-se a existência de várias assimetrias no comportamento dos diversos mercados onde se desenvolvem estas operações.

Importa, contudo, sublinhar desde já o facto de a Carga Contentorizada, que representa uma quota de 38,5% do total da tonelagem movimentada, incluir os segmentos de tráfego de *transshipment* e de tráfego com o *hinterland*, sendo que o primeiro inclui ambas as operações, sendo que o *transshipment* representa globalmente cerca de 20,3% dos embarques e cerca de 14,1% dos desembarques, sendo que no porto de Sines estes rácios sobem respetivamente para cerca de 62% e cerca de 74%.

Não obstante esta particularidade, no período de janeiro a agosto de 2022 foram globalmente embarcadas cerca de 24 milhões de toneladas, o que traduz uma diminuição homóloga de -671,8 mil toneladas, a que corresponde -2,7%, enquanto a tonelagem de carga desembarcada cresceu +1,2 milhões de toneladas para 34,6 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +3,6%. A tonelagem de carga desembarcada é superior em +44% a da embarcada, a que corresponde uma quota global de 59% do total.

Independentemente do sentido, no período em análise foi registada atividade de movimentação de carga em 49 mercados portuários, tendo sido apurado acréscimos num total de +2,92 milhões de toneladas (a uma média de +11,1%) em 25 e quebras de -2,38 milhões de toneladas (-7,5%) nos restantes.

A referida variação global de carga embarcada decorreu da atividade portuária desenvolvida em 41 mercados, resultando do comportamento positivo observado em 22 que movimentaram +959,7 mil toneladas (+17,4%) do que no período homólogo de 2021, não tendo, contudo, conseguido anular a volume das quebras apurado nos restantes, onde atingiu um total de -1,63 milhões de toneladas (-8,5%).

Assinala-se ainda o facto de 4 mercados terem perdido as 119,2 mt que haviam movimentado em 2021.

O acréscimo apurado nas operações de desembarque foi determinado pelo comportamento positivo observado em 28 mercados que excederam a tonelagem homóloga de 2021 em +2,72 milhões de toneladas (numa média de +17,4%) e anularam o total de quebras apurado nos restantes 16 mercados, que totalizaram -1,51 milhões de toneladas (-8,5%, 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 período de janeiro a agosto 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 60,5%, 69,9%, 53,1% e 100%, sendo que, no seu conjunto, estes quatro portos embarcaram um total de 3,5 milhões de toneladas, correspondentes a 14,6% do total, com o porto de Setúbal a deter 9,3 pontos percentuais desta quota.



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

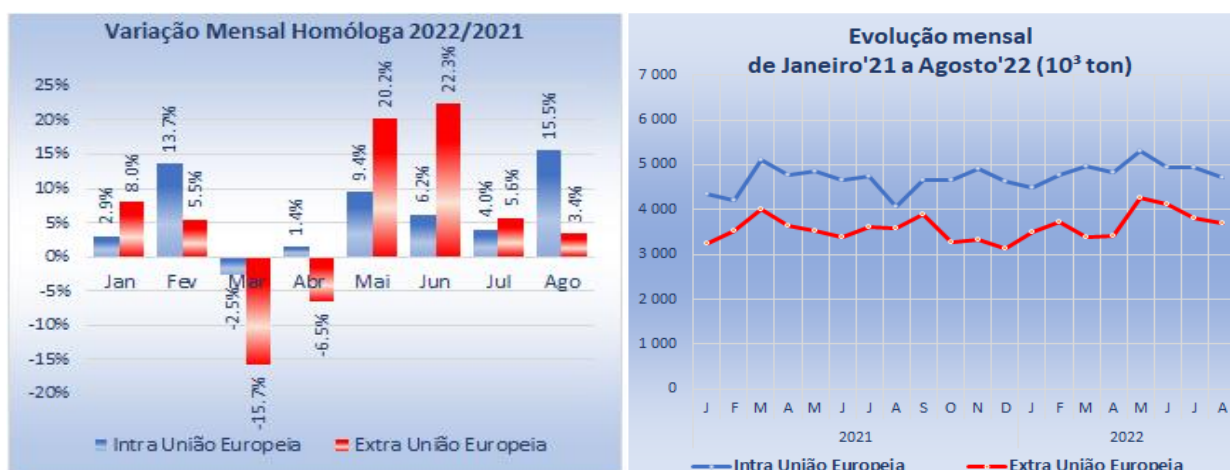


Atendendo ao facto de o comércio internacional ter no transporte marítimo o principal instrumento para o seu desenvolvimento, tendo em 2021 sido responsável por cerca de 61% da tonelagem de bens importados e de 53% de bens exportados, é relevante observar o seu comportamento no período sobre que incide o presente relatório, privilegiando a sua desagregação pelas áreas geográficas Intra e Extra União Europeia, que mais divergem na dependência do transporte por mar.

Assim, constata-se que o comércio internacional comunitário registou variações homólogas positivas em todos os meses, com exceção de março, sendo que o volume transacionado mensalmente tem vindo a diminuir desde maio. Em valores acumulados, o volume total de importações e exportações comunitárias efetuado no período de janeiro a agosto de 2022 atingiu um total de cerca de 39 milhões de toneladas, tendo excedido em +6% o seu homólogo de 2021, e ficado -0,4% aquém do seu máximo registado em 2019.

A volume de mercadorias transacionadas com o resto do mundo, mais exigente em termos de utilização do transporte marítimo, registou significativas reduções homólogas negativas em março e abril e positivas em maio e junho, tendo o volume mensal vindo a diminuir desde maio. No período em análise, este segmento do comércio internacional atingiu um total de 29,9 milhões de toneladas, superior em +4,8% ao homólogo de 2021, mas inferior em -3,4% ao volume máximo atingido em 2017.

Globalmente, foram transacionadas 68,9 milhões de toneladas no comércio internacional desenvolvido no período de janeiro a agosto de 2022, tendo ultrapassado +5,5% o volume homólogo de 2021, tendo ficado -0,5% aquém do volume mais elevado, observado em 2018.



Comércio Internacional nos períodos de Janeiro a Agosto | (10³ ton)

Ano	Mundo		Intra União Europeia		Extra União Europeia		Importações		Exportações	
	10³ ton	Δ% YoY	10³ ton	Δ% YoY	10³ ton	Δ% YoY	10³ ton	Δ% YoY	10³ ton	Δ% YoY
2010	56 380.2	-	32 707.4	-	23 672.8	-	35 708.8	-	20 671.4	-
2011	56 097.9	-0.5%	32 046.7	-2.0%	24 051.2	+1.6%	35 276.0	-1.2%	20 821.8	+0.7%
2012	57 556.9	+2.6%	31 382.5	-2.1%	26 174.5	+8.8%	35 015.0	-0.7%	22 541.9	+8.3%
2013	60 508.1	+5.1%	32 608.4	+3.9%	27 899.7	+6.6%	35 371.4	+1.0%	25 136.7	+11.5%
2014	61 125.3	+1.0%	34 965.1	+7.2%	26 160.2	-6.2%	35 648.4	+0.8%	25 476.9	+1.4%
2015	65 327.3	+6.9%	35 659.1	+2.0%	29 668.3	+13.4%	39 135.9	+9.8%	26 191.4	+2.8%
2016	63 944.3	-2.1%	35 562.5	-0.3%	28 381.8	-4.3%	39 264.8	+0.3%	24 679.5	-5.8%
2017	68 682.2	+7.4%	37 708.8	+6.0%	30 973.3	+9.1%	42 529.5	+8.3%	26 152.7	+6.0%
2018	69 264.9	+0.8%	39 059.6	+3.6%	30 205.3	-2.5%	42 628.8	+0.2%	26 636.2	+1.8%
2019	68 076.5	-1.7%	39 152.7	+0.2%	28 923.9	-4.2%	41 997.8	-1.5%	26 078.7	-2.1%
2020	60 305.2	-11.4%	33 661.6	-14.0%	26 643.7	-7.9%	36 465.6	-13.2%	23 839.7	-8.6%
2021	65 303.2	+8.3%	36 772.4	+9.2%	28 530.7	+7.1%	39 173.3	+7.4%	26 129.9	+9.6%
2022	68 887.7	+5.5%	38 981.6	+6.0%	29 906.1	+4.8%	41 753.1	+6.6%	27 134.5	+3.8%

Fonte: INE Tratamento: AMT



Embora com menor impacto na função transporte e na atividade portuária - recorda-se o peso significativo do comércio com a Espanha, com forte utilização da via terrestre -, as exportações realizadas no período de janeiro a agosto de 2022 atingem o valor mais elevado de sempre, de 27,1 milhões de toneladas, ultrapassando em +1,9% a melhor marca anterior, registada em 2018, enquanto as importações, num total de cerca de 41,8 milhões de toneladas, ficam a -2,1% do seu máximo, observado em 2018. Comparativamente ao período homólogo de 2021, as exportações crescem +3,8% e as importações +6,6%.

Importa ainda referir que a evolução anual nos períodos de janeiro a agosto desde 2010 tem subjacente uma taxa de crescimento positiva de +1,5% em termos globais, sendo de +1,6% no segmento intra comunitário e de +1,5% no segmento extra comunitário.

Sem reflexo direto na atividade de transporte, importa referir que o valor económico dos bens transacionados em comércio internacional no período em análise excedeu em +32,5% o valor de 2021, a anterior melhor marca, para um total de 123,5 mil milhões de euros, resultando da conjugação de um acréscimo de +25,2% apurado nos países da União Europeia, e de +52,1% nos países de fora da União Europeia. A variação apurada nas exportações cifra-se em +25,9% e nas importações em +37,7%. Estas variações refletem, naturalmente, o significativo aumento do índice de preços no consumidor, que para a classe dos bens no período em análise se situa em 8,9%, cujo valor em agosto era de 11,5%, após recuo ligeiro de -0,5 pontos.

Voltando ao comércio internacional medido em tonelagem de mercadorias transacionadas, e tendo presente os países de origem e destino, importa salientar que a Espanha continua a ocupar um lugar destacadíssimo, representando 33,4% do total, ascendendo a 33,3 milhões de toneladas, resultando de uma quota de 35,6% das exportações (9,7 milhões de toneladas) e 31,9% das importações (13,3 milhões de toneladas), com a particularidade de a maior parte das mercadorias ser transportada por via terrestre, surgindo na segunda posição, com uma quota de 8,1%, o Brasil, após acréscimos respetivos de +4,4% (+965 mil toneladas) e de +22,6% (+1,03 milhões de toneladas). Seguem-se sucessivamente a França com uma quota de 5,8%, os Estados Unidos da América com 5,2%, a Nigéria com 4,1%, os Países Baixos com 3,6%, a Alemanha com 3,5%, o Reino Unido (não incluindo a Irlanda do Norte) com 3,4%, a Itália com 2,5%, Bélgica com 1,9%, a Turquia com 1,6%, a China com 1,6% e a Federação da Rússia com 1,3%.

Importa salientar que o comércio realizado com a maiorias destes países registou um crescimento face ao período homólogo de 2021, assinalando-se, pra além do Brasil, a Itália com +19,6% (+277 mil toneladas). Dos países, referidos os únicos com quem Portugal diminuiu o volume de transações foram a Bélgica com -2,2%, a China, com -10,8%, Nigéria, com -13,9%, e a Federação da Rússia, com -34,1%.

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.

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

Agrupamento industrial	2018	2019	2020	2021	2022	Δpp '22-'19	Δpp '22-'21	Sparlines
Bens de investimento	109.1	111.2	92.0	96.8	97.1	-14.1	+0.3	
Bens intermédios	101.2	100.9	90.6	99.7	101.4	+0.5	+1.8	
Bens de consumo	105.5	104.2	91.6	98.1	101.3	-2.9	+3.2	
Energia	119.8	102.5	101.8	104.5	92.6	-9.9	-11.9	
Total	107.0	103.8	93.1	99.6	99.2	-4.6	-0.3	

Fonte: INE Tratamento: AMT



A média dos índices de produção industrial registados nos períodos de janeiro a agosto desde 2018, revela para 2022 um recuo global de -0,3 pontos percentuais (pp) relativamente a 2021, ficando ainda a -4,6 pp do valor apurado em 2019, antes da crise pandémica que originou um abrandamento da atividade económica.

Comparativamente a 2019 assinala-se que o único agrupamento que apresenta um valor superior é o dos bens intermédios, que o excede em +0,5 pp, sendo que os bens de investimento ainda se encontram a -14,1 pp e os bens de consumo a -2,9 pp.

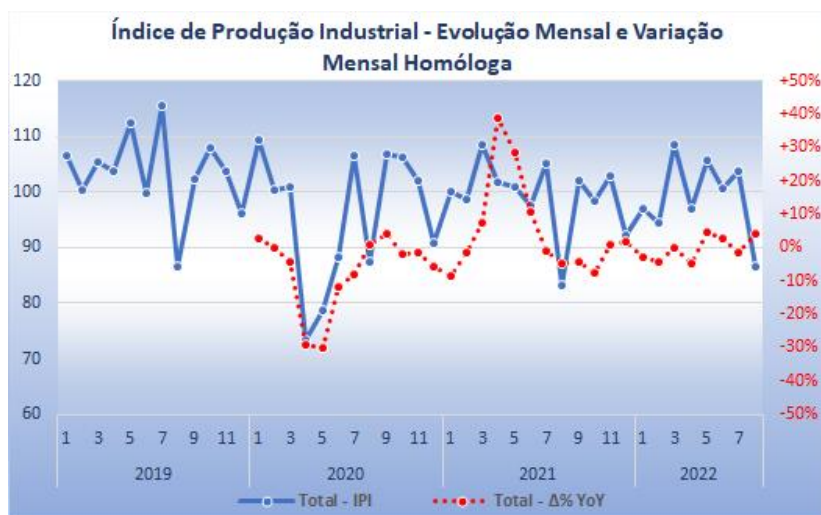
Comparativamente a 2021, os índices médios de janeiro a agosto de 2022 registam-se variações positivas nos índices de produção de bens, com destaque para os de consumo que cresce +3,2 pp, mantendo-se negativo o de produção de energia, em -11,9 pp.

Contudo, a apreciação do comportamento mensal destes índices apresenta expressivas assimetrias, conforme decorre da leitura deste quadro, sendo de sublinhar o dos bens de investimentos e dos bens de consumo registam variações homólogas positivas nos últimos quatro meses. O dos bens intermédios vem alternando variações positivas e negativas e o de energia reflete quebras intensas em janeiro e, principalmente, em fevereiro, mantendo o registo negativo até julho e infletindo para positivo em agosto, embora ligeiro.

Grupos	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago
Bens de investimento	-6.9	-4.7	-6.3	-10.9	+6.3	+12.3	+1.9	+10.7
Bens intermédios	+3.0	+4.3	+2.4	-4.0	+5.4	+3.9	-3.2	+2.2
Bens de consumo	+1.5	+7.3	+2.3	-2.9	+8.0	+4.4	+1.6	+3.3
Energia	-20.5	-42.9	-5.3	-4.6	-4.5	-9.9	-7.5	+0.1
Total	-3.1	-4.2	-0.3	-4.7	+4.7	+2.9	-1.6	+3.4

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.

Importa sublinhar que o mês de agosto apresenta tradicionalmente uma quebra dos índices de produção industrial, a que não é seguramente alheio o facto de se tratar de um mês com forte incidência de férias.



Em suma, o comércio internacional apresenta um comportamento no período de janeiro a agosto de 2022 que indicia a existência de condições favoráveis para que se verifique um crescimento da atividade de transporte e da atividade portuária, sendo que o mesmo não pode concluir-se do comportamento dos índices de produção industrial que sustentam uma imagem de relativa estagnação comparativamente a 2021.



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 e 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, comparativamente ao correspondente nos portos nacionais, que também se apresenta. Da respetiva leitura ressalta em primeiro lugar a diferença do volume de carga movimentada, sendo o dos portos espanhóis 6,3 vezes superior ao dos portos nacionais (sendo que os idênticos rácios relativos à população e ao PIB se cifram respetivamente em 4,6 e 5,9), atingindo valores respetivos, no período de janeiro a agosto de 2022, de 370,4 contra 58,6 milhões de toneladas.

Observando a evolução do movimento de carga nos períodos homólogos desde 2017, verifica-se nos portos espanhóis uma trajetória positiva constante, apenas interrompida em 2020 por efeito da crise pandémica, sendo que o volume registado no ano anterior (2019), ainda se mantém como máximo, estando em 2022

Evolução anual de carga movimentada nos períodos Janeiro-Agosto

	CG Contentorizada		CG Convencional		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total ton (10 ³)	Total Δ% YoY
	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY		
Portos de Espanha										
2017	118 743.3	-	47 849.6	-	64 564.6	-	118 370.0	-	349 527.5	-
2018	127 959.9	+7.8%	51 521.0	+7.7%	67 176.7	+4.0%	119 478.4	+0.9%	366 136.0	+4.8%
2019	132 524.0	+3.6%	53 080.5	+3.0%	60 333.8	-10.2%	126 934.2	+6.2%	372 872.5	+1.8%
2020	124 617.2	-6.0%	44 685.4	-15.8%	48 724.8	-19.2%	113 978.5	-10.2%	332 005.8	-11.0%
2021	133 205.7	+6.9%	51 000.1	+14.1%	55 699.3	+14.3%	112 093.5	-1.7%	351 998.5	+6.0%
2022	129 480.7	-2.8%	56 406.4	+10.6%	61 618.4	+10.6%	122 915.7	+9.7%	370 421.2	+5.2%
Δ% 2022/Máx	2021	-2.8%	2022	-	2018	-8.3%	2019	-3.2%	2019	-0.7%
Δ% 2022/2019	-	-2.3%	-	+6.3%	-	+2.1%	-	-3.2%	-	-0.7%
Δ% média (tmac)	+1.4%	-	+1.9%	-	-2.9%	-	-0.3%	-	+0.2%	-

Portos de Portugal Continental

	CG Contentorizada		CG Convencional (Fracionada + Ro-Ro)		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total ton (10 ³)	Total Δ% YoY
	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY		
2017	23 913.2		4 925.4		13 753.3		23 165.7		65 757.6	
2018	23 174.3	-3.1%	4 645.3	-5.7%	12 960.5	-5.8%	22 282.5	-3.8%	63 062.7	-4.1%
2019	20 602.5	-11.1%	4 831.9	+4.0%	11 797.7	-9.0%	21 599.4	-3.1%	58 831.4	-6.7%
2020	20 728.4	+0.6%	4 494.4	-7.0%	9 186.4	-22.1%	19 277.4	-10.8%	53 686.5	-8.7%
2021	23 322.4	+12.5%	5 287.5	+17.6%	8 517.0	-7.3%	20 950.3	+8.7%	58 077.2	+8.2%
2022	22 558.9	-3.3%	5 238.9	-0.9%	9 773.4	+14.8%	21 047.9	+0.5%	58 619.0	+0.9%
Δ% 2022/Máx	2017	-5.7%	2021	-0.9%	2017	-28.9%	2017	-9.1%	2017	-10.9%
Δ% 2022/2019	-	+9.5%	-	+8.4%	-	-17.2%	-	-2.6%	-	-0.4%
Δ% média (tmac)	-0.8%	-	+1.9%	-	-9.0%	-	-2.2%	-	-2.6%	-

(*) Exclui bancas e mantimentos, tráfego interior e pescado



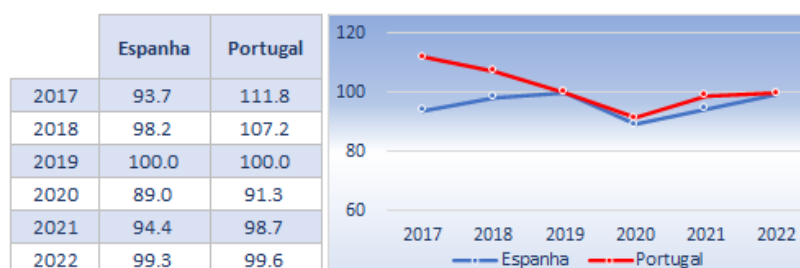
a -0,7% desse nível. Esta evolução tem, em termos globais, subjacente uma taxa média anual de crescimento (*tmac*) de +0,2%, por influência da Carga Geral, que evolui a uma média de +1,4% na Contentorizada e a +1,9% na Convencional, contrariando a trajetória de evolução das classes de granéis, que apresentam tendências negativas, sendo de -2,9% nos Sólidos e de -0,3% nos Líquidos.

Idêntica leitura para os portos nacionais, mostra que o volume de carga registou o seu valor máximo em 2017, com a retração imposta pela pandemia a encontrar uma trajetória negativa, significativamente agravada em 2020, tendo exibido indícios de recuperação nos dois anos seguintes, sendo que o valor registado no período em análise se encontra ainda a -10,9% do valor máximo e a -0,4% do valor de 2019, anterior ao início da pandemia. A tendência de evolução apurada no período total reflete globalmente uma taxa média anual negativa de -2,6%, refletindo trajetórias negativas em todas as classes de carga, com exceção da Convencional, cuja *tmac* é de +1,9%. A tendência negativa mais expressiva é apurada nos Granéis Sólidos, com uma média anual de -9%, seguindo-se os Granéis Líquidos e a Carga Contentorizada cuja evolução se processa respetivamente a uma média de -2,2% e de -0,8% ao ano.

Importa, contudo, salientar o facto de o movimento portuário de Granéis Sólidos nos portos nacionais ser muito influenciado pelo encerramento das centrais termoelétricas de Sines e do Pego, para cujo funcionamento se procedia à importação de carvão mineral desembarcado em Sines.

A observação do quadro e gráfico que traduzem a evolução da tonelagem de carga movimentada nos períodos de janeiro a agosto desde 2017 pelos portos dos dois países, em números índices com base em 2019, vem mostrar de forma mais clara o que foi atrás referido, isto é, que os portos espanhóis se encontravam em 2019 a descrever uma trajetória crescente, enquanto a dos nacionais era decrescente. Verifica-se que a quebra registada em 2020 foi ligeiramente mais intensa na Espanha, sendo que a evolução a partir desse ano reflete uma recuperação também ligeiramente mais acentuada nos portos nacionais.

Evolução da Carga Movimentada (Jan-Agosto)
Números índices base 100: 2019



O quadro seguinte 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), e a sua leitura mostra assimetrias entre os desempenhos dos portos dos dois países, sendo que os portos espanhóis refletem maior regularidade, exibindo um desvio médio dos valores mensais de 4,3% enquanto o dos nacionais é de 6,4%. Contudo, a tendência de evolução que lhes está subjacente é mais favorável nos portos nacionais, do que nos espanhóis, com *tmac* respetivas de +1,8% e de +0,9%, influenciadas pelo registo dos valores máximos nos meses de julho e de maio.

Movimento de carga e variações mensais em 2022

		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Total	Sparkline
Espanha	Carga (10 ³ t)	45 586.3	42 726.3	44 772.4	47 237.5	50 111.5	46 995.9	46 903.6	46 087.6	277 429.9	
	Δ% homóloga	+9.5%	+7.5%	-1.4%	+6.3%	+12.7%	+6.9%	+4.7%	-3.2%	+6.9%	
	Δ% em cadeia	-	-6.3%	+4.8%	+5.5%	+6.1%	-6.2%	-0.2%	-1.7%	-	
Portugal	Carga (10 ³ t)	7 191.7	6 425.7	7 461.5	6 865.2	7 581.7	7 682.7	8 050.2	7 360.4	43 208.5	
	Δ% homóloga	-3.7%	+1.4%	-2.1%	-4.0%	-0.2%	+2.2%	+13.3%	+1.2%	-1.1%	
	Δ% em cadeia	-	-10.7%	+16.1%	-8.0%	+10.4%	+1.3%	+4.8%	-8.6%	-	

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 períodos de janeiro a agosto desde 2017 em Portugal e Espanha, espelhada no quadro seguinte, revela comportamentos globalmente positivos em ambos os casos, sendo, contudo, mais elevada a taxa média anual de crescimento apurada nos portos espanhóis, assumindo o valor de +1,8% contra +0,1% nos nacionais. Relewa referir que o valor máximo nos portos espanhóis é de 11,8 milhões de TEU, registado em 2019, e é 5,8 vezes superior aos cerca de 2,1 milhões de TEU, registado em 2021 nos portos nacionais (tendo ultrapassado o nível pré-pandémico).

No entanto, o desdobramento desse indicador entre tráfego com o *hinterland* e de *transhipment*, revela que o primeiro apresenta *tmac* positivas em ambos os países, sendo mais expressivas em Portugal, com um valor de +2,9% contra +2,1% em Espanha. No que concerne ao *transhipment* o comportamento é distinto, refletindo uma tendência de evolução positiva nos portos espanhóis, de +1,5% ao ano, enquanto nos portos nacionais este segmento de tráfego evidencia uma trajetória negativa, traduzida por uma *tmac* de -3,4%.

Importa assinalar que a quota de *transhipment* é mais expressiva em Espanha, cifrando-se em 51,9% no período em análise, sendo de 40,6% em Portugal, o que determina para o tráfego com o *hinterland* uma quota nacional de 59,4% contra 48,1% na Espanha. A comparação dos volume de TEU traduz que os portos espanhóis movimentam 7,4 vezes mais do que os nacionais no *transhipment* e 4,7 vezes no *hinterland*.

	Espanha						Portugal							
	TEU (10 ³)		Δ% YoY		Total TEU (10 ³)	Total Δ% YoY	% transhipment	TEU (10 ³)		Δ% YoY		Total TEU (10 ³)	Total Δ% YoY	% transhipment
	Transhipment	Hinterland	Transhipment	Hinterland				Transhipment	Hinterland	Transhipment	Hinterland			
2017	5 521.0	4 887.5			10 408.5		53.0%	1 018.8	1 053.7			2 072.5		49.2%
2018	6 167.4	5 235.0	+11.7%	+7.1%	11 402.4	+9.5%	54.1%	949.3	1 040.6	-6.8%	-1.2%	1 989.9	-4.0%	47.7%
2019	6 388.6	5 428.0	+3.6%	+3.7%	11 816.7	+3.6%	54.1%	711.4	1 151.1	-25.1%	+10.6%	1 862.5	-6.4%	38.2%
2020	5 993.0	4 816.3	-6.2%	-11.3%	10 809.3	-8.5%	55.4%	742.4	1 072.4	+4.4%	-6.8%	1 814.9	-2.6%	40.9%
2021	6 382.3	5 413.6	+6.5%	+12.4%	11 795.9	+9.1%	54.1%	907.2	1 172.4	+22.2%	+9.3%	2 079.6	+14.6%	43.6%
2022	6 119.8	5 669.0	-4.1%	+4.7%	11 788.8	-0.1%	51.9%	829.6	1 213.3	-8.6%	+3.5%	2 042.9	-1.8%	40.6%
Δ% / Máx	2019	2022	-	-	2019	-	-	2017	2022	-	-	2021	-	-
	-4.2%	-	-	-	-0.2%	-	-	-18.6%	-	-	-	-1.8%	-	-
tmac	+1.5%	+2.1%	-	-	+1.8%	-	-0.2%	-3.4%	+2.9%	-	-	+0.1%	-	-3.4%

O comportamento observado no período de janeiro a agosto de 2022 traduz quebras face ao período homólogo de 2021 nos portos de ambos os países no segmento de *transhipment*, sendo de -4,1% nos espanhóis e de -8,6% nos nacionais, enquanto no segmento do *hinterland* em ambos se registam os valores mais elevados de sempre, após variação respetiva de +4,7% e de 3,5%.

Para uma melhor visualização comparativa, apresenta-se a evolução em números índices com base em 2019, sublinhando que 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*. A esta situação não é certamente alheio o facto de as melhores marcas se registarem precisamente em 2019 no caso de Espanha e em 2017 no caso de Portugal.

Tráfego de Contentores nos períodos Janeiro-Agosto (10³ TEU)
Números índices ase 100: 2019

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	Sparklines
Total TEU	Espanha	88.1	96.5	100.0	91.5	99.8	99.8	
	Portugal	111.3	106.8	100.0	97.4	111.7	109.7	
Transhipment	Espanha	86.4	96.5	100.0	93.8	99.9	95.8	
	Portugal	143.2	133.4	100.0	104.4	127.5	116.6	
Hinterland	Espanha	90.0	96.4	100.0	88.7	99.7	104.4	
	Portugal	91.5	90.4	100.0	93.2	101.9	105.4	

A evolução mensal do total de TEU é exibida no quadro seguinte, bem como a sua variação face ao mês homólogo de 2021 e a respetiva variação sobre o mês anterior, constatando-se a existência de variações homólogas negativas na maiorias dos meses, quer nos portos espanhóis, quer nos nacionais, sendo em média menos expressivas nos primeiros.



Importa contudo assinalar que os portos de ambos os países apresentam evoluções no volume de TEU que têm subjacente tendências positivas, sendo de +1,4% nos espanhóis e de +1,9% nos nacionais, sendo, no entanto, que a trajetória dos primeiros evidencia maior regularidade traduzida pelos desvios médios, com um valor de 5,1% enquanto nos segundos este indicador se eleva a 7,4%.

Movimento de contentores e variações mensais em 2022

		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Total	Sparkline
Espanha	TEU (10 ³ t)	1 459.3	1 347.2	1 386.0	1 473.8	1 602.5	1 471.9	1 519.0	1 529.2	8 740.6	
	Δ% homóloga	-2.3%	-1.4%	-6.3%	-2.2%	+11.4%	-0.1%	-0.2%	+0.9%	-0.2%	
	Δ% em cadeia	-	-7.7%	+2.9%	+6.3%	+8.7%	-8.2%	+3.2%	+0.7%	-	
Portugal	TEU (10 ³ t)	251.1	210.9	265.1	256.6	265.5	249.2	275.3	269.3	1 498.4	
	Δ% homóloga	-3.9%	-2.8%	+0.5%	+1.3%	-1.7%	-7.6%	+0.8%	-0.7%	-2.4%	
	Δ% em cadeia	-	-16.0%	+25.7%	-3.2%	+3.5%	-6.1%	+10.5%	-2.2%	-	

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 (Δ% 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 ⁶)	ton (10 ⁶)	Δ% YoY	ton (10 ⁶)	Δ% YoY	ton (10 ⁶)	Δ% YoY	ton (10 ⁶)	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%	
SOMA	4 067.3	4 162.3	+2.3%	4 192.4	+0.7%	3 960.8	-5.5%	4 124.2	+4.1%	-1.6%	-	-0.2%	

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%.





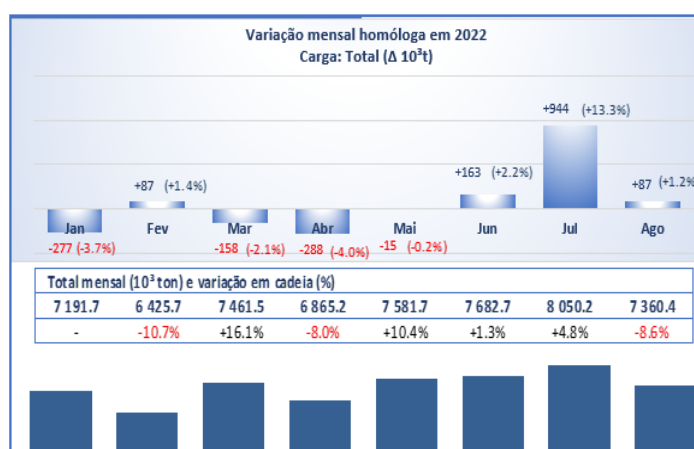
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário constituído pelos portos comerciais do Continente, no período em análise, relativamente a:

- 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

O volume de carga movimentada no mês de agosto de 2022 apresentou um recuo de -8,6% face ao mês anterior, interrompendo a sequência de três acréscimos consecutivos observados de maio a julho, sendo que a variação homóloga reflete um acréscimo de +1,2%, correspondente a +86,6 mil toneladas, e é o terceiro consecutivo.

O somatório das variações mensais desde o início de 2022 apresenta um valor positivo, que, embora ligeiro, na casa de +541,8 mt, a que corresponde um acréscimo de +0,9%, vem confirmar o sinal positivo da trajetória que se verificou em julho, tendo aqui sido interrompido um período de seis meses com valores acumulados negativos.



A comparação das variações mensais em cadeia com as variações homólogas traduz a razoável variabilidade da atividade portuária de movimentação de carga, sendo que as primeiras oscilam entre um mínimo de -760,9 mt (-10,7%), registado em fevereiro, e um máximo de +1,04 milhões de toneladas (+16,1%) registado em março, enquanto das segundas, o valor máximo é de +943,8 mt (+13,3%) verificado em julho, e um mínimo de -288,4 mt (-4%) observado em abril.

Por Tipologia de Carga

A tipologia de carga que mais contribuiu para o desempenho negativo verificado no período de janeiro a agosto de 2022 foi claramente a Carga Contentorizada que relativamente ao período homólogo de 2021 perdeu -763,5 mil toneladas, o que corresponde a um recuo de -3,3%, sendo de assinalar o facto de ter registado variações mensais homólogas positivas nos dois meses anteriores, após registos negativos de janeiro a junho.

Sendo a que mais contribui para o desempenho negativo do sistema portuário, a Carga Contentorizada não é a única com significado nesse impacto, sendo acompanhada pelo Petróleo Bruto, Outros Granéis Líquidos, Minérios e Carga Fracionada, que no período em análise apresentam diminuições da carga movimentada de, respetivamente, -246,6 mt (-3,5%), de -143,1 mt (-9,1%), de -89,3 mt (-11,5%) e de -67,9 mt (-1,7%), que no seu conjunto totalizam apenas -546,9 mt.

Contudo, o mês de agosto repete o registo, já verificado em julho, de apresentar uma variação global positiva, por efeito mais expressivo dos Outros Granéis Sólidos, que crescem +988,2 mt (+22,4%), que contam também com a importante colaboração dos Produtos Petrolíferos, que registam um acréscimo de +487,4 mt (+4%), e ainda dos Produtos Agrícolas, que movimentam +277,5 mt (+8,6%), do Carvão (+80 mt ou +62,5%, sendo que



Sines declara um movimento de 29,9 mt, +17,5 mt superior ao do período homólogo de 2021) e da carga Ro-Ro (+19,2 mt ou +1,5%).

Considerando a evolução da tonagem movimentada anualmente nos períodos de janeiro a agosto desde 2018, apura-se uma tendência que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento (*tmac*) negativa de -1,6%, 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 -49%, seguida do Petróleo Bruto e dos Outros Granéis Sólidos, que evoluem a taxas médias anuais respetivas de -6,9% e de -3%, e ainda os Outros Granéis Líquidos E OS Produtos Agrícolas, que evoluem respetivamente a -1,3% e a -0,8%.

Tonagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a AGOSTO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Carga Geral	27 819.7	25 434.3	25 222.8	28 609.9	27 797.7	47.4%	5.1%	+1.2%	
Contentorizada	23 174.3	20 602.5	20 728.4	23 322.4	22 558.9	38.5%	5.4%	+0.7%	
Fraccionada	3 596.9	3 582.0	3 416.6	4 000.3	3 932.4	6.7%	6.0%	+3.0%	
Ro-Ro	1 048.4	1 249.9	1 077.8	1 287.2	1 306.5	2.2%	9.1%	+4.8%	
Granéis Sólidos	12 960.5	11 797.7	9 186.4	8 517.0	9 773.4	16.7%	16.0%	-8.9%	
Carvão	3 069.4	2 393.8	453.0	128.0	208.0	0.4%	98.6%	-	
Minérios	627.5	737.8	820.6	774.2	684.9	1.2%	9.3%	+2.1%	
Produtos Agrícolas	3 497.1	3 454.4	3 204.3	3 208.6	3 486.1	5.9%	4.0%	-0.8%	
Outros	5 766.5	5 211.7	4 708.4	4 406.2	5 394.4	9.2%	9.5%	-3.0%	
Granéis Líquidos	22 282.5	21 599.4	19 277.4	20 950.3	21 047.9	35.9%	4.7%	-1.5%	
Petróleo Bruto	9 406.6	7 441.4	6 932.8	7 117.6	6 870.9	11.7%	12.5%	-6.9%	
Produtos Petrolíferos	11 479.2	12 325.5	10 676.8	12 262.4	12 749.8	21.8%	6.2%	+2.1%	
Outros	1 396.7	1 832.5	1 667.8	1 570.3	1 427.2	2.4%	10.2%	-1.3%	
Total	63 062.7	58 831.4	53 686.5	58 077.2	58 619.0	100.0%	5.1%	-1.6%	
Δ%	-4.1%	-6.7%	-8.7%	+8.2%	+0.9%	-	-	-	-

A evolução das restantes tipologias de carga tem subjacente taxas médias anuais de crescimento positivas, sendo de realçar, pela dimensão que detêm, as dos Produtos Petrolíferos e da Carga Contentorizada, com valores respetivos de +0,7% e de +2,1%.

A observação do quadro seguinte, como já referido, mostra que o mês de agosto, tomado individualmente, regista um acréscimo ligeiro, cuja origem principal reside nos Outros Granéis Sólidos, com +160,6 mt (+32,2%), sendo de assinalar também os Produtos Petrolíferos e os Produtos Agrícolas, com variações respetivas de +72,3 mt (+4,5%) e de +69,5 mt (+17,8%), que tiveram mais expressiva oposição do Petróleo Bruto e da Carga Fracionada, que recuaram -170,8 mt (-18%) e -143,6 mt (-26,7%).

Carga	Agosto				Janeiro / Agosto				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Agosto/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Carga Geral	3 488.8	47.4%	-74.2	-2.1%	27 797.7	47.4%	-812.2	-2.8%	42 037.4	48.8%	+167.1	+0.4%
Contentorizada	2 948.8	40.1%	+47.4	+1.6%	22 558.9	38.5%	-763.5	-3.3%	34 007.9	39.4%	-404.7	-1.2%
Fracionada	394.6	5.4%	-143.6	-26.7%	3 932.4	6.7%	-67.9	-1.7%	6 040.0	7.0%	+527.9	+9.6%
Ro-Ro	145.4	2.0%	+22.0	+17.9%	1 306.5	2.2%	+19.2	+1.5%	1 989.4	2.3%	+43.9	+2.3%
Granéis Sólidos	1 238.3	16.8%	+266.1	+27.4%	9 773.4	16.7%	+1 256.4	+14.8%	14 139.0	16.4%	+1 489.0	+11.8%
Carvão	3.2	0.0%	+3.2	-	208.0	0.4%	+80.0	+62.5%	264.6	0.3%	+47.4	+21.8%
Minérios	115.0	1.6%	+32.7	+39.8%	684.9	1.2%	-89.3	-11.5%	1 072.7	1.2%	-81.1	-7.0%
Produtos Agrícolas	460.4	6.3%	+69.5	+17.8%	3 486.1	5.9%	+277.5	+8.6%	5 004.6	5.8%	+321.5	+6.9%
OutrosGS	659.6	9.0%	+160.6	+32.2%	5 394.4	9.2%	+988.2	+22.4%	7 797.1	9.0%	+1 201.3	+18.2%
Granéis Líquidos	2 633.3	35.8%	-105.3	-3.8%	21 047.9	35.9%	+97.6	+0.5%	30 028.8	34.8%	-1 706.0	-5.4%
Petróleo Bruto	780.7	10.6%	-170.8	-18.0%	6 870.9	11.7%	-246.6	-3.5%	9 077.9	10.5%	-2 049.3	-18.4%
Produtos Petrolíferos	1 679.2	22.8%	+72.3	+4.5%	12 749.8	21.8%	+487.4	+4.0%	18 764.8	21.8%	+575.2	+3.2%
OutrosGL	173.5	2.4%	-6.8	-3.8%	1 427.2	2.4%	-143.1	-9.1%	2 186.1	2.5%	-232.0	-9.6%
Total	7 360.4	100.0%	+86.6	+1.2%	58 619.0	100.0%	+541.8	+0.93%	86 205.2	100.0%	-50.0	-0.1%



Considerando a atividade portuária realizada nos últimos doze meses verifica-se que a tonelagem total de carga movimentada, ascendendo a 86,2 milhões de toneladas, ainda reflete um ligeiríssimo decréscimo de -50 mt, correspondente a -0,1%, sobretudo provocado pela quebra de -2 milhões de toneladas, -18,4%, registada no Petróleo Bruto, a que não é alheio o encerramento da refinaria de Matosinhos. A maior oposição ao comportamento negativo advém dos Outros Granéis Sólidos, que crescem +1,2 milhões de toneladas, +18,2%, e ainda dos Produtos Petrolíferos e da Carga Fracionada, com acréscimos respetivos de +575,2 mt (+3,2%) e +527,9 mt (+9,6%).

Por Porto

Na perspetiva do movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário do Continente, ao deter uma quota de 53,7%, sendo que no período em análise regista ainda uma diminuição da carga movimentada, retomando em agosto as variações mensais homólogas negativas, após registo positivo em junho e julho, tendo, contudo, subjacente uma tendência de evolução traduzida por uma *tmac* positiva de +0,9%. A evolução negativa mais expressiva é apresentada por Leixões, cuja *tmac* é de -7,4%, sendo também relevantes a de Lisboa e de Setúbal, com valores respetivos de -4,6% e de -1,7%.

Dos outros portos que apresentam uma evolução positiva, destaca-se Aveiro com uma *tmac* de +1,3%, a Figueira da Foz com 0%, embora tenha um desvio médio de 7,9%, superior ao global (5,1%), e Viana do Castelo com uma *tmac* de +3,6%.

Apreciando o grau de variabilidade da tonelagem registada nos períodos homólogos desde 2018, constata-se que Setúbal apresenta a maior regularidade, com um desvio médio de 3%, único inferior ao global, sendo de assinalar como os mais expressivos os de Leixões e de Lisboa, superiores 11%.

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a AGOSTO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	231.0	266.2	242.1	263.4	277.0	0.5%	6.6%	↑ +3.6%	
Douro e Leixões	12 980.5	13 116.6	11 561.6	10 010.8	10 144.0	17.3%	11.5%	↓ -7.4%	
Aveiro	3 660.8	3 733.1	3 255.0	3 754.2	3 887.3	6.6%	5.9%	↔ +1.3%	
Figueira da Foz	1 470.5	1 302.4	1 324.0	1 225.3	1 512.3	2.6%	7.9%	↔ +0.0%	
Lisboa	8 031.4	7 684.7	5 981.2	6 303.5	7 066.6	12.1%	11.2%	↓ -4.6%	
Setúbal	4 537.1	4 465.6	4 249.4	4 394.7	4 193.1	7.2%	3.0%	↔ -1.7%	
Sines	32 044.2	28 184.3	26 971.3	32 094.3	31 489.8	53.7%	7.1%	↔ +0.9%	
Faro	106.7	78.0	101.9	31.0	49.0	0.1%	40.2%	↓ -21.2%	
Total	63 062.7	58 831.4	53 686.5	58 077.2	58 619.0	100.0%	5.1%	-1.6%	
Δ%	-4.1%	-6.7%	-8.7%	+8.2%	+0.9%	-	-	-	-

Em termos de ranking do volume de tonelagem movimentada, o porto de Sines é seguido sucessivamente por Leixões, com uma quota de 17,3%, por Lisboa, com 12,1%, por Setúbal, com 7,2%, Aveiro, com 6,6%, Figueira da Foz, com 2,6%, e Viana do Castelo, com 0,5%.

A variação positiva observada no próprio mês de agosto resulta mais significativamente do desempenho de Lisboa e de Leixões, que registam acréscimos respetivos de +87,2 mt (+10,9%) e de +63,4 mt (+5,4%),

Porto	Agosto				Janeiro / Agosto				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Agosto/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	26.3	0.4%	-23.0	-46.7%	277.0	0.5%	+13.6	+5.1%	390.3	0.5%	+11.9	+3.1%
Douro e Leixões	1 227.7	16.7%	+63.4	+5.4%	10 144.0	17.3%	+133.2	+1.3%	15 316.4	17.8%	-208.8	-1.3%
Aveiro	438.3	6.0%	+7.3	+1.7%	3 887.3	6.6%	+133.1	+3.5%	5 812.1	6.7%	+492.2	+9.3%
Figueira da Foz	196.1	2.7%	+18.9	+10.7%	1 512.3	2.6%	+287.0	+23.4%	2 100.7	2.4%	+235.7	+12.6%
Lisboa	886.2	12.0%	+87.2	+10.9%	7 066.6	12.1%	+763.1	+12.1%	10 193.7	11.8%	+847.6	+9.1%
Setúbal	470.9	6.4%	-29.8	-6.0%	4 193.1	7.2%	-201.6	-4.6%	6 378.8	7.4%	-51.6	-0.8%
Sines	4 115.1	55.9%	-37.5	-0.9%	31 489.8	53.7%	-604.5	-1.9%	45 949.6	53.3%	-1 330.4	-2.8%
Faro	0.0	0.0%	-	-	49.0	0.1%	+18.0	+58.2%	63.5	0.1%	-46.5	-42.2%
Total	7 360.4	100.0%	+86.6	+1.2%	58 619.0	100.0%	+541.8	+0.9%	86 205.2	100.0%	-50.0	-0.1%



acompanhados ainda pela Figueira da Foz e Aveiro, com variações respetivas de +18,9 mt (+10,7%) e de +7,3 mt (+1,7%), tendo sido contrariados por Sines, Setúbal e Viana do Castelo, com quebras respetivas de -37,5 mt (-0,9%), de -29,8 mt (-6%) e de -23 mt (-46,7%).

Considerando o comportamento dos diversos portos nos últimos doze meses por comparação a idêntico período imediatamente anterior constata-se que o impacto mais expressivo no recuo ligeiro observado, é induzido por Sines, que apresenta uma quebra de -1,3 milhões de toneladas (-2,8%), seguido de longe por Leixões, com -208,8 mt (-1,3%), anulando os principais acréscimos assinalados em Lisboa, +847,6 mt (+9,1%), de Aveiro, +492,2 mt (+9,3%) e Figueira da Foz, +235,7 mt (+12,6%).

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 49,9% do seu total, os Granéis Líquidos representam 35,9%, onde Sines detém uma quota quase hegemónica de 82,5%, e cabendo aos Granéis Sólidos a quota residual de 16,7%, 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 36% do total, seguido de Leixões e Setúbal que detêm quotas respetivas de 18,9% e de 17,8%.

Porto	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total	
	10 ³ ton	quota	10 ³ ton	quota	10 ³ ton	quota	10 ³ ton	quota
Viana do Castelo	▲ 136.7	0.5%	▲ 119.4	1.2%	▼ 20.9	0.1%	▲ 277.0	0.5%
Douro e Leixões	▲ 6 665.3	24.0%	▲ 1 850.7	18.9%	▼ 1 628.0	7.7%	▲ 10 144.0	17.3%
Aveiro	▲ 1 437.7	5.2%	▼ 1 479.1	15.1%	▼ 970.4	4.6%	▲ 3 887.3	6.6%
Figueira da Foz	▼ 738.9	2.7%	▲ 766.0	7.8%	▼ 7.4	0.0%	▲ 1 512.3	2.6%
Lisboa	▲ 2 689.3	9.7%	▲ 3 522.2	36.0%	▲ 855.1	4.1%	▲ 7 066.6	12.1%
Setúbal	▼ 2 258.1	8.1%	▲ 1 743.8	17.8%	▼ 191.2	0.9%	▼ 4 193.1	7.2%
Sines	▼ 13 871.8	49.9%	▲ 243.1	2.5%	▲ 17 374.9	82.5%	▼ 31 489.8	53.7%
Faro			▲ 49.0	0.5%			▲ 49.0	0.1%
Total	▼ 27 797.7	100.0%	▲ 9 773.4	100.0%	▲ 21 047.9	100.0%	▲ 58 619.0	100.0%
		47.4%		16.7%		35.9%		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 77%; Lisboa nos Produtos Agrícolas com 75,4%; Setúbal no Carvão (que tem agora uma expressão residual) e nos Minérios com quotas respetivas de 85,6% e de 53,8%; e Sines na Carga Contentorizada com 611,3%, no Petróleo Bruto com 99,2% e nos Produtos Petrolíferos, com 79,3%.

Com posição maioritária simples assinala-se na Carga Fracionada o porto de Aveiro com 36,6%; nos Outros Granéis Sólidos o porto de Setúbal que detém 21,7%; e, nos Outros Granéis Líquidos o porto de Aveiro com 34,9%, tendo ultrapassado o porto de Sines.



VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO PERÍODO JANEIRO-AGOSTO 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	
Carga Geral	136.7	+18.7%	6 665.3	+2.3%	1 437.7	+17.9%	738.9	-3.6%	2 689.3	+6.9%	2 258.1	-12.0%	13 871.8	-7.0%	0.0	-	27 797.7	-2.8%	47.4%
Contentorizada	0.0	-	4 872.5	+3.6%	0.0	-	104.1	-3.9%	2 583.1	+6.9%	1 180.5	-3.6%	13 818.8	-7.1%	0.0	-	22 558.9	-3.3%	38.5%
Fracionada	136.7	+18.7%	787.4	-1.7%	1 437.7	+17.9%	634.8	-3.6%	106.2	+5.3%	807.8	-26.2%	21.8	+89.0%	0.0	-	3 932.4	-1.7%	6.7%
Ro-Ro	0.0	-	1 005.3	-0.4%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	269.8	+9.8%	31.3	-2.1%	0.0	-	1 306.5	+1.5%	2.2%
Granéis Sólidos	119.4	+9.7%	1 850.7	+18.5%	1 479.1	-3.5%	766.0	+69.9%	3 522.2	+16.1%	1 743.8	+8.9%	243.1	+23.6%	49.0	+58.2%	9 773.4	+14.8%	16.7%
Carvão	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	178.1	+54.1%	29.9	+140.2%	0.0	-	208.0	+62.5%	0.4%
Minérios	0.0	-	296.6	-21.6%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	368.6	-4.0%	19.7	+62.7%	0.0	-	684.9	-11.5%	1.2%
Produtos Agrícolas	14.7	+442.7%	449.2	+35.8%	360.7	-44.3%	6.6	-	2 628.4	+19.2%	26.5	+40.2%	0.0	-100.0%	0.0	-	3 486.1	+8.6%	5.9%
OutrosGS	104.7	-1.3%	1 104.9	+29.6%	1 118.5	+26.4%	759.4	+68.5%	893.9	+7.9%	1 170.7	+8.1%	193.4	+14.3%	49.0	+58.2%	5 394.4	+22.4%	9.2%
Granéis Líquidos	20.9	-47.0%	1 628.0	-15.8%	970.4	-3.1%	7.4	-6.5%	855.1	+13.4%	191.2	-16.1%	17 374.9	+2.3%	0.0	-	21 047.9	+0.5%	35.9%
Petróleo Bruto	0.0	-	53.4	-78.2%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	6 817.5	-0.8%	0.0	-	6 870.9	-3.5%	11.7%
Produtos Petrolíferos	20.9	-47.0%	1 465.8	-2.4%	473.0	-11.8%	0.0	-	619.9	+26.7%	55.0	-26.6%	10 115.1	+5.1%	0.0	-	12 749.8	+4.0%	21.8%
OutrosGL	0.0	-	108.8	-42.1%	497.4	+6.8%	7.4	-6.5%	235.2	-11.1%	136.1	-10.9%	442.2	-10.0%	0.0	-	1 427.2	-9.1%	2.4%
Total Geral	277.0	+5.1%	10 144.0	+1.3%	3 887.3	+3.5%	1 512.3	+23.4%	7 066.6	+12.1%	4 193.1	-4.6%	31 489.8	-1.9%	49.0	+58.2%	58 619.0	+0.9%	100.0%
Distribuição por Porto	0.5%	-	17.3%	-	6.6%	-	2.6%	-	12.1%	-	7.2%	-	53.7%	-	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
Carga Geral	0.5%	24.0%	5.2%	2.7%	9.7%	8.1%	49.9%	-	
Contentorizada	-	21.6%	-	0.5%	11.5%	5.2%	61.3%	-	38.5%
Fracionada	3.5%	20.0%	36.6%	16.1%	2.7%	20.5%	0.6%	-	6.7%
Ro-Ro	-	77.0%	-	-	-	20.7%	2.4%	-	2.2%
Granéis Sólidos	1.2%	18.9%	15.1%	7.8%	36.0%	17.8%	2.5%	0.5%	
Carvão	-	-	-	-	-	85.6%	14.4%	-	0.4%
Minérios	-	43.3%	-	-	-	53.8%	2.9%	-	1.2%
Produtos Agrícolas	0.4%	12.9%	10.3%	0.2%	75.4%	0.8%	-	-	5.9%
OutrosGS	1.9%	20.5%	20.7%	14.1%	16.6%	21.7%	3.6%	0.9%	9.2%
Granéis Líquidos	0.1%	7.7%	4.6%	0.0%	4.1%	0.9%	82.5%	-	
Petróleo Bruto	-	0.8%	-	-	-	-	99.2%	-	11.7%
Produtos Petrolíferos	0.2%	11.5%	3.7%	-	4.9%	0.4%	79.3%	-	21.8%
OutrosGL	-	7.6%	34.9%	0.5%	16.5%	9.5%	31.0%	-	2.4%
Total Geral	0.5%	17.3%	6.6%	2.6%	12.1%	7.2%	53.7%	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 20% nos embarques e cerca de 14% 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 74%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	167.6	0.7%	-7.1	-4.1%	109.4	0.3%	+20.7	+23.3%	+60.5%
Douro e Leixões	3 585.3	14.9%	-464.9	-11.5%	6 558.7	19.0%	+598.1	+10.0%	+35.3%
Aveiro	1 188.5	4.9%	+209.2	+21.4%	2 698.8	7.8%	-76.1	-2.7%	+30.6%
Figueira da Foz	1 056.6	4.4%	+203.1	+23.8%	455.6	1.3%	+83.9	+22.6%	+69.9%
Lisboa	2 722.7	11.3%	+211.0	+8.4%	4 343.9	12.6%	+552.1	+14.6%	+38.5%
Setúbal	2 228.4	9.3%	-135.4	-5.7%	1 964.7	5.7%	-66.1	-3.3%	+53.1%
Sines	13 028.1	54.2%	-705.6	-5.1%	18 461.7	53.4%	+101.0	+0.6%	+41.4%
Faro	49.0	0.2%	+18.0	+58.2%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	24 026.1	100.0%	-671.8	-2.7%	34 592.9	100.0%	+1 213.6	+3.6%	+41.0%

O volume de embarques registado no período de janeiro a agosto de 2022, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 41% e registou um total de 24 milhões de toneladas, o que traduz um decréscimo de -671,8 mt (-2,7%) relativamente ao período homólogo de 2021, enquanto o dos desembarques ascendeu a 34,6 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +1,2 milhões de toneladas, ou seja de +3,6%.

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 período em análise se registou um acréscimo de +3,8% nas exportações e de +6,6% 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.

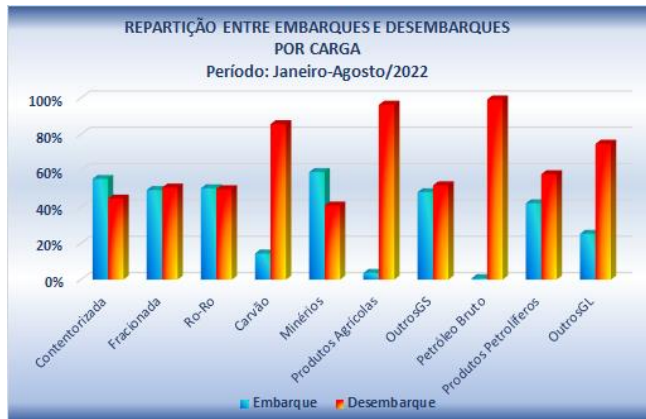
De forma sintética, apresentam-se os gráficos seguintes com a distribuição percentual do volume de carga embarcada e desembarcada, por tipologia, no primeiro, e por porto, no segundo, independentemente da tonelagem que lhes está subjacente.

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 99,2% do volume movimentado, e o desembarque dos Produtos Agrícolas (para a indústria agroalimentar) representou 96,3%.

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 55,4% do total e a carga Ro-Ro, com 50,3%, os Minérios com 59,2%, sendo de sublinhar que a Carga Fracionada desceu ligeiramente abaixo de 50%, ficando em 49,3%.

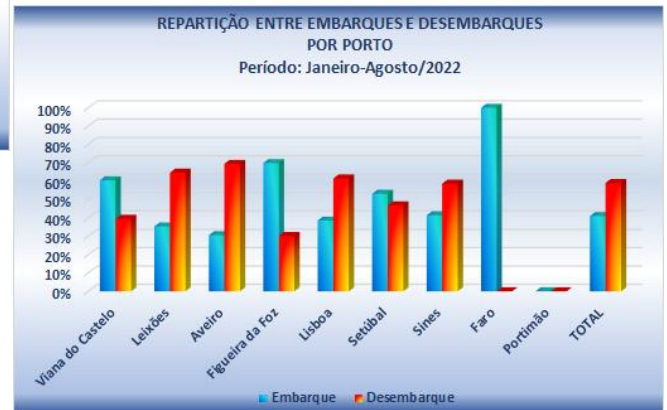


Assinala-se ainda o facto de o comportamento dos portos de menor dimensão ser muito influenciado pelo facto de serem, em regra, instrumentos importantes para o escoamento dos produtos da indústria local,



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 60,5%, 69,9%, 53,1% 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 3,5 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 14,6% do total de embarques (da qual 9,5 pontos percentuais cabem a Setúbal). Relativamente ao volume total da carga movimentada, estes portos são responsáveis por 6,03 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 10,3%, incluindo 7,2 pontos percentuais afetos a Setúbal.



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 38,5%, e ainda parte da quota de 2,2% 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 e à natureza essencialmente distinta dos segmentos de *transshipment* e do tráfego com o *hinterland*, 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, no que respeita às transações efetuadas quer no mercado nacional, quer no mercado internacional.

Tráfego total (TEU)

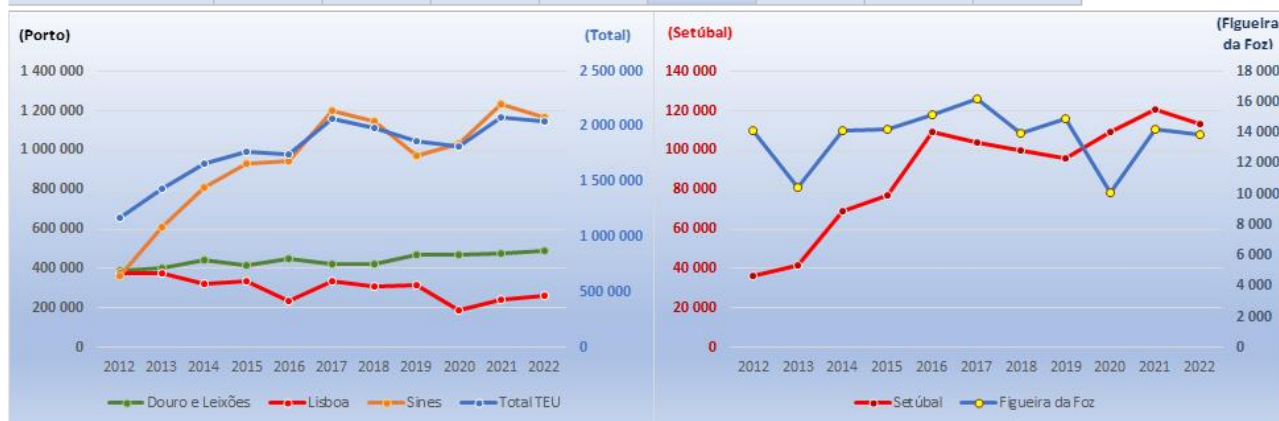
No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transshipment* e com o *hinterland*, foi registado, no período de janeiro a agosto de 2022, um total de 1,25 milhões de movimentos de embarque e de desembarque, a que correspondeu um volume de 2,04 milhões de TEU, o que determina o rácio de 1,63 TEU por contentor. Estes valores têm subjacente um recuo em ambos os indicadores, sendo de -2,4% no número de unidades e de -1,8% no volume de TEU, face aos registos no período homólogo de 2021, que representam a melhor marca de sempre nos períodos homólogos.

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 durante o primeiro semestre, tendo em julho registado um acréscimo de +0,8% e em agosto uma diminuição de -0,7%.



Não obstante o registo negativo de 2022, a evolução verificada nos períodos de janeiro a agosto desde 2018 tem subjacente uma taxa média anual de crescimento positiva de +1,7%, beneficiando dos registos verificados nos dois últimos anos. A tendência de evolução evidenciada pelos diversos portos, revela taxas de crescimento positivas em Leixões, Setúbal e Sines, com valores respetivos de +3,2%, +5% e +2,7%, contrariadas pela Figueira da Foz, com pouco significado, e em particular por Lisboa cuja *tmac* negativa ainda ascende a -6,3%.

TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)									
Períodos: Janeiro / Agosto									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Leixões	421 982	466 995	470 916	474 557	490 364	24.0%	4.9%	+3.2%	
Figueira da Foz	13 931	14 884	10 077	14 254	13 868	0.7%	12.7%	-0.6%	
Lisboa	306 901	314 551	189 042	239 255	259 239	12.7%	17.6%	-6.3%	
Setúbal	100 001	95 682	109 470	120 712	113 498	5.6%	8.4%	+5.0%	
Sines	1 146 891	970 213	1 035 341	1 230 812	1 165 955	57.1%	8.5%	+2.7%	
Total TEU	1 989 706	1 862 325	1 814 846	2 079 590	2 042 924	100.0%	5.2%	+1.7%	
Δ%	-4.0%	-6.4%	-2.5%	+14.6%	-1.8%	-	-	-	-
Total UNIDADES	1 240 998	1 158 490	1 126 593	1 282 323	1 251 179	-	+4.9%	+1.2%	
Rácio TEU / Contentor	1.60	1.61	1.61	1.62	1.63	-	-	-	



A diminuição do volume global de TEU movimentado no período de janeiro a agosto de 2022, num total de -36,7 mil TEU, resulta do desempenho negativo de Figueira da Foz, Setúbal e de Sines, que exibem quebras respetivas de -386 TEU (-2,7%), de -7,2 mil TEU (-6%) e de -64,9 mil TEU (-5,3%), sendo esta última absolutamente determinante do comportamento global, uma vez que só por si anulava os acréscimos apurados em Leixões e Lisboa, de +15,8 mil TEU (+3,3%) e de +20 mil TEU (+8,4%).

Importa, contudo, desde já 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 57,1%, após recuo de -2,1 pontos percentuais (pp) relativamente à que detinha no período homólogo de 2021. Na posição seguinte do ranking mantém-se Leixões cuja quota aumenta +1,2 pp para 24%, seguindo-se sucessivamente Lisboa que aumenta 1,2 pp para 12,7%, Setúbal que recua -0,2 pp para 5,6% e Figueira da Foz mantém a quota respetiva na casa de 0,7%.

O registo verificado no período acumulado recebe o contributo negativo do mês de agosto, que regista uma quebra de -1,87 mil TEU (-0,7%), por efeito principal do acréscimo de +1,5 mil TEU (+2,6%) do porto de Leixões e da diminuição de -3,4 mil TEU (-2,1%) verificada em Sines.



Porto	Ago			Jan / Ago			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Leixões	58 972	21.9%	+2.6%	490 364	24.0%	+3.3%	733 625	23.9%	+3.7%
Figueira da Foz	1 504	0.6%	-9.7%	13 868	0.7%	-2.7%	21 017	0.7%	-3.7%
Lisboa	29 429	10.9%	-1.4%	259 239	12.7%	+8.4%	387 240	12.6%	+10.8%
Setúbal	14 916	5.5%	+4.6%	113 498	5.6%	-6.0%	165 090	5.4%	-7.3%
Sines	164 448	61.1%	-2.1%	1 165 955	57.1%	-5.3%	1 759 209	57.4%	-2.7%
Total	269 269	100.0%	-0.7%	2 042 924	100.0%	-1.8%	3 066 181	100.0%	+0.1%

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 +1,6 mil TEU (+0,1%), refletindo os contributos positivos de Lisboa e de Leixões, com acréscimos respetivos de +37,6 mil TEU (+10,8%) e +26,1 mil TEU (+3,7%), contrariando as variações negativas de Sines e de Setúbal, que se cifram em -48,2 mil TEU (-2,7%) e -13 mil TEU (-7,3%).

Acresce ainda sublinhar que a variação do volume total de TEU apurada no período de janeiro a agosto de 2022 resulta de uma diminuição de cerca de -5,3% nos contentores de 20 pés e de cerca de -0,7% nos de 40 pés.

Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU)

O segmento de *transhipment* 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 *transhipment* efetuadas em Sines representou, no período de janeiro a agosto de 2022, cerca de 67,4% do seu total, a que correspondem 786,3 mil TEU num total de cerca de 829,6 mil TEU, tendo subjacente uma trajetória de evolução negativa, de -0,5%, associada ao facto de o valor mais elevado dos períodos homólogos ter sido registado em 2018, quebrando -26,2% em 2019. Os dois anos seguintes foram marcados por uma parcial recuperação, que foi interrompida no período em análise, com uma diminuição de -9% face a 2021.

TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)										
Períodos: Janeiro / Agosto										
	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Leixões	387 465	432 321	434 334	435 835	451 361	37.2%	5.0%	+3.1%	
	Figueira da Foz	13 931	14 884	10 077	14 254	13 868	1.1%	12.7%	-0.6%	
	Lisboa (*)	296 800	305 618	186 510	234 717	254 912	21.0%	17.0%	-5.9%	
	Setúbal	100 001	95 682	109 470	120 712	113 498	9.4%	8.4%	+5.0%	
	Sines	242 257	302 438	332 006	366 863	379 699	31.3%	15.2%	+11.2%	
	Total		1 040 454	1 150 943	1 072 397	1 172 381	1 213 338	100.0%	5.7%	+3.3%
	Δ%	-1.2%	+10.6%	-6.8%	+9.3%	+3.5%	-	-	-	-
Transhipment	Leixões	34 517	34 674	36 582	38 722	39 003	4.7%	5.2%	+3.6%	
	Lisboa (*)	10 101	8 933	2 532	4 538	4 327	0.5%	47.8%	-25.2%	
	Sines	904 634	667 775	703 335	863 949	786 256	94.8%	11.5%	-0.5%	
	Total		949 252	711 382	742 449	907 209	829 586	100.0%	11.1%	-0.5%
	Δ%	-6.8%	-25.1%	+4.4%	+22.2%	-8.6%	-	-	-	-
% Transh / Total	Douro e Leixões	8.2%	7.4%	7.8%	8.2%	8.0%	-	-	-	-
	Lisboa	3.3%	2.8%	1.3%	1.9%	1.7%	-	-	-	-
	Sines	78.9%	68.8%	67.9%	70.2%	67.4%	-	-	-	-
	% Total	47.7%	38.2%	40.9%	43.6%	40.6%	-	-	-	-

(*) Dados estimados



O volume do *transshipment* processado em Sines representa cerca de 95% do total, cabendo a Leixões cerca de 4,7%, sendo que Lisboa não apresenta dados desde março de 2021.

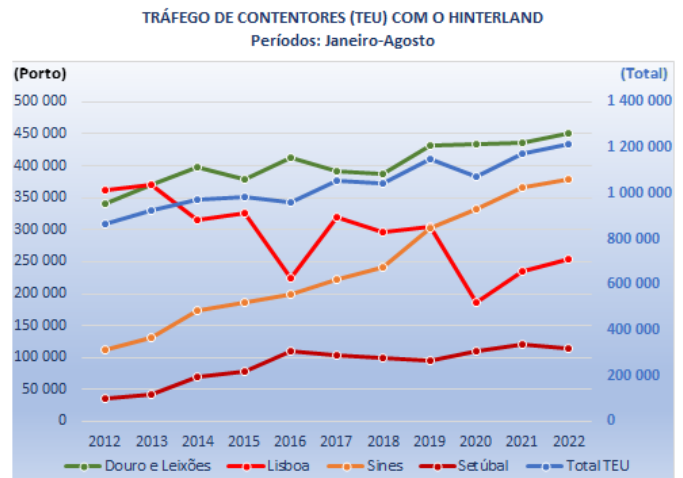
Sobre este segmento de tráfego importa salientar a elevada volatilidade e variabilidade que encerra, majoradas pela forte concorrência internacional, nomeadamente dos portos espanhóis e do norte de África.

Neste contexto, o porto de Sines poderá infletir 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 realizado 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 período de janeiro a agosto de 2022 ultrapassa a marca de 1,2 milhões de TEU, a mais elevada nos períodos homólogos, refletindo uma trajetória de crescimento que se traduz por uma taxa média anual de crescimento de +3,3%, fortemente impulsionada pelo comportamento de Sines, que neste segmento, evidencia um crescimento médio anual de +11,2%. Esta trajetória é também positiva em Leixões e em Setúbal, com *tmac* respetivas de +3,1% e de +5%, sendo contrariadas pela Figueira da Foz e de forma mais expressiva por Lisboa, cujas *tmac* respetivas se situam em -0,6% e -5,9%.

Importa salientar que a melhor marca de sempre em termos globais, respalda idêntico registo nos portos de Sines e de Leixões, que atingem valores respetivos de 451,4 mil TEU e de 379,7 mil TEU.

Este gráfico ilustra a evolução já referida anteriormente, sendo de realçar a notável dinâmica de crescimento evidenciada por Sines, sendo de referir o facto de nunca ter registado qualquer inflexão nos períodos homólogos, desde 2010, bem como a aproximação aos valores de Leixões, cujo diferencial de quotas passou de -16,2 pp em 2017 para os atuais -5,9 pp.



Considerando o movimento do período de janeiro a agosto de 2022, constata-se que o acréscimo verificado no tráfego com o *hinterland*, que se cifra em +41 mil TEU (+3,5%) teve o contributo mais expressivo do porto de Lisboa, que regista um acréscimo de +20,2 mil TEU (+8,6%), seguido de Leixões, de +15,5 mil TEU (+3,6%), e de Sines, de +12,8 mil TEU (+3,5%). A Figueira da Foz e Setúbal recuaram, como referido na apreciação global, respetivamente -386 TEU e -7,2 mil TEU.

No topo do ranking dos portos com maior tráfego de contentores com o *hinterland* continua o porto de Leixões com uma quota de 37,2%, sendo perseguido por Sines que detém 31,3%, seguindo-se Lisboa na terceira posição com 21%, à frente de Setúbal, com 9,4% e da Figueira da Foz com a quota simbólica de 1,1%.

O tráfego com o *hinterland* realizado nos últimos doze meses é traduzido por um total de 1,79 milhões de TEU, ultrapassando em +57,5 mil TEU, ou seja, em +3,3%, o volume observado em idêntico período imediatamente anterior. O porto que mais contribuiu para este registo foi Lisboa ao protagonizar um acréscimo de +37,3 mil TEU (+10,9%), seguindo-se Leixões com +24,2 mil TEU (+3,7%) e Sines com +9,8 mil TEU (+3,3%).



Tráfego	Porto	Ago			Jan / Ago			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Leixões	54 315	35.7%	+3.9%	451 361	37.2%	+3.6%	674 056	37.6%	+3.7%
	Figueira da Foz	1 504	1.0%	-9.7%	13 868	1.1%	-2.7%	21 017	1.2%	-3.7%
	Lisboa	28 944	19.0%	-1.2%	254 912	21.0%	+8.6%	380 423	21.2%	+10.9%
	Setúbal	14 916	9.8%	+4.6%	113 498	9.4%	-6.0%	165 090	9.2%	-7.3%
	Sines	52 600	34.5%	+5.8%	379 699	31.3%	+3.5%	554 092	30.9%	+1.8%
	Total	152 279	100.0%	+3.4%	1 213 338	100.0%	+3.5%	1 794 678	100.0%	+3.3%
Transhipment	Leixões	4 657	4.0%	-10.0%	39 003	4.7%	+0.7%	59 569	4.7%	+3.3%
	Lisboa	485	0.4%	-14.8%	4 327	0.5%	-4.6%	6 817	0.5%	+4.0%
	Sines	111 848	95.6%	-5.3%	786 256	94.8%	-9.0%	1 205 117	94.8%	-4.6%
	Total	116 990	100.0%	-5.6%	829 586	100.0%	-8.6%	1 271 503	100.0%	-4.2%

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 agosto, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, registou a sexta variação mensal homóloga positiva consecutiva no número de escalas, tendo acumulado para o período de janeiro a agosto de 2022 um aumento de +254 para um total de 6595 escalas, refletindo um acréscimo percentual de +4% face, ao período homólogo de 2021.

O volume total de arqueação bruta que corresponde aos navios que protagonizaram estas esta regista um acréscimo majorado, ascendendo a +20,2% e induzindo um aumento da dimensão média dos navios em +15,6%, passando de uma GT de 16,7 mil para 19,3 mil.

Este comportamento do movimento de navios está fortemente alavancado no porto de Lisboa, que é responsável por um aumento homólogo de +264 escalas (+25%) que determinam uma arqueação bruta 2,5 vezes superior à homóloga anterior. Importa, contudo, realçar que aquele número inclui cerca de 175 escalas de navios de cruzeiro de passageiros (cuja retoma ocorreu em julho de 2021, após suspensão em março de 2020 por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19). No período de janeiro a agosto de 2022 o porto de Lisboa foi escalado por 87 diferentes navios de cruzeiro de passageiros.

NÚMERO DE ESCALAS REALIZADAS NO PERÍODO DE JANEIRO A AGOSTO											
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% 2022/2021 Nº	Δ% 2022/2021 %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	133	145	131	181	178	2.7%	14.1%	-3	-1.7%	+8.6%	
Douro e Leixões	1 751	1 740	1 636	1 620	1 641	24.9%	3.3%	+21	+1.3%	-2.0%	
Aveiro	725	706	652	716	713	10.8%	3.7%	-3	-0.4%	-0.2%	
Figueira da Foz	347	313	322	282	321	4.9%	6.6%	+39	+13.8%	-2.6%	
Lisboa	1 633	1 665	1 120	1 055	1 319	20.0%	18.6%	+264	+25.0%	-8.8%	
Setúbal	1 130	1 056	1 052	1 144	1 046	15.9%	3.9%	-98	-8.6%	-0.7%	
Sines	1 412	1 415	1 336	1 325	1 326	20.1%	3.1%	+1	+0.1%	-1.9%	
Faro	28	21	27	9	11	0.2%	41.2%	+2	+22.2%	-23.0%	
Portimão	68	49	5	9	40	0.6%	70.2%	+31	+344.4%	-27.2%	
Total	7 227	7 110	6 281	6 341	6 595	100.0%	5.8%	+254	+4.0%	-3.0%	



Sendo Lisboa o porto em que o crescimento deste tráfego mais impacto teve, este terá sido também significativo em Leixões e em Portimão, sendo que Leixões registou um aumento de +1,3% no número de escalas (+21) e de +23,7% no volume de arqueação bruta, e em Portimão o aumento do número de escalas e o volume de arqueação bruta aumentaram respetivamente +4,4 vezes (de 9 para 40) e +46 vezes comparativamente a 2021.

Dos restantes portos com comportamento positivo realça-se o acréscimo de +39 escalas (+13,8%) na Figueira da Foz regista, de +2 em Faro e de +1 em Sines. Setúbal é o porto que assiste a uma maior redução no número de navios, que ascende a -98 (-8,6%), sendo que Viana do Castelo e Aveiro foram escalados por -3 navios.

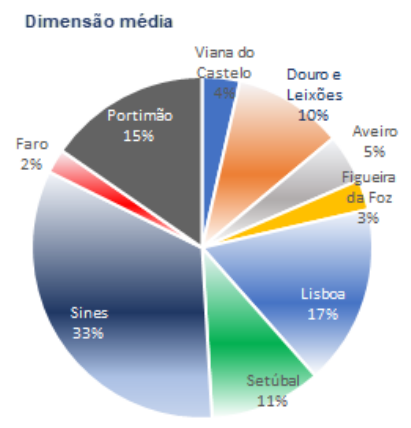
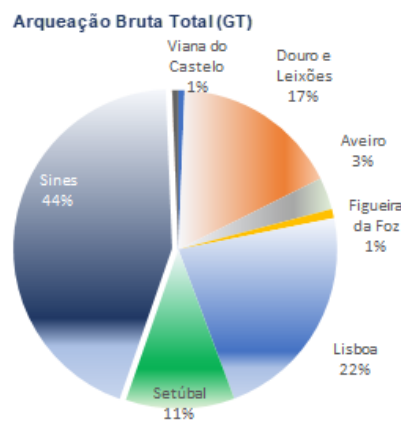
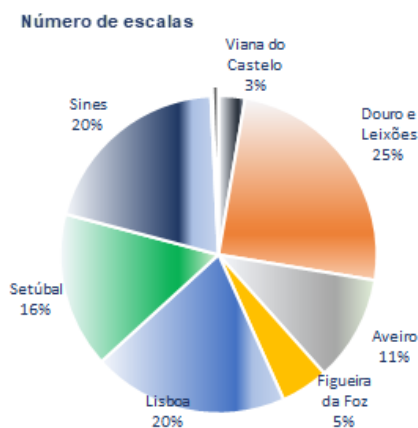
Os portos do Douro e Leixões mantêm o lugar coimeiro no ranking do número de escalas, com um total de 1641 a que corresponde uma quota de 24,9% (tendo 5 sido registadas no Douro), a que corresponde uma quota de 24,9%, seguidos de Sines e de Lisboa com quotas respetivas de 20,1% (-0,8 pp) e de 20% (+3,4 pp), Setúbal que perde -2,2 pp para 15,9%, Aveiro que perde -0,5 pp para 10,8%, Figueira da Foz que cresce +0,4 pp para 4,9% 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 44%, tendo embora recuado -9,4 pp relativamente à do período homólogo de 2021. Na posição seguinte surge Lisboa com 22,5%, após crescimento de 11,8 pp, Douro e Leixões com 17% (+0,5 pp) e Setúbal com 11,1% (-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 42,2 mil em Sines (-0,4 mil), passando por 21,6 mil em Lisboa (mais que duplicando o homólogo de 2021), por 19,5 mil em Portimão, por 13,5 mil em Setúbal e 13,2 mil em Douro e Leixões (+2,4 mil), descendo depois para 5,8 mil em Aveiro, para 4,5 mil em Viana do Castelo, 3,6 mil na Figueira da Foz e 2,9 mil em Faro.

Na representação gráfica seguinte apresenta-se uma distribuição percentual por porto do número de escalas, volume total de arqueação bruta e dimensão média dos navios que escalaram cada porto.

DIMENSÃO MÉDIA (GT) (10 ³)								
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	3.9	4.1	4.1	3.2	4.5	+41.1%	+1.0%	
Douro e Leixões	13.1	13.6	11.7	10.8	13.2	+22.2%	-2.1%	
Aveiro	5.6	5.6	5.3	5.6	5.8	+4.6%	+0.9%	
Figueira da Foz	3.4	3.5	3.6	3.6	3.6	+0.7%	+1.5%	
Lisboa	18.0	17.7	13.9	10.7	21.6	+103.1%	+0.1%	
Setúbal	15.9	14.7	12.6	13.0	13.5	+3.1%	-4.6%	
Sines	40.9	40.3	44.5	42.6	42.2	-1.0%	+1.2%	
Faro	3.3	3.1	2.7	2.8	2.9	+4.4%	-3.5%	
Portimão	17.7	17.8	1.2	1.9	19.5	+944.0%	-10.2%	
Geral	18.7	18.6	17.9	16.7	19.3	+15.6%	-0.4%	







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 agosto o mercado da Carga Contentorizada repetiu o acréscimo da tonelagem movimentada, registando +47 mt (+1,6%) do que no mês homólogo de 2021, após o registo de variações mensais homólogas negativas durante todo o primeiro semestre, o que, podendo indiciar um ciclo de recuperação, não impede que em termos acumulados o período de janeiro a agosto de 2022 apresente uma quebra de -763,5 mt, correspondente a -3,3%. Salienta-se, contudo, que em cadeia, variação sobre o mês anterior, o comportamento apresenta uma alternância entre registos positivos e negativos, sendo os dois últimos de +8,9% e de -3,6%.

O comportamento deste mercado é fortemente influenciado pelo porto de Sines, que detém uma quota de 61,3% e observa uma tendência de evolução que tem subjacente um crescimento médio anual de +1,2%, que contribui para que evolução global seja igualmente positiva, situada na casa de +0,7%. Contudo, a trajetória positiva mais acentuada é apresentada por Setúbal, de +4,3% ao ano, seguida de Leixões, com +3%. A evolução conjunta destes três portos contraria e anula a trajetória negativa de Lisboa, que se traduz numa taxa média anual de crescimento de -7,4%, e conta ainda com o reforço de -1,3% observada no porto da Figueira da Foz.





Recorda-se, contudo, o facto de que a causa para Sines ver reduzir o volume de Carga Contentorizada reside no comportamento do tráfego de *transshipment*, que, traduzido em TEU, representa mais de dois terços do movimento total, e acusa uma diminuição de -9%, anulando o crescimento do tráfego com o *hinterland*, conforme referido no ponto 4.2..

Tonelagem total de CARGA CONTENTORIZADA movimentada nos meses de JANEIRO a AGOSTO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	0.9	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0%	129.1%	-	
Douro e Leixões	4 233.1	4 609.3	4 737.9	4 704.4	4 872.5	21.6%	4.7%	↑ +3.0%	
Figueira da Foz	106.7	116.4	76.5	108.3	104.1	0.5%	13.3%	↔ -1.3%	
Lisboa	3 200.2	3 195.1	1 842.0	2 415.3	2 583.1	11.5%	19.4%	↓ -7.4%	
Setúbal	1 049.9	1 014.6	1 169.0	1 224.9	1 180.5	5.2%	7.2%	↑ +4.3%	
Sines	14 583.4	11 666.3	12 902.9	14 869.5	13 818.8	61.3%	8.6%	↔ +1.2%	
Total	23 174.3	20 602.5	20 728.4	23 322.4	22 558.9	100.0%	5.4%	+0.7%	
	Δ%	-3.1%	-11.1%	+0.6%	+12.5%	-	-	-	-

A variação negativa observada no período de janeiro a agosto de 2022 é, assim, absolutamente determinada pela contração do mercado de Sines, que ascende a -1,05 milhões de toneladas (-7,1%). Como reforço negativo ligeiro de Figueira da Foz e de Setúbal, anulam os acréscimos apurados em Leixões e em Lisboa, na casa de +168 mt, com variações percentuais respetivas de +3,6% e de +6,9%.

O ligeiro acréscimo que o próprio mês de agosto vem carrear para o sistema, tem origem maioritária no porto de Sines, contribuindo com +59,1 mt (+3,1%), contando com um reforço de +12,9 mt (+8,7%) de Setúbal. Lisboa, Leixões e Figueira da Foz apresentam diminuições, sendo que a mais expressiva, de Lisboa, é de -16,8 mt (-6%).

Porto	Agosto				Janeiro / Agosto				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Agosto/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	568.9	19.3%	-4.7	-0.8%	4 872.5	21.6%	+168.1	+3.6%	7 280.1	21.4%	+309.4	+4.4%
Figueira da Foz	12.0	0.4%	-3.0	-19.9%	104.1	0.5%	-4.2	-3.9%	166.8	0.5%	+2.6	+1.6%
Lisboa	264.2	9.0%	-16.8	-6.0%	2 583.1	11.5%	+167.8	+6.9%	3 859.4	11.3%	+325.8	+9.2%
Setúbal	160.8	5.5%	+12.9	+8.7%	1 180.5	5.2%	-44.5	-3.6%	1 725.5	5.1%	-111.3	-6.1%
Sines	1 942.8	65.9%	+59.1	+3.1%	13 818.8	61.3%	-1 050.7	-7.1%	20 976.0	61.7%	-931.3	-4.3%
Total	2 948.8	100.0%	+47.4	+1.6%	22 558.9	100.0%	-763.5	-3.3%	34 007.9	100.0%	-404.7	-1.2%

Nos últimos doze meses, o mercado da Carga Contentorizada movimentou 34 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -404,7 mil toneladas, correspondente a -1,2%, face a idêntico período imediatamente anterior. Esta diminuição reflete maioritariamente o desempenho do porto de Sines, que regista uma quebra de -931,3 mil toneladas, correspondente a -4,3%, contando ainda com o apoio de Setúbal, que vê diminuir o seu movimento em -111,3 mt (-6,1%). Os portos de Lisboa, Leixões e Figueira da Foz apresentam um comportamento positivo, traduzido por acréscimos respetivos de +325,8 mt (+9,2%), +309,4 mt (+4,4%) e +2,6 mt (+1,6%).

Considerando o sentido do fluxo da carga, verifica-se que os embarques representaram 55,4% do movimento total, resultando de rácios embarque/total superiores a 50% em todos os portos, com destaque para a

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	2 504.8	20.0%	-21.8	-0.9%	2 367.7	23.5%	+189.9	+8.7%	+51.4%
Figueira da Foz	88.4	0.7%	-5.5	-5.8%	15.6	0.2%	+1.3	+9.1%	+85.0%
Lisboa	1 677.1	13.4%	+111.6	+7.1%	905.9	9.0%	+56.1	+6.6%	+64.9%
Setúbal	746.1	6.0%	-77.4	-9.4%	434.3	4.3%	+32.9	+8.2%	+63.2%
Sines	7 484.7	59.9%	-581.8	-7.2%	6 334.0	63.0%	-468.9	-6.9%	+54.2%
Total	12 501.3	100.0%	-574.9	-4.4%	10 057.6	100.0%	-188.7	-1.8%	+55.4%



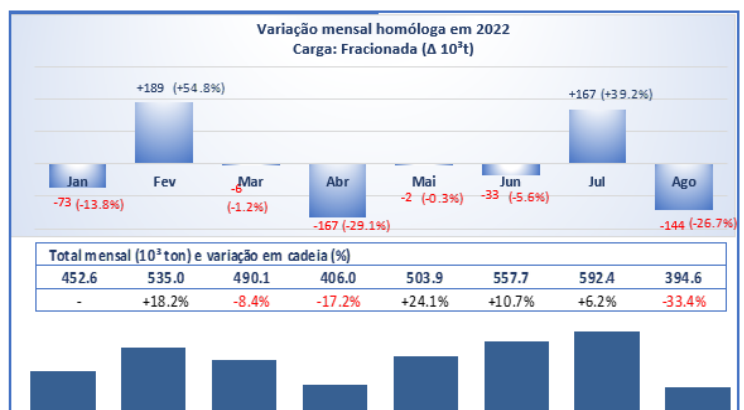
Figueira da Foz, onde ascende a 85%, ilustrando claramente o seu papel instrumental para as exportações da indústria localizada no seu *hinterland*.

Ambos os fluxos registaram quebras na tonelagem movimentada, sendo de -574,9 mt (-4,4%) nos embarques e de -188,7 mt (-1,8%) nos desembarques, onde sobressai a influência de Sines, cuja variação individual explica e excede a variação global, sendo respetivamente de -581,8 mt (-7,2%) e de -468,9 mt (-6,9%), estando, naturalmente, na base desta influência o tráfego de *transhipment*.

A variação positiva mais expressivas no fluxo de embarques é protagonizada por Lisboa, com um acréscimo de +111,6 mt (+7,1%), e nos desembarques por Leixões, com +189,9 mt (+8,7%).

5.1.2. Fracionada

O mercado da Carga Fracionada mantém o seu comportamento pautado por bastante irregularidade, e após um acréscimo homólogo em julho de +39,2%, vem apresentar em agosto o seu valor mais baixo do ano, quebrando -26,7% face a agosto de 2021, e -33,4% face ao mês anterior. No entanto, os acréscimos homólogos registados em fevereiro e em julho, pela sua expressão, vêm fixar a variação acumulada no período de janeiro a agosto de 2022, em 'apenas' -67,9 mt, correspondente a -1,7%.



Contudo, considerando a evolução do volume de carga movimentado nos períodos de janeiro a agosto desde 2018, por efeito do verificado em 2021, constata-se que a tendência é positiva, tendo subjacente uma taxa média anual de crescimento de +3%, por efeito da alavancagem proporcionada pelo porto de Aveiro, cujo crescimento se tem processado a uma média de +10% ao ano, suportada pela expressiva quota de 36,6%. Conta ainda com o apoio de Leixões, cuja *tmac* é de +6,3% e é suportada por uma quota de 20%.

A liderança deste mercado é detida por Aveiro, desde 2019, tendo no período em análise visto a sua quota ser reforçada em 6,1 pp, após um acréscimo de +218,5 mt, correspondente a +17,9%, sendo seguido por Setúbal, Leixões e Figueira da Foz, com quotas respetivas de 20,5%, 20% e 16,1%.

Tonelagem total de CARGA FRACIONADA movimentada nos meses de JANEIRO a AGOSTO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	138.5	135.1	116.1	115.1	136.7	3.5%	8.1%	-1.8%	
Douro e Leixões	642.7	659.4	656.5	800.6	787.4	20.0%	9.8%	+6.3%	
Aveiro	978.5	1 063.1	1 007.2	1 219.2	1 437.7	36.6%	14.9%	+10.0%	
Figueira da Foz	651.4	655.6	693.1	658.3	634.8	16.1%	2.9%	-0.5%	
Lisboa	92.9	97.8	69.9	100.9	106.2	2.7%	13.5%	+3.2%	
Setúbal	1 031.6	888.2	791.2	1 094.7	807.8	20.5%	13.1%	-2.6%	
Sines	61.2	81.6	82.6	11.5	21.8	0.6%	57.6%	-28.0%	
Faro	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0%	200.0%	-	
Total	3 596.9	3 582.0	3 416.6	4 000.3	3 932.4	100.0%	6.0%	+3.0%	
Δ%	-10.6%	-0.4%	-4.6%	+17.1%	-1.7%	-	-	-	-

A variação acumulada no período em análise é determinada pelo comportamento do porto de Setúbal, que regista uma quebra de -286,9 mt (-26,2%), que, contando ainda com o desempenho negativo da Figueira da Foz (-23,5 mt ou -3,6%) e de Leixões (-13,2 mt ou -1,7%), anula o acréscimo mais expressivo gerado por Aveiro, de +218,5 mt (+17,9%), apoiado por Viana do Castelo (+21,6 mt), Sines (+10,3 mt) e Lisboa (+5,4 mt).



Importa contudo, salientar que a quebra acumulada no período foi fortemente induzida pelo fraco desempenho verificado no próprio mês de agosto, que regista uma quebra de -143,6 mt (-26,7%), distribuída por vários portos, com quota-parte mais expressiva de Setúbal, responsável por -95,3 mt (-52%), seguido por Leixões, com -29,4 mt (-29,3%). Apenas Viana do Castelo e Sines não acusaram um recuo no movimento mensal.

Porto	Agosto				Janeiro / Agosto				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Agosto/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	16.8	4.2%	+3.7	+28.6%	136.7	3.5%	+21.6	+18.7%	197.3	3.3%	+27.9	+16.5%
Douro e Leixões	70.8	17.9%	-29.4	-29.3%	787.4	20.0%	-13.2	-1.7%	1 283.3	21.2%	+140.5	+12.3%
Aveiro	138.0	35.0%	-3.8	-2.7%	1 437.7	36.6%	+218.5	+17.9%	2 191.9	36.3%	+569.8	+35.1%
Figueira da Foz	73.0	18.5%	-13.3	-15.4%	634.8	16.1%	-23.5	-3.6%	914.9	15.1%	-33.7	-3.5%
Lisboa	6.8	1.7%	-5.7	-45.6%	106.2	2.7%	+5.4	+5.3%	170.6	2.8%	+34.3	+25.2%
Setúbal	87.9	22.3%	-95.3	-52.0%	807.8	20.5%	-286.9	-26.2%	1 256.3	20.8%	-191.9	-13.3%
Sines	1.4	0.4%	+0.1	+9.9%	21.8	0.6%	+10.3	+89.0%	25.8	0.4%	-19.0	-42.4%
Total	394.6	100.0%	-143.6	-26.7%	3 932.4	100.0%	-67.9	-1.7%	6 040.0	100.0%	+527.9	+9.6%

Nos últimos doze meses, constata-se um movimento de 6,04 milhões de toneladas, que representa um significativo acréscimo de +527,9 mil toneladas (+9,6%) face a idêntico período imediatamente anterior. A maior responsabilidade neste desempenho é atribuída a Aveiro, que chama a si um acréscimo de +569,8 mt (+35,1%), contando, contudo, com o apoio não despidendo de Leixões, traduzido num acréscimo de +140,5 mt (+12,3%), 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 perderam a maioria, descendo para 49,3% do movimento total, refletindo uma variação negativa de -193,4 mt (-9,1%) com responsabilidade repartida por Setúbal e Leixões, que registam quebras respetivas de -140,5 mt (-30,7%) e de -126,1 mt (-23,7%), anulando as variações positivas dos restantes portos.

No tocante aos desembarques, sublinha-se que apresentam globalmente um acréscimo de +125,5 mt (+6,7%), por influência mais significativa de Aveiro e de Leixões, que movimentam respetivamente +175,9 mt (+22,3%) e +112,9 mt (+42%), logrando anular a variação negativa mais expressiva de Setúbal, de -146,4 mt (-23%), corroborada pela Figueira da Foz, que vê o volume de desembarques diminuir -27,6 mt (-18,9%).

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	5.9%	+10.9	+10.4%	21.7	1.1%	+10.7	+97.5%	+84.1%
Douro e Leixões	406.1	20.9%	-126.1	-23.7%	381.3	19.1%	+112.9	+42.0%	+51.6%
Aveiro	474.5	24.5%	+42.7	+9.9%	963.2	48.3%	+175.9	+22.3%	+33.0%
Figueira da Foz	516.6	26.6%	+4.1	+0.8%	118.2	5.9%	-27.6	-18.9%	+81.4%
Lisboa	88.0	4.5%	+4.7	+5.6%	18.2	0.9%	+0.7	+3.8%	+82.8%
Setúbal	317.2	16.4%	-140.5	-30.7%	490.6	24.6%	-146.4	-23.0%	+39.3%
Sines	21.3	1.1%	+10.8	+103.0%	0.4	0.0%	-0.6	-56.3%	+98.0%
Total	1 938.8	100.0%	-193.4	-9.1%	1 993.6	100.0%	+125.5	+6.7%	+49.3%

5.1.3. Ro-Ro

O mercado da carga Ro-Ro registou nos primeiros cinco meses um comportamento ligeiramente errático, oscilando entre variações mensais homólogas positivas e negativas, sublinhando-se uma relativa estabilidade desde junho, com registos sucessivos positivos e crescentes, atenta a sua dimensão pouco expressiva.

Contudo, verifica-se que a variação homóloga de agosto, de +22 mt, vem inverter o registo acumulado negativo que em julho era de -2,8 mt, para um registo acumulado positivo de +19,2 mt em agosto. Esta variação homóloga reflete o registo de um movimento pouco expressivo em agosto de 2021, uma vez que a

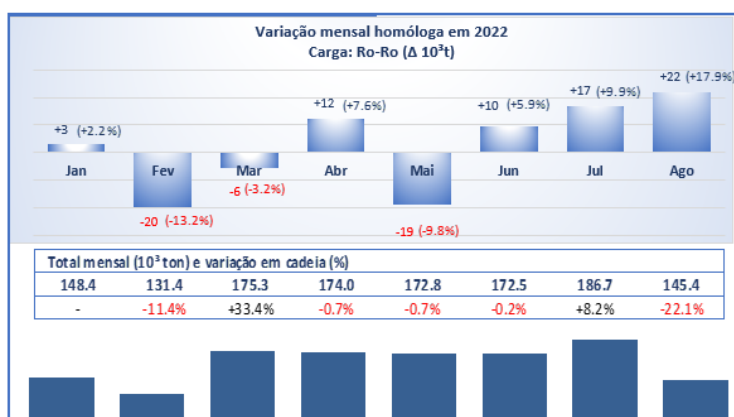


comparação com o valor do mês de julho anterior, revela uma quebra de -22,1%, para um movimento que é o segundo mais baixo desde o início do ano.

Não obstante a reduzida dimensão, a evolução do mercado de carga Ro-Ro reflete uma trajetória positiva que se traduz numa taxa média anual de crescimento de +4,8%, muito alavancada no desempenho de Leixões que, representando 77% do mercado, evidencia um crescimento médio de +8,1% ao ano, anulando o efeito da evolução negativa de Setúbal de -6,2% ao ano, sustentada numa quota de 20,7%. 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 +26,7%.

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 14,9% enquanto a de Setúbal se elevava a 75,1%. Salieta-se ainda que neste ano Lisboa representava 10% 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 AGOSTO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	729.0	871.4	838.3	1 009.4	1 005.3	77.0%	11.9%	+8.1%	
Lisboa	5.8	5.8	0.7	0.0	0.0	0.0%	110.8%	-	
Setúbal	306.0	347.9	207.7	245.8	269.8	20.7%	17.5%	-6.2%	
Sines	7.2	24.4	31.1	32.0	31.3	2.4%	37.2%	+26.7%	
Total	1 048.4	1 249.9	1 077.8	1 287.2	1 306.5	100.0%	9.1%	+4.8%	
Δ%	+16.2%	+19.2%	-13.8%	+19.4%	+1.5%	-	-	-	-

O desempenho global positivo decorre do desempenho de Setúbal, que regista um acréscimo de +24 mt (+9,8%), anulando as quebras de Leixões e de Sines, respetivamente de -4,1 mt (-0,4%) e de -0,7 mt (-2,1%).

A variação positiva apurada no próprio mês de agosto é determinada maioritariamente por Setúbal que é responsável por um acréscimo de +18,7 mt (+142,8%), contando com o acréscimo de +4 mt (3,8%) registado em Leixões.

Porto	Agosto				Janeiro / Agosto				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Agosto/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	110.0	75.7%	+4.0	+3.8%	1 005.3	77.0%	-4.1	-0.4%	1 525.0	76.7%	+18.2	+1.2%
Setúbal	31.9	21.9%	+18.7	+142.8%	269.8	20.7%	+24.0	+9.8%	419.4	21.1%	+24.6	+6.2%
Sines	3.5	2.4%	-0.7	-17.2%	31.3	2.4%	-0.7	-2.1%	45.1	2.3%	+1.2	+2.8%
Total	145.4	100.0%	+22.0	+17.9%	1 306.5	100.0%	+19.2	+1.5%	1 989.4	100.0%	+43.9	+2.3%

Nos últimos doze meses foi efetuado um movimento de quase 2 milhões de toneladas, que reflete um acréscimo ligeiro de +43,9 mt (+2,3%) face a idêntico período imediatamente anterior. O contributo para este desempenho positivo é repartido pelos três portos que integram o mercado, sendo mais expressivo o aumento verificado em Setúbal, de +24,6 mt (+6,2%), seguido de Leixões, com +18,2 mt (+1,2%).



No que se refere ao sentido das operações observa-se que os embarques superaram a fasquia dos 50% por três décimas, tendo sido observada uma variação positiva nos embarques, de +24,4 mt (+3,8%), induzido principalmente por Setúbal, com +15,2 mt (+9%), mas contando com +9,9 mt (+2,3%) vindos de Leixões. Nos desembarques observa-se um recuo de -5,1 mt (-0,8%), por responsabilidade de Leixões, que regista um decréscimo de -13,9 mt (-2,4%), quando Setúbal aumenta +8,8 mt (+11,4%).

Importa ainda referir que Setúbal apresenta um rácio de embarques de 68%, muito associado ao tráfego de exportação do setor automóvel, enquanto em Leixões este indicador apresenta o valor de 44%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	442.3	67.3%	+9.9	+2.3%	563.0	86.7%	-13.9	-2.4%	+44.0%
Setúbal	183.4	27.9%	+15.2	+9.0%	86.4	13.3%	+8.8	+11.4%	+68.0%
Sines	31.3	4.8%	-0.7	-2.1%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	657.0	100.0%	+24.4	+3.8%	649.5	100.0%	-5.1	-0.8%	+50.3%

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 relativa irregularidade, com registo frequente de meses sem qualquer desembarque.

Assim, este mercado é praticamente constituído apenas pelo porto de Setúbal, tendo registado, no corrente ano, a sua primeira operação em março, com o desembarque de 37,8 mt, tendo mantido atividade durante cinco meses consecutivos, acumulando um total de desembarques de 178,1 mt. Curiosamente, o porto de Sines reportou em abril, julho e agosto o embarque de 29,9 mt.

A atual dimensão deste mercado é traduzida por uma quota de 0,4%, sendo a sua caracterização efetuada no quadro seguinte, dispensando quaisquer considerações adicionais, dada a insignificância da sua expressão.

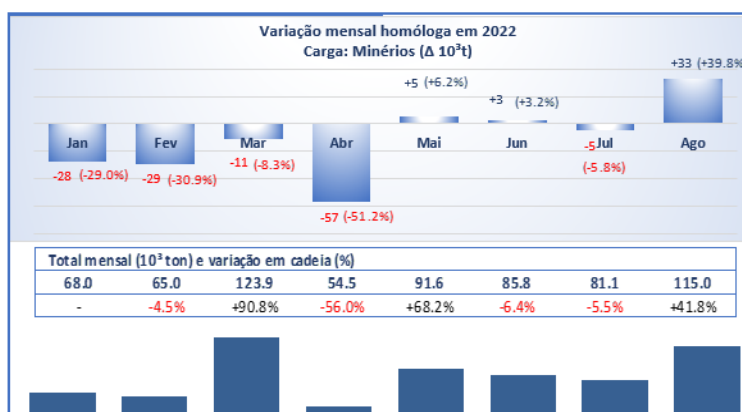


Tonelagem total de CARVÃO movimentada nos meses de JANEIRO a AGOSTO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Setúbal	152.2	176.9	120.5	115.5	178.1	85.6%	18.0%	-0.6%	
Sines	2 917.2	2 216.9	332.5	12.5	29.9	14.4%	110.9%	-	
Total	3 069.4	2 393.8	453.0	128.0	208.0	100.0%	98.6%	-	
Δ%	-28.8%	-22.0%	-81.1%	-71.7%	+62.5%	-	-	-	-

5.2.2. Minérios

O mercado portuário de Minérios representa apenas 1,2% do total de carga movimentada, tendo iniciado o corrente ano com o registo de quatro variações mensais homólogas negativas consecutivas, interrompidas em maio e junho com acréscimos ligeiros de +8,1 mt (cerca de +4,6%), recuando novamente em julho (-5,8%) e fechando o período de janeiro a agosto de 2022 com um relativamente expressivo acréscimo de +32,7 mt, correspondente a +39,8%.

Assim, o período em análise fecha com uma quebra face ao período homólogo de 2021, de -89,3 mt (-11,5%), para um movimento total de 684,9 mt, ficando a -21,1%, correspondente a -183,5 mt, do período homólogo com a melhor marca, de 2015.



Este mercado é maioritariamente constituído pelos portos de Setúbal e de Leixões, com quotas respetivas de 53,8% e de 43,3%, juntando-se-lhes Sines que embarcou 19,7 mt, correspondente a 2,9% do total.

A evolução anual nos períodos homólogos desde 2018 reflete um crescimento médio de +2,1% ao ano, sustentado por Setúbal, único porto que exhibe uma trajetória positiva, traduzida por uma *tmac* de +10,1%.

Tonelagem total de MINÉRIOS movimentada nos meses de JANEIRO a AGOSTO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	346.7	382.7	460.9	378.2	296.6	43.3%	14.4%	-2.8%	
Lisboa	1.5	6.7	4.5	0.0	0.0	0.0%	104.6%	-39.6%	
Setúbal	245.5	313.5	346.1	383.8	368.6	53.8%	14.8%	+10.1%	
Sines	33.7	34.9	9.2	12.1	19.7	2.9%	48.7%	-22.2%	
Total	627.5	737.8	820.6	774.2	684.9	100.0%	9.3%	+2.1%	
Δ%	-21.3%	+17.6%	+11.2%	-5.7%	-11.5%	-	-	-	-

A quebra homóloga verificada no período em análise tem responsabilidade maioritária de Leixões, cujo movimento diminui -81,7 mt (-21,6%), sendo corroborado por Setúbal, que recua -15,3 mt (-4%), e contrariada por Sines, que regista um crescimento de +7,6 mt (+62,7%).

A variação acumulada no período reflete o significativo acréscimo apurado no próprio mês de agosto, que se traduz em +32,7 mt (+39,8%), principalmente por efeito do desempenho de Leixões, que movimenta +26,9 mt (+72,6%).

Porto	Agosto				Janeiro / Agosto				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Agosto/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	64.0	55.7%	+26.9	+72.6%	296.6	43.3%	-81.7	-21.6%	475.7	44.3%	-118.0	-19.9%
Setúbal	47.3	41.1%	+6.1	+14.7%	368.6	53.8%	-15.3	-4.0%	572.9	53.4%	+35.8	+6.7%
Sines	3.7	3.2%	-0.3	-6.9%	19.7	2.9%	+7.6	+62.7%	23.3	2.2%	+0.3	+1.5%
Total	115.0	100.0%	+32.7	+39.8%	684.9	100.0%	-89.3	-11.5%	1 072.7	100.0%	-81.1	-7.0%



Nos últimos doze meses foi apurado um movimento de 1,07 milhões de toneladas, que fica a -81,1 mt (-7%) do registo verificado nos doze meses imediatamente anteriores, sendo este decréscimo sido determinado por Leixões que vê diminuir o seu movimento em -118 mt (-19,9%), anulando o acréscimo de Setúbal, de +35,8 mt (+6,7%).

No que respeita ao sentido do movimento das operações, salienta-se que o volume de carga embarcada representou 59,2% do total, refletindo um acréscimo ligeiro de +9,6 mt (+2,4%), sendo que os desembarques, efetuados exclusivamente por Leixões, registam uma diminuição de -98,9 mt (-26,1%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	17.2	4.3%	+17.2	-	279.3	100.0%	-98.9	-26.1%	+5.8%
Setúbal	368.6	90.9%	-15.3	-4.0%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Sines	19.7	4.9%	+7.6	+62.7%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	405.6	100.0%	+9.6	+2.4%	279.3	100.0%	-98.9	-26.1%	+59.2%

5.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas iniciou 2022 com o registo de três variações positivas consecutivas, tendo até julho alternado variações positivas e negativas, repetindo em agosto uma variação positiva, não tão expressiva como a do mês anterior (+176,8 mt ou +51%), mas a situar-se em 69,5 mt, correspondendo a +17,8%. Contudo, apreciando a evolução mensal em cadeia, constata-se que a alternância de variações positivas e negativas se verifica durante todos os oito meses, salientando o acréscimo de +40% em julho seguido de um decréscimo de -12% em agosto.



O período de janeiro a agosto de 2022 fecha com um movimento total de cerca de 3,5 milhões de toneladas, superior em +8,6% ao do ano anterior, refletindo, contudo, uma trajetória negativa que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de -0,8%, imposta pela pressão conjunta de Leixões e de Aveiro, que evoluem a -2,7% e a -13,3%, anulando a tendência de evolução de Lisboa, que reflete um crescimento médio anual de +2,9%.

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

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	9.6	29.3	8.9	2.7	14.7	0.4%	68.8%	↓ -12.1%	
Douro e Leixões	436.2	471.1	372.5	330.7	449.2	12.9%	12.7%	↓ -2.7%	
Aveiro	738.2	742.4	571.4	647.9	360.7	10.3%	23.0%	↓ -13.3%	
Figueira da Foz	6.3	0.0	16.6	0.0	6.6	0.2%	103.1%	↔ +1.0%	
Lisboa	2 296.0	2 208.6	2 219.2	2 205.4	2 628.4	75.4%	7.0%	↑ +2.9%	
Setúbal	0.0	0.0	15.7	18.9	26.5	0.8%	86.6%	-	
Sines	10.8	3.0	0.0	2.9	0.0	0.0%	118.5%	-	
Total	3 497.1	3 454.4	3 204.3	3 208.6	3 486.1	100.0%	4.0%	-0.8%	
Δ%	+5.1%	-1.2%	-7.2%	+0.1%	+8.6%	-	-	-	-



carga no porto de Lisboa, que lhe confere uma quota maioritária absoluta de 75,4%, sendo a remanescente carga distribuída principalmente por Leixões e Aveiro, com quotas respetivas de 12,9% e de 10,3%.

A tonelagem movimentada no período de janeiro a agosto de 2022 excede a do período homólogo de 2021 em +277,5 mt, por efeito mais expressivo de Lisboa que regista um acréscimo de +423 mt (+19,2%), contando ainda com o apoio de Leixões, que se cifra em +118,5 mt (+35,8%). A maior oposição ao crescimento deste mercado no período em análise é efetuada por Aveiro, cujo movimento diminui -287,3 mt, correspondente a -44,3%.

Esta variação global reflete o acréscimo observado no próprio mês de agosto, que registou um aumento de +69,5 mt (+17,8%), por efeito principal de Lisboa e de Leixões, que viram aumentar o seu volume de carga em +36,5 mt (+12,5%) e +27,6 mt (+73,6%). O único registo negativo é assinalado no porto de Aveiro, e situa-se em -6,8 mt (-11,9%).

No período constituído pelos últimos doze meses é ultrapassada a fasquia de 5 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +321,5 mt (+6,9%) face ao valor apurado no período idêntico imediatamente anterior. Este registo foi maioritariamente influenciado pelo porto de Lisboa, que é responsável por um acréscimo de +588,8 mt (+18,7%), contando, no entanto, com o apoio significativo de Leixões, que vê o seu volume de carga aumentar +154,3 mt (29,3%). A contrariar este registo positivo, surge o porto de Aveiro, que protagoniza uma variação negativa de -440 mt (-45,5%).

Porto	Agosto				Janeiro / Agosto				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Agosto/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	3.0	0.7%	+0.3	+11.0%	14.7	0.4%	+12.0	+442.7%	17.9	0.4%	+9.4	+111.6%
Douro e Leixões	65.1	14.1%	+27.6	+73.6%	449.2	12.9%	+118.5	+35.8%	681.1	13.6%	+154.3	+29.3%
Aveiro	50.8	11.0%	-6.8	-11.9%	360.7	10.3%	-287.3	-44.3%	527.1	10.5%	-440.0	-45.5%
Figueira da Foz	6.6	1.4%	+6.6	-	6.6	0.2%	+6.6	-	18.3	0.4%	+3.4	+23.2%
Lisboa	329.6	71.6%	+36.5	+12.5%	2 628.4	75.4%	+423.0	+19.2%	3 730.6	74.5%	+588.8	+18.7%
Setúbal	5.3	1.2%	+5.3	-	26.5	0.8%	+7.6	+40.2%	29.7	0.6%	+10.8	+56.8%
Sines	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-2.9	-100.0%	0.0	0.0%	-5.2	-100.0%
Total	460.4	100.0%	+69.5	+17.8%	3 486.1	100.0%	+277.5	+8.6%	5 004.6	100.0%	+321.5	+6.9%

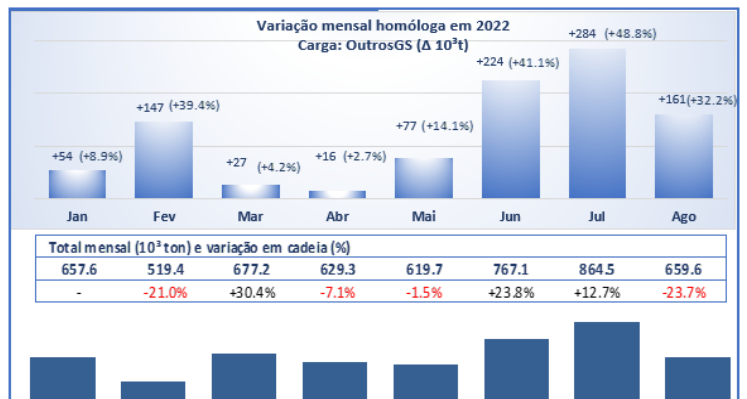
Como decorre da leitura do quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 96,3%, limitando-se os embarques a 129,2 mt efetuados por Lisboa.

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%	-	-	14.7	0.4%	+12.0	+442.7%	+0.0%
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-	-	449.2	13.4%	+118.5	+35.8%	+0.0%
Aveiro	0.0	0.0%	-	-	360.7	10.7%	-287.3	-44.3%	+0.0%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-	-	6.6	0.2%	+6.6	-	+0.0%
Lisboa	129.2	100.0%	+35.6	+38.0%	2 499.2	74.4%	+387.4	+18.3%	+4.9%
Setúbal	0.0	0.0%	-4.0	-100.0%	26.5	0.8%	+11.6	+77.8%	+0.0%
Sines	0.0	0.0%	-	-	0.0	0.0%	-2.9	-100.0%	-
Total	129.2	100.0%	+31.6	+32.3%	3 356.8	100.0%	+245.9	+7.9%	+3.7%



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 julho o mais expressivo, atingindo um total de +283,6 mt (+48,8%), tendo sido originado pelo volume mensal mais elevado de sempre, de 864,5 mt. O período de janeiro a agosto de 2022 é encerrado com o registo de novo acréscimo bastante significativo, de +160,6 mt (+32,2%), o que totaliza um acréscimo de 988,2 mt, correspondente a +22,4%, para um total de 5,4 milhões de toneladas movimentadas, ficando a -6,5% do valor mais elevado, observado em 2018.



Como decorre da leitura do quadro seguinte, não obstante o desempenho positivo face ao período homólogo de 2021, a evolução do volume de carga movimentada nestes períodos desde 2018 segue uma trajetória negativa traduzida por uma *tmac* de -3%, por influência mais significativa de Lisboa e de Setúbal, cujas tendências de evolução refletem taxas médias anuas respetivas de -11,3% e de -8,7%, anulando, nomeadamente, as de Leixões e Aveiro, que se traduzem respetivamente em +4,2% e em +2%.

Importa referir que este é o mercado constituído por mais porto com dimensão significativa, sendo que a quota mais expressiva no período em análise é de Setúbal, de 21,7%, seguida de Aveiro e Leixões com 20,7% e 20,5%, respetivamente, sendo as seguintes situadas na casa de 16,6% e de 14,1%.

Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a AGOSTO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	49.2	70.8	89.4	106.1	104.7	1.9%	25.7%	+19.9%	
Douro e Leixões	866.1	960.0	740.7	852.8	1 104.9	20.5%	13.5%	+4.2%	
Aveiro	995.7	944.4	822.7	885.2	1 118.5	20.7%	10.6%	+2.0%	
Figueira da Foz	702.1	516.1	531.8	450.8	759.4	14.1%	19.9%	+0.8%	
Lisboa	1 376.7	1 067.4	963.1	828.0	893.9	16.6%	18.8%	-11.3%	
Setúbal	1 578.1	1 472.3	1 377.0	1 083.0	1 170.7	21.7%	13.8%	-8.7%	
Sines	92.0	103.9	81.9	169.2	193.4	3.6%	34.9%	+25.0%	
Faro	106.7	76.9	101.9	31.0	49.0	0.9%	40.3%	-21.1%	
Total	5 766.5	5 211.7	4 708.4	4 406.2	5 394.4	100.0%	9.5%	-3.0%	
Δ%	+8.5%	-9.6%	-9.7%	-6.4%	+22.4%	-	-	-	-

O aumento global assinalado resulta do somatório de variações positivas registadas em todos os portos com exceção de Viana do Castelo, que, com uma dimensão pouco expressiva, recuou -1,4 mt (-1,3%), sendo as mais significativas protagonizadas pela Figueira da Foz, Leixões e Aveiro, com valores respetivos de +308,6 mt (+68,6%), de +252,1 mt (+29,6%) e de +233,3 mt (+26,4%).

O próprio mês de agosto contribuiu com um acréscimo de +160,6 mt (+32,2%) para o acréscimo global, sendo a participação mais significativa assegurada por Lisboa, no montante de +91,1 mt (+100,5%), seguida de Sines (que decuplica o volume de carga, passando de 3,4 mt para 39,3 mt), Figueira da Foz e Aveiro, com acréscimos respetivos de +28,6 mt (+37,8%) e de +26,1 mt (+27,4%).

Nos últimos doze meses foi movimentado um total de quase 7,8 milhões de toneladas, o que traduz um acréscimo de +1,2 milhões de toneladas (+18,2%) comparativamente ao período idêntico que o antecede. Para este resultado contribuiu maioritariamente o porto de Leixões, com +611,7 mt (+58,2%), seguido de Aveiro, com +383,1 mt (+30,3%) e da Figueira da Foz, com +261,8 mt (+35,9%), que contrariam,



nomeadamente, a retração mais intensa induzida por Lisboa, que regista uma quebra de -190,4 mt (-14%) e, ainda, por Faro, que ‘perde’ -46,5 mt (-42,2%).

Porto	Agosto				Janeiro / Agosto				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Agosto/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	3.0	0.5%	-26.5	-89.8%	104.7	1.9%	-1.4	-1.3%	141.9	1.8%	-7.8	-5.2%
Douro e Leixões	100.4	15.2%	-6.5	-6.1%	1 104.9	20.5%	+252.1	+29.6%	1 662.7	21.3%	+611.7	+58.2%
Aveiro	121.4	18.4%	+26.1	+27.4%	1 118.5	20.7%	+233.3	+26.4%	1 646.3	21.1%	+383.1	+30.3%
Figueira da Foz	104.5	15.8%	+28.6	+37.8%	759.4	14.1%	+308.6	+68.5%	991.4	12.7%	+261.8	+35.9%
Lisboa	181.7	27.6%	+91.1	+100.5%	893.9	16.6%	+65.8	+7.9%	1 170.9	15.0%	-190.4	-14.0%
Setúbal	109.3	16.6%	+11.9	+12.2%	1 170.7	21.7%	+87.6	+8.1%	1 837.8	23.6%	+126.3	+7.4%
Sines	39.3	6.0%	+35.9	+1048.4%	193.4	3.6%	+24.2	+14.3%	282.5	3.6%	+63.1	+28.7%
Faro	0.0	0.0%	-	-	49.0	0.9%	+18.0	+58.2%	63.5	0.8%	-46.5	-42.2%
Total	659.6	100.0%	+160.6	+32.2%	5 394.4	100.0%	+988.2	+22.4%	7 797.1	100.0%	+1 201.3	+18.2%

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume de embarques representa 48,1% do movimento total e regista um acréscimo de +581,4 mt (+28,9%), contando com os contributos mais expressivos da Figueira da Foz e de Aveiro, com acréscimos respetivos de +209,3 mt (+87,5%) e de +199,3 mt (+58,5%).

O fluxo de desembarques regista igualmente uma variação global positiva, que se cifra em +406,9 mt (+17%), tendo como principal responsável o porto de Leixões, que regista um acréscimo de +222,9 mt (+30,9%), contando, ainda, com o apoio da Figueira da Foz, Sines e Aveiro, com acréscimos respetivos de +99,3 mt (+46,9%), de +38,6 mt (+27,2%) e de +34 mt (+6,2%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	49.1	1.9%	+2.2	+4.8%	55.6	2.0%	-3.6	-6.1%	+46.9%
Douro e Leixões	159.9	6.2%	+29.2	+22.3%	945.0	33.8%	+222.9	+30.9%	+14.5%
Aveiro	539.8	20.8%	+199.3	+58.5%	578.6	20.7%	+34.0	+6.2%	+48.3%
Figueira da Foz	448.6	17.3%	+209.3	+87.5%	310.8	11.1%	+99.3	+46.9%	+59.1%
Lisboa	723.2	27.9%	+50.1	+7.4%	170.6	6.1%	+15.7	+10.1%	+80.9%
Setúbal	613.1	23.6%	+87.6	+16.7%	557.6	19.9%	+0.0	+0.0%	+52.4%
Sines	13.1	0.5%	-14.4	-52.5%	180.3	6.4%	+38.6	+27.2%	+6.8%
Faro	49.0	1.9%	+18.0	+58.2%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	2 595.8	100.0%	+581.4	+28.9%	2 798.6	100.0%	+406.9	+17.0%	+48.1%

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.

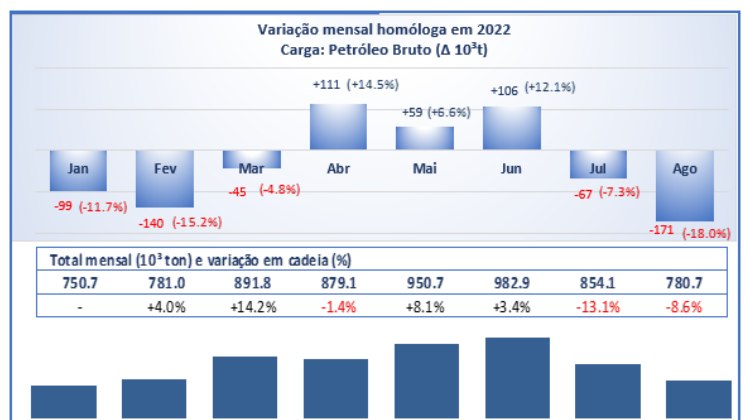


5.3.1. Petróleo Bruto

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 (total de -284,6 mt, -11,7%), seguido de registos positivos no segundo trimestre (num total de +275,6 mt, +9,8%), evoluindo para quebras homólogas em julho e em agosto, de -66,8 mt (-7,3%) e de -170,8 mt (-18%), o que determina um balanço acumulado negativo de -246,6 mt (-3,5%).



Observando a evolução da tonagem movimentada nos meses em cadeia, verifica-se um crescimento no primeiro trimestre, quebra em abril e recuperação nos dois meses seguintes, seguindo-se novas quebras sucessivas em julho e agosto.

A evolução anual da tonagem movimentada descreve uma trajetória com uma tendência negativa de -6,9% ao ano, que surge em resultado da forte quebra registada em Leixões, traduzida por uma CAGR de -64%, e de uma taxa média anual de crescimento de +5,7% apurada em Sines.

Tonagem total de PETRÓLEO BRUTO movimentada nos meses de JANEIRO a AGOSTO (10³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	$\Delta\%$ média anual	Sparklines
Douro e Leixões	3 165.3	2 709.9	1 802.3	244.8	53.4	0.8%	79.1%	-	
Sines	6 241.3	4 731.5	5 130.5	6 872.8	6 817.5	99.2%	14.7%	+5.7%	
Total	9 406.6	7 441.4	6 932.8	7 117.6	6 870.9	100.0%	12.5%	-6.9%	
$\Delta\%$	-2.9%	-20.9%	-6.8%	+2.7%	-3.5%	-	-	-	-

A quota que o Petróleo Bruto detém no universo da carga movimentada no período em análise é de 11,7%, perdendo -0,5 pp por comparação à homóloga de 2021.

Considerando o período constituído pelos últimos doze meses verifica-se um movimento total de 9,08 milhões de toneladas, o que reflete uma diminuição de -2,05 milhões de toneladas, ou seja, -18,4%, face a idêntico período imediatamente anterior, sendo esta repartida por Leixões e Sines, que 'perdem' respetivamente -994,9 mt (-94,9%) e -1,05 milhões de toneladas (-10,5%).

Porto	Agosto				Janeiro / Agosto				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Agosto/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	16.0	2.0%	+16.0	-	53.4	0.8%	-191.4	-78.2%	53.4	0.6%	-994.9	-94.9%
Sines	764.7	98.0%	-186.8	-19.6%	6 817.5	99.2%	-55.2	-0.8%	9 024.5	99.4%	-1 054.5	-10.5%
Total	780.7	100.0%	-170.8	-18.0%	6 870.9	100.0%	-246.6	-3.5%	9 077.9	100.0%	-2 049.3	-18.4%



A movimentação referida desta carga decorre integralmente da realização de operações de desembarque no porto de Sines e de embarque em Leixões.

5.3.2. Produtos Petrolíferos

O mercado dos Produtos Petrolíferos registou variações mensais homólogas positivas nos dois primeiros meses de 2022 (num total de +228,2 mt), tendo-se seguido três meses de variações negativas (somando -116 mt, correspondente a um recuo de -2,6%) e de outros três (entre junho e agosto) de variações positivas (somando +375,2 mt ou +7,5%), o que leva a que o período de janeiro a agosto de 2022 feche com um acréscimo global de +487,4 mt, superior em +4% ao movimento do período homólogo de 2021, para um total de 12,7 milhões de toneladas, que conferem a este mercado uma quota de 21,8%.



A evolução mensal em cadeia reflete uma alternância de variações positivas e negativas, com exceção em junho, denotando razoável estabilidade na sucessão dos valores mensais.

A evolução anual nos períodos homólogos desde 2018 reflete uma tendência positiva, traduzida por uma *tmac* de +2,1%, absolutamente determinada pelo comportamento do porto de Sines, que detém uma quota maioritária absoluta de 79,3% e uma evolução crescente à razão de +6,2% ao ano. A contrariar esta trajetória de Sines surge de forma mais expressiva o porto de Leixões que apresenta uma *tmac* de -11,8% suportada por uma quota de 11,5%, cujo agravamento recente não é, seguramente, alheia a 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..

Tonelagem total de PRODUTOS PETROLÍFEROS movimentada nos meses de JANEIRO a AGOSTO (10^3 ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	$\Delta\%$ média anual	Sparklines
Viana do Castelo	32.8	30.5	27.7	39.5	20.9	0.2%	20.1%	-4.8%	
Douro e Leixões	2 245.7	2 187.6	1 701.3	1 501.7	1 465.8	11.5%	18.3%	-11.8%	
Aveiro	510.9	390.2	298.5	536.3	473.0	3.7%	19.7%	+1.6%	
Lisboa	767.9	830.4	661.9	489.4	619.9	4.9%	17.6%	-9.1%	
Setúbal	55.0	64.7	58.1	75.0	55.0	0.4%	12.3%	+1.7%	
Sines	7 866.9	8 822.0	7 929.2	9 620.5	10 115.1	79.3%	10.1%	+6.2%	
Total	11 479.2	12 325.5	10 676.8	12 262.4	12 749.8	100.0%	6.2%	+2.1%	
	$\Delta\%$	-4.5%	+7.4%	-13.4%	+14.9%	+4.0%	-	-	-

O acréscimo verificado no período de janeiro a agosto de 2022 reflete o contributo principal de Sines que se traduz num volume de +494,6 mt (+5,1%), a que se segue Lisboa, com um total de +130,5 mt (+26,7%). Os restantes portos apresentam variações negativas, embora não muito expressivas, sendo o valor mais elevado de Aveiro, que se cifra em -63,3 (-11,8%), seguido de Leixões, Setúbal e Viana do Castelo.

O desempenho evidenciado no próprio mês de agosto, influencia positivamente o desempenho global, ao registar um acréscimo de +72,3 mt (+4,5%), por efeito do porto de Sines e de Leixões, responsáveis por aumentos respetivos de +67,9 mt (+5,5%) e de +28,8 mt (+14,9%), contrariados pelos restantes portos.



Porto	Agosto				Janeiro / Agosto				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Agosto/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	3.5	0.2%	-0.5	-12.4%	20.9	0.2%	-18.6	-47.0%	32.5	0.2%	-18.5	-36.2%
Douro e Leixões	221.8	13.2%	+28.8	+14.9%	1 465.8	11.5%	-35.9	-2.4%	2 190.7	11.7%	-174.6	-7.4%
Aveiro	65.4	3.9%	-16.6	-20.2%	473.0	3.7%	-63.3	-11.8%	752.3	4.0%	+25.8	+3.5%
Lisboa	77.3	4.6%	-4.6	-5.6%	619.9	4.9%	+130.5	+26.7%	869.6	4.6%	+98.1	+12.7%
Setúbal	4.3	0.3%	-2.7	-38.7%	55.0	0.4%	-20.0	-26.6%	81.2	0.4%	-24.1	-22.9%
Sines	1 306.9	77.8%	+67.9	+5.5%	10 115.1	79.3%	+494.6	+5.1%	14 838.5	79.1%	+668.6	+4.7%
Total	1 679.2	100.0%	+72.3	+4.5%	12 749.8	100.0%	+487.4	+4.0%	18 764.8	100.0%	+575.2	+3.2%

Nos últimos doze meses foram movimentadas cerca de 18,8 milhões de toneladas, o que traduz um aumento de +575,2 mt (+3,2%), maioritariamente determinado pelo porto de Sines, que regista um acréscimo de +668,6 mt (+4,7%), mas que conta com o apoio de Lisboa e Aveiro, responsáveis por variações positivas de +98,1 mt (+12,7%) e de +25,8 mt (+3,5%), respetivamente. O registo negativo mais expressivo é assinado no porto de Leixões, que contrai -174,6 mt (-7,4%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume dos embarques representou 42% do total, tendo, contudo, observado uma significativa diminuição, de -466,1 mt (-8%), muito por efeito da cessação de operações de embarque efetuadas em Leixões, que explica uma quebra de -328 mt (-99,5%), mas também com a contribuição de Sines, que recua -134,9 mt (-2,5%).

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%	17.4	0.2%	+1.6	+10.2%	+16.7%
Douro e Leixões	1.5	0.0%	-328.0	-99.5%	1 464.3	19.8%	+292.1	+24.9%	+0.1%
Aveiro	0.0	0.0%	-	-	473.0	6.4%	-63.3	-11.8%	+0.0%
Lisboa	22.1	0.4%	+17.0	+335.7%	597.8	8.1%	+113.4	+23.4%	+3.6%
Setúbal	0.0	0.0%	-	-	55.0	0.7%	-20.0	-26.6%	+0.0%
Sines	5 328.1	99.5%	-134.9	-2.5%	4 787.0	64.7%	+629.5	+15.1%	+52.7%
Total	5 355.2	100.0%	-466.1	-8.0%	7 394.6	100.0%	+953.4	+14.8%	+42.0%

O volume dos desembarques atinge 7,4 milhões de toneladas e excede em +953,4 mt (+14,8%) o volume homólogo de 2021, com o contributo mais expressivo de Sines, de +629,5 mt (15,1%), mas também significativo de Leixões, com um acréscimo de +292,1 mt (+24,9%).

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 traduzido por variações mensais homólogas negativas registadas de janeiro a maio, totalizando -202,7 mt (-24%), seguindo-se duas variações mensais positivas, num total de +66,4 mt (+16,2%), e fechando o período de janeiro a agosto de 2022 com nova quebra homóloga, embora pouco expressiva (-6,8 mt ou -3,8%). O somatório das variações mensais homólogas atinge um total de -143,1 mt (-9,1%), para um volume total de





1,43 milhões de toneladas. A evolução em cadeia reflete a alternância de variações positivas e negativas, com um evolução, embora com oscilações, crescente até ao mês de julho, onde se regista o valor mais elevado.

O volume movimentado no período em análise reflete a terceira quebra anual sucessiva, que vem determinar uma tendência de evolução que se traduz por uma taxa média anual de crescimento negativa de -1,3%, influenciada de forma mais intensa pelo comportamento do porto de Lisboa, que evolui a uma média de -4,5% ao ano.

Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a AGOSTO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	315.7	265.1	251.3	188.0	108.8	7.6%	31.6%	-20.8%	
Aveiro	437.2	592.7	555.2	465.7	497.4	34.9%	11.2%	-0.1%	
Figueira da Foz	4.0	14.4	6.0	7.9	7.4	0.5%	44.1%	+0.4%	
Lisboa	290.6	272.8	219.9	264.6	235.2	16.5%	10.0%	-4.5%	
Setúbal	118.7	187.6	164.1	152.9	136.1	9.5%	15.5%	+0.0%	
Sines	230.4	499.8	471.4	491.3	442.2	31.0%	23.5%	+10.3%	
Total	1 396.7	1 832.5	1 667.8	1 570.3	1 427.2	100.0%	10.2%	-1.3%	
	Δ%	-4.7%	+31.2%	-9.0%	-5.8%	-	-	-	-

A tonelagem movimentada no mercado dos Outros Granéis Líquidos representa apenas 2,4% do total, sendo que a maior quota interna +e detida pelo porto de Aveiro, com 34,9%, seguido por Setúbal com 31%.

A quebra registada no período em análise resulta do comportamento negativo da maioria dos portos, que têm Aveiro como única exceção, ao gerar um acréscimo de +31,8 mt (+6,8%). A quebra mais significativa é apresentada por Leixões e ascende a -79,2 mt (-42,1%), a que se segue Sines com -49,1 mt (-10%) e Lisboa com -29,4 mt (-11,1%).

O registo no mês de agosto, tomado individualmente, é também negativo e traduzido por uma quebra de -6,8 mt (-3,8%), cuja responsabilidade é de Sines e de Lisboa, com variações negativas respetivas de -15,9 mt (-24,3%) e de -13,3 mt (-33,3%), contrariadas por Leixões e Aveiro, com acréscimos de +13,3 mt (+124,2%) e de +8,3 mt (+15,3%).

Porto	Agosto				Janeiro / Agosto				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Agosto/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	10.7	6.2%	+0.7	+6.7%	108.8	7.6%	-79.2	-42.1%	164.4	7.5%	-155.5	-48.6%
Aveiro	62.7	36.1%	+8.3	+15.3%	497.4	34.9%	+31.8	+6.8%	694.5	31.8%	-46.4	-6.3%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-	-	7.4	0.5%	-0.5	-6.5%	9.4	0.4%	+1.5	+18.7%
Lisboa	26.5	15.3%	-13.3	-33.3%	235.2	16.5%	-29.4	-11.1%	392.5	18.0%	-8.9	-2.2%
Setúbal	24.0	13.9%	+13.3	+124.2%	136.1	9.5%	-16.7	-10.9%	221.5	10.1%	-10.6	-4.6%
Sines	49.5	28.6%	-15.9	-24.3%	442.2	31.0%	-49.1	-10.0%	703.9	32.2%	-12.1	-1.7%
Total	173.5	100.0%	-6.8	-3.8%	1 427.2	100.0%	-143.1	-9.1%	2 186.1	100.0%	-232.0	-9.6%

O movimento efetuado nos últimos doze meses ascendeu a cerca de 2,19 milhões de toneladas, traduzindo uma diminuição de -232 mt (-9,6%), com responsabilidade estendida à quase totalidade dos portos, sendo mais expressiva a de Leixões, que ascende a -155,5 mt (-48,6%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que os embarques representam apenas 25,2% do total, tendo a correspondente tonelagem observado um decréscimo de -139,8 mt (-28%), 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 (-32,8 mt ou -15,8%), tendo Sines como única exceção, registando um acréscimo de +5,8 mt (+6,1%).

No segmento dos desembarques constata-se igualmente uma variação negativa, embora ligeira, de m -3,4 mt (-0,3%), cuja responsabilidade se dilui por Sines, Lisboa e Setúbal, com quebras respetivas de -54,9 mt (-13,8%), de -21,2 mt (-12,2%) e de -15,7 mt (-10,4%). 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%	108.8	10.2%	+19.5	+21.8%	+0.0%
Aveiro	174.1	48.4%	-32.8	-15.8%	323.3	30.3%	+64.6	+25.0%	+35.0%
Figueira da Foz	3.0	0.8%	-4.9	-62.2%	4.4	0.4%	+4.4	-	+40.4%
Lisboa	83.0	23.1%	-8.1	-8.9%	152.2	14.3%	-21.2	-12.2%	+35.3%
Setúbal	0.0	0.0%	-1.0	-100.0%	136.1	12.8%	-15.7	-10.4%	+0.0%
Sines	99.8	27.7%	+5.8	+6.1%	342.4	32.1%	-54.9	-13.8%	+22.6%
Total	359.9	100.0%	-139.8	-28.0%	1 067.3	100.0%	-3.4	-0.3%	+25.2%

Lisboa, 10 de novembro de 2022



ANEXOS



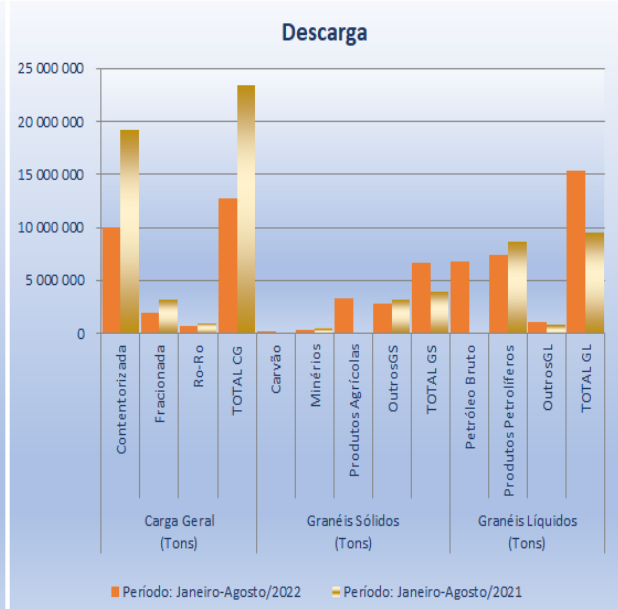
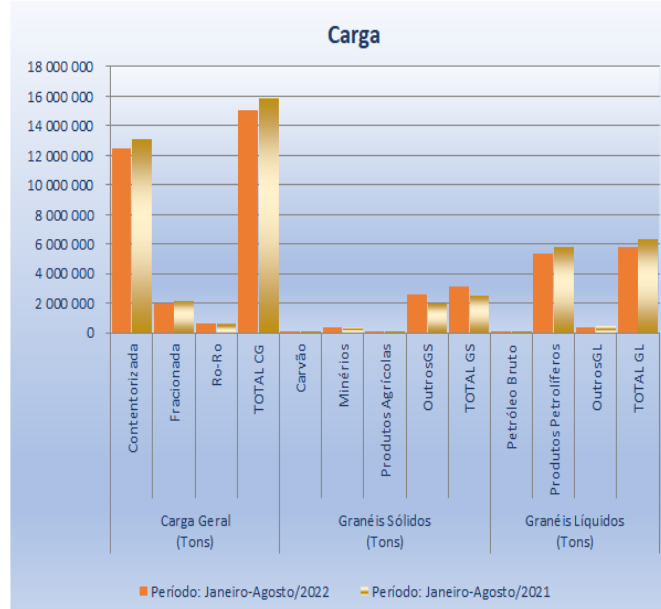
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022)

		Período de Janeiro a Agosto							
		2020		2021		2022		Δ% 2021 / 2020	Δ% 2022 / 2021
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	131	2.1%	181	2.9%	178	2.7%	+38.2%	-1.7%
	Douro e Leixões	1 636	26.0%	1 620	25.5%	1 641	24.9%	-1.0%	+1.3%
	Aveiro	652	10.4%	716	11.3%	713	10.8%	+9.8%	-0.4%
	Figueira da Foz	322	5.1%	282	4.4%	321	4.9%	-12.4%	+13.8%
	Lisboa	1 120	17.8%	1 055	16.6%	1 319	20.0%	-5.8%	+25.0%
	Setúbal	1 052	16.7%	1 144	18.0%	1 046	15.9%	+8.7%	-8.6%
	Sines	1 336	21.3%	1 325	20.9%	1 326	20.1%	-0.8%	+0.1%
	Faro	27	0.4%	9	0.1%	11	0.2%	-66.7%	+22.2%
	Portimão	5	0.1%	9	0.1%	40	0.6%	+80.0%	+344.4%
TOTAL	6 281	100.0%	6 341	100.0%	6 595	100.0%	+1.0%	+4.0%	
NAVIOS (10 ³ GT)	Viana do Castelo	537	8.6%	581	9.2%	806	0.6%	+8.2%	+38.8%
	Douro e Leixões	19 147	304.8%	17 469	275.5%	21 618	17.0%	-8.8%	+23.7%
	Aveiro	3 480	55.4%	3 982	62.8%	4 149	3.3%	+14.4%	+4.2%
	Figueira da Foz	1 168	18.6%	1 021	16.1%	1 170	0.9%	-12.6%	+14.6%
	Lisboa	15 545	247.5%	11 241	177.3%	28 537	22.5%	-27.7%	+153.9%
	Setúbal	13 278	211.4%	14 925	235.4%	14 074	11.1%	+12.4%	-5.7%
	Sines	59 432	946.2%	56 453	890.3%	55 936	44.0%	-5.0%	-0.9%
	Faro	74	1.2%	25	0.4%	32	0.0%	-66.0%	+27.6%
	Portimão	6	0.1%	17	0.3%	781	0.6%	+186.7%	+4539.9%
TOTAL	112 667	100.0%	105 714	100.0%	127 105	100.0%	-6.2%	+20.2%	
CARGA MOVIMENTADA (10 ³ Tons)	Viana do Castelo	242.1	0.5%	263.4	0.5%	277.0	0.5%	+8.8%	+5.1%
	Douro e Leixões	11 561.6	21.5%	10 010.8	17.2%	10 144.0	17.3%	-13.4%	+1.3%
	Aveiro	3 255.0	6.1%	3 754.2	6.5%	3 887.3	6.6%	+15.3%	+3.5%
	Figueira da Foz	1 324.0	2.5%	1 225.3	2.1%	1 512.3	2.6%	-7.5%	+23.4%
	Lisboa	5 981.2	11.1%	6 303.5	10.9%	7 066.6	12.1%	+5.4%	+12.1%
	Setúbal	4 249.4	7.9%	4 394.7	7.6%	4 193.1	7.2%	+3.4%	-4.6%
	Sines	26 971.3	50.2%	32 094.3	55.3%	31 489.8	53.7%	+19.0%	-1.9%
	Faro	101.9	0.2%	31.0	0.1%	49.0	0.1%	-69.6%	+58.2%
	Portimão	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-
TOTAL	53 686.5	100.0%	58 077.2	100.0%	58 619.0	100.0%	+8.2%	+0.9%	
CONTENTORES (10 ³ Número)	Viana do Castelo	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-
	Douro e Leixões	285.8	25.4%	286.9	22.4%	295.7	23.6%	+0.4%	+3.1%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-
	Figueira da Foz	6.3	0.6%	7.2	0.6%	7.0	0.6%	+13.7%	-3.0%
	Lisboa	119.1	10.6%	151.4	11.8%	162.2	13.0%	+27.1%	+7.1%
	Setúbal	62.7	5.6%	70.5	5.5%	65.4	5.2%	+12.5%	-7.2%
	Sines	652.8	57.9%	766.3	59.8%	721.0	57.6%	+17.4%	-5.9%
	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	1 126.6	100.0%	1 282.3	100.0%	1 251.2	100.0%	+13.8%	-2.4%	
CONTENTORES (10 ³ TEU)	Viana do Castelo	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-
	Douro e Leixões	470.9	25.9%	474.6	22.8%	490.4	24.0%	+0.8%	+3.3%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-
	Figueira da Foz	10.1	0.6%	14.3	0.7%	13.9	0.7%	+41.5%	-2.7%
	Lisboa	189.0	10.4%	239.3	11.5%	259.2	12.7%	+26.6%	+8.4%
	Setúbal	109.5	6.0%	120.7	5.8%	113.5	5.6%	+10.3%	-6.0%
	Sines	1 035.3	57.0%	1 230.8	59.2%	1 166.0	57.1%	+18.9%	-5.3%
	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	1 814.9	100.0%	2 079.6	100.0%	2 042.9	100.0%	+14.6%	-1.8%	



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

		Agosto/2022				Período: Janeiro-Agosto/2022				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Set/2021 a Ago/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	834		+6.8%		6595		+4.0%		9 773		+2.8%	
	GT	16 997 221		+28.7%		127 104 785		+20.2%		184 017 409		+14.3%	
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	1 559 507	1 389 260	-1.8%	+5.8%	12 501 251	10 057 599	-4.4%	-1.8%	18 874 710	15 133 175	-1.9%	-0.3%
	Fracionada	210 429	184 217	-19.0%	-33.8%	1 938 794	1 993 644	-9.1%	+6.7%	2 857 813	3 182 214	-9.6%	+35.4%
	Ro-Ro	69 278	76 098	+25.8%	+11.5%	657 005	649 455	+3.8%	-0.8%	1 011 097	978 350	+5.1%	-0.5%
	TOTAL CG	1 839 214	1 649 575	-3.4%	-0.6%	15 097 050	12 700 698	-4.7%	-0.5%	22 743 620	19 293 739	-2.6%	+4.2%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	3 221	0	-	-	29 934	178 065	+140.2%	+54.1%	29 934	234 649	-53.0%	+52.8%
	Minérios	61 769	53 215	+36.8%	+43.4%	405 552	279 331	+2.4%	-26.1%	618 038	454 663	+9.3%	-22.7%
	Produtos Agrícolas	15 304	445 102	-	+13.9%	129 230	3 356 851	+32.3%	+7.9%	187 281	4 817 334	+47.4%	+5.7%
	OutrosGS	319 464	340 184	+72.2%	+8.5%	2 595 786	2 798 631	+28.9%	+17.0%	3 493 650	4 303 468	+9.0%	+26.9%
	TOTAL GS	399 758	838 501	+73.3%	+13.1%	3 160 502	6 612 858	+25.4%	+10.3%	4 328 903	9 810 114	+9.3%	+12.9%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	15 999	764 654	-	-19.6%	53 418	6 817 528	+245.2%	-4.0%	53 418	9 024 531	245.2%	-18.8%
	Produtos Petrolíferos	705 076	974 154	+1.5%	6.8%	5 355 206	7 394 554	-8.0%	+14.8%	7 373 078	11 391 687	-15.0%	+19.7%
	OutrosGL	56 374	117 083	+8.7%	-8.8%	359 937	1 067 276	-28.0%	-0.3%	569 074	1 616 994	-30.1%	+0.8%
	TOTAL GL	777 449	1 855 891	+4.1%	-6.8%	5 768 561	15 279 358	-9.0%	+4.6%	7 995 570	22 033 212	-15.9%	-0.9%
TOTAL GERAL		3 016 421	4 343 967	+4.7%	-1.1%	24 026 113	34 592 914	-2.7%	+3.6%	35 068 093	51 137 065	-4.8%	+3.5%
Contentores	NúmeroC	78 571	85 976	-2.7%	+3.5%	618 025	633 154	-3.1%	-1.7%	930 482	945 466	-1.2%	-0.3%
	TEU	128 324	140 945	-4.2%	+2.7%	1 009 718	1 033 206	-2.4%	-1.1%	1 521 138	1 545 052	-0.4%	+0.5%





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

	Agosto/2022				Janeiro a Agosto/2022				Período de 12 Meses				
	Valor Mensal		Variação sobre Agosto/2021		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2021		Últimos 12 Meses: Set/2021 a Ago/2022		Δ % sobre Set/2020 a Ago/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)	
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	14 049	12 224	-63.7%	+15.6%	167 580	109 422	-4.1%	+23.3%	231 467	158 870	-11.5%	+35.8%
		53.5%	46.5%			60.5%	39.5%			59.3%	40.7%		
	Douro e Leixões	413 152	814 511	-0.7%	+8.8%	3 585 308	6 558 713	-11.5%	+10.0%	5 363 346	9 953 047	-14.0%	+7.1%
		33.7%	66.3%			35.3%	64.7%			35.0%	65.0%		
	Aveiro	114 664	323 603	+8.1%	-0.4%	1 188 461	2 698 791	+21.4%	-2.7%	1 643 187	4 168 915	+16.1%	+6.8%
		26.2%	73.8%			30.6%	69.4%			28.3%	71.7%		
	Figueira da Foz	124 652	71 399	+8.5%	+14.8%	1 056 647	455 606	+23.8%	+22.6%	1 443 237	657 466	+13.2%	+11.3%
		63.6%	36.4%			69.9%	30.1%			68.7%	31.3%		
	Lisboa	324 317	561 885	+42.0%	-1.5%	2 722 709	4 343 925	+8.4%	+14.6%	3 935 717	6 257 979	+4.7%	+12.0%
		36.6%	63.4%			38.5%	61.5%			38.6%	61.4%		
Setúbal	276 142	194 723	+7.5%	-20.1%	2 228 388	1 964 727	-5.7%	-3.3%	3 419 591	2 959 255	-4.4%	+3.7%	
	58.6%	41.4%			53.1%	46.9%			53.6%	46.4%			
Sines	1 749 445	2 365 622	+1.7%	-2.7%	13 028 053	18 461 730	-5.1%	+0.6%	18 968 023	26 981 533	-6.1%	-0.4%	
	42.5%	57.5%			41.4%	58.6%			41.3%	58.7%			
Faro	0	0	-	-	48 967	0	+58.2%	-	63 525	0	-42.2%	-	
	-	-			100.0%	0.0%			100.0%	0.0%			
Portimão	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	
	-	-			-	-			-	-			
TOTAL	3 016 421	4 343 967	+4.7%	-1.1%	24 026 113	34 592 914	-2.7%	+3.6%	35 068 093	51 137 065	-4.8%	+3.5%	
	41.0%	59.0%			41.0%	59.0%			40.7%	59.3%			
CONTENTORES TEU	Viana do Castelo	0	0	-	-	0	0	-	-	4	4	-	-
	Douro e Leixões	26 687	32 285	-6.1%	+11.2%	231 147	259 217	+0.5%	+6.0%	348 890	384 735	+1.6%	+5.7%
	Aveiro	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
	Figueira da Foz	782	722	-23.2%	+11.4%	6 602	7 266	-4.3%	-1.2%	10 892	10 125	+4.1%	-10.8%
	Lisboa	10 674	18 755	-14.3%	+7.9%	126 862	132 377	+9.7%	+7.1%	193 141	194 099	+12.4%	+9.1%
	Setúbal	7 751	7 165	+2.3%	+7.2%	56 878	56 620	-9.3%	-2.4%	83 312	81 778	-11.2%	-3.0%
	Sines	82 430	82 018	-2.3%	-1.8%	588 229	577 726	-5.1%	-5.5%	884 898	874 311	-2.5%	-2.8%
	TOTAL	128 324	140 945	-4.2%	+2.7%	1 009 718	1 033 206	-2.4%	-1.1%	1 521 138	1 545 052	-0.4%	+0.5%
	47.7%	52.3%			49.4%	50.6%			49.6%	50.4%			
NAVIOS Número	Viana do Castelo	20	89.9	-31.0%	-2.1%	178	806.2	-1.7%	+38.8%	247	1 084.6	-2.0%	+25.6%
	Douro e Leixões	215	2 826.4	+11.4%	+29.0%	1 641	21 618.0	+1.3%	+23.7%	2 447	31 073.3	-0.9%	+15.8%
	Aveiro	87	480.0	+2.4%	+3.7%	713	4 149.4	-0.4%	+4.2%	1 055	5 977.6	+1.8%	+6.6%
	Figueira da Foz	41	175.3	+20.6%	+39.5%	321	1 170.2	+13.8%	+14.6%	456	1 671.7	+8.3%	+7.2%
	Lisboa	160	3 477.6	+16.8%	+142.4%	1 319	28 537.2	+25.0%	+153.9%	1 947	40 507.1	+22.0%	+137.6%
	Setúbal	140	1 778.2	+6.1%	+10.9%	1 046	14 074.3	-8.6%	-5.7%	1 599	21 207.1	-6.4%	-7.9%
	Sines	167	8 096.5	-0.6%	+11.0%	1 326	55 936.1	+0.1%	-0.9%	1 950	81 439.7		
	Faro	-	0.0	-	-	11	32.2	+22.2%	+27.6%	17	47.6		
	Portimão	4	73.3	+33.3%	s/s	40	781.2	+344.4%	s/s	55	1 008.8	+400.0%	+5099.8%
	TOTAL	834	16 997.2	+6.8%	+28.7%	6 595	127 104.8	+4.0%	+20.2%	9 773	184 017.4	+2.8%	+14.3%
	4.7%	95.3%			4.9%	95.1%			5.0%	95.0%			



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

TRÁFEGO DE CONTENTORES (NÚMERO DE UNIDADES)										
Períodos: Janeiro / Agosto										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines	
Hinterland	Leixões	232 082	259 824	263 162	262 527	271 316	37.0%	5.2%	+3.2%	
	Figueira da Foz	7 081	7 491	6 342	7 214	6 999	1.0%	5.4%	-0.6%	
	Lisboa (*)	193 309	201 655	117 222	148 454	158 970	21.7%	18.8%	-7.2%	
	Setúbal	56 137	53 150	62 668	70 475	65 374	8.9%	10.2%	+6.0%	
	Sines	154 875	192 685	208 823	227 252	229 650	31.4%	13.5%	+9.6%	
	Total	643 484	714 805	658 217	715 922	732 309	100.0%	5.1%	+2.6%	
Transhipment	Leixões	21 766	21 896	22 591	24 378	24 341	4.7%	5.0%	+3.4%	
	Lisboa	5 921	5 848	1 855	2 931	3 220	0.6%	41.5%	-20.1%	
	Sines	569 827	415 941	443 930	539 092	491 309	94.7%	11.6%	-0.7%	
	Total	597 514	443 685	468 376	566 401	518 870	100.0%	11.1%	-0.7%	
Total	Leixões	253 848	281 720	285 753	286 905	295 657	23.6%	5.1%	+3.2%	
	Figueira da Foz	7 081	7 491	6 342	7 214	6 999	0.6%	5.4%	-0.6%	
	Lisboa	199 230	207 503	119 077	151 385	162 190	13.0%	19.3%	-7.5%	
	Setúbal	56 137	53 150	62 668	70 475	65 374	5.2%	10.2%	+6.0%	
	Sines	724 702	608 626	652 753	766 344	720 959	57.6%	8.1%	+2.2%	
	Total UNIDADES	1 240 998	1 158 490	1 126 593	1 282 323	1 251 179	100.0%	4.9%	+1.2%	

Tráfego	Porto	Ago			Jan / Ago			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Leixões	32 481	35.8%	+1.7%	271 316	37.0%	+3.3%	404 769	37.4%	+6.1%
	Figueira da Foz	752	0.8%	-9.8%	6 999	1.0%	-3.0%	10 795	1.0%	+8.1%
	Lisboa	18 038	19.9%	+0.9%	158 970	21.7%	+7.1%	237 180	21.9%	-1.5%
	Setúbal	8 389	9.2%	-0.8%	65 374	8.9%	-7.2%	95 656	8.8%	+2.1%
	Sines	31 083	34.3%	+1.2%	229 650	31.4%	+1.1%	334 967	30.9%	+4.2%
	Total	90 743	100.0%	+1.0%	732 309	100.0%	+2.3%	1 083 367	100.0%	+3.4%
Transhipment	Leixões	2 921	4.0%	-6.1%	24 341	4.7%	-0.2%	36 961	4.7%	+0.7%
	Lisboa	364	0.5%	+2.2%	3 220	0.6%	+9.9%	4 776	0.6%	-8.8%
	Sines	70 519	95.5%	-0.1%	491 309	94.7%	-8.9%	750 839	94.7%	+3.5%
	Total	73 804	100.0%	-0.4%	518 870	100.0%	-8.4%	792 576	100.0%	+3.3%
Total	Leixões	35 402	21.5%	+1.1%	295 657	23.6%	+3.1%	441 730	23.5%	+5.6%
	Figueira da Foz	752	0.5%	-9.8%	6 999	0.6%	-3.0%	10 795	0.6%	+8.1%
	Lisboa	18 402	11.2%	+0.9%	162 190	13.0%	+7.1%	241 956	12.9%	-1.7%
	Setúbal	8 389	5.1%	-0.8%	65 374	5.2%	-7.2%	95 656	5.1%	+2.1%
	Sines	101 602	61.7%	+0.3%	720 959	57.6%	-5.9%	1 085 806	57.9%	+3.7%
	Total	164 547	100.0%	+0.4%	1 251 179	100.0%	-2.4%	1 875 943	100.0%	+3.4%

Nota: A distribuição entre *hinterland* e *transhipment* 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 (10³ 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	277 002	10 144 021	3 887 252	1 512 253	7 066 634	4 193 115	31 489 783	48 967	0	58 619 027
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
7	55 015	1 391 425	541 285	225 930	1 051 794	644 769	4 134 763	5 200	0	8 050 181
8	26 273	1 227 663	438 267	196 051	886 202	470 865	4 115 067	0	0	7 360 388



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

	TRÁFEGO COM HINTERLAND						TRÁFEGO DE TRANSHPMENT			
	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	451 361	13 868	254 912	113 498	379 699	1 213 338	39 003	4 327	786 256	829 586
1	54 620	2 159	28 424	14 426	48 723	148 352	4 590	490	97 639	102 719
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	50 781	162 794	5 223	652	87 958	93 833
5	61 278	2 052	31 120	14 528	53 447	162 425	6 225	522	96 336	103 083
6	54 292	2 792	30 779	13 755	41 192	142 810	5 578	516	100 278	106 372
7	60 445	1 844	35 308	13 929	49 971	161 497	5 156	592	108 012	113 760
8	54 315	1 504	28 944	14 916	52 600	152 279	4 657	485	111 848	116 990



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	178	1 641	713	321	1 319	1 046	1 326	11	40	6 595
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
7	29	226	110	46	170	138	177	1	1	898
8	20	215	87	41	160	140	167	0	4	834