

MEMORANDO

Assunto: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APS PARA 2019

1. INTRODUÇÃO

A presente análise inscreve-se no cumprimento da missão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e de acordo com as exigências que emanam da Lei-quadro das entidades reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e fundamenta-se nas atribuições previstas no n.º 1 do artigo 5º dos referidos Estatutos, designadamente, de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais.

É objetivo da AMT criar um ambiente regulatório mais favorável e facilitador do desenvolvimento integrado e eficiente do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, bem como do investimento estruturante no tecido produtivo, de forma a promover o crescimento económico e do emprego e o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável como expressão de cidadania.

Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o próprio Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, ainda que emitido noutro contexto, estabelece que o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária, bem como melhorar a sua produtividade.

Por outro lado, existe a necessidade de *“assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas”* e *“a concorrência salutar entre os agentes mercantis”* tal como previsto na alínea f) do artigo 81.º e alínea a) do artigo 99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como pugnar pela aplicação do princípio da equivalência no que se refere à relação custo benefício entre a taxa e a prestação administrativa que visa compensar.

Sem prejuízo da ponderação sobre a necessidade de reavaliação do enquadramento legislativo e regulamentar do setor marítimo-portuário, a AMT entendeu que a definição de um procedimento claro, objetivo e sistematizado da remessa de informação relevante seria essencial para o exercício das

respetivas obrigações legais e estatutárias, com o objetivo de melhor servir o interesse público e ter em devida conta os interesses dos *stakeholders*.

Nestes termos, de acordo com o Plano de Atividades da AMT para 2018, foram elaboradas as *“Linhas de Orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio”*, que mereceram a concordância daquelas entidades.

Nesta sequência, no uso das respetivas competências e de acordo com aquelas orientações, as administrações portuárias elaboraram e apresentaram as suas propostas de tarifários para 2019. Estas propostas não podem deixar de ser enquadradas na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 75/2017, de 24 de novembro. Tal estratégia baseou-se em diversos pressupostos internacionais e nacionais, como sejam o crescimento do número de navios e da sua capacidade, bem como a modernização dos processos de movimentação de carga ao nível dos terminais de contentores e o facto dos portos comerciais do continente terem atingido, em 2016, um volume recorde de movimentação de mercadorias, o que coloca um relevante desafio na criação de condições para a receção de navios de maiores dimensões, salvaguardando as condições de segurança e navegabilidade e permitindo, paralelamente, o incremento de outras atividades.

Face a este contexto, e no sentido de promover o desenvolvimento económico de Portugal e a alavancagem das exportações, o XXI Governo Constitucional entendeu que deveriam ser aproveitadas de forma mais eficiente as vantagens competitivas do posicionamento estratégico do País, apostando no aumento da competitividade crescente a nível global dos portos comerciais do continente e das cadeias logísticas nacionais, na modernização dos portos comerciais do continente, na melhoria das infraestruturas e acessibilidades marítimas e terrestres, na especialização da atividade de cada porto de acordo com o seu *hinterland* específico, na gestão mais eficiente da capacidade disponível, bem como na simplificação de procedimentos e numa abordagem adequada à organização do território.

A estratégia identifica, assim, os principais desafios e objetivos estratégicos para o setor marítimo-portuário e define os projetos de investimento necessários para responder a esses desafios, num total potencial de 2,5 mil milhões de euros, sendo 83% privado, 11% público nacional e 6% europeu, tendo como objetivo alcançar as metas definidas a longo prazo.

Esta Estratégia é considerada um *“programa estratégico de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa, com o objetivo de contribuir para a retoma do investimento, para a redução dos custos de contexto e para o relançamento da economia, transformando o potencial existente em crescimento económico e emprego reais”* e implica adequar infraestruturas e equipamentos e melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias, sendo que a

assunção de compromissos no âmbito da execução de medidas e ou projetos previstos depende de fundos disponíveis por parte das entidades públicas e privadas competentes e da comparticipação da União Europeia.

Esta estratégia representa assim a definição de prioridades e obrigаторiedades na prossecução de medidas e investimentos considerados prioritários, porto a porto, cujo financiamento implica, igualmente, o recurso a meios próprios, ainda que não na totalidade.

Nesse âmbito, a Estratégia identifica o investimento potencial, mas também os potenciais ganhos na atividade económica e na performance de cada porto, embora não seja efetuado um exercício sobre até que ponto a introdução de medidas de eficiência promove a diminuição dos custos associados aos serviços prestados, e consequentemente, a alteração das taxas cobradas.

De referir a este propósito a Estratégia da Comissão Europeia “Portos marítimos europeus no horizonte de 2030: os desafios”, que defende que é necessário promover a modernização, a eficiência e qualidade dos serviços e infraestruturas portuárias, designadamente tendo em vista a diminuição dos custos da atividade portuária.

A promoção da eficiência dos portos passa pela existência de *“procedimentos, abertos e transparentes, de seleção dos prestadores de serviços portuários, bem como regras para prevenir a fixação de preços abusivos pelos operadores com direitos exclusivos. Criando um contexto de concorrência aberta nos serviços portuários e introduzindo uma pressão concorrencial maior nos portos em que ela ainda não se exerce, incentivar-se-ão os operadores a prestarem serviços de maior qualidade e fiabilidade”*, o que também é alcançado através de procedimentos administrativos simplificados e desmaterializados.

Também é defendida a criação de comités consultivos dos utentes dos portos, de forma a centrar a comunidade portuária no serviço ao cliente e na prestação de serviços de maior qualidade aos navios que escalam os portos e aos utentes do interior.

A Comissão defende igualmente uma maior autonomia às autoridades portuárias, em particular na fixação das taxas e na afetação dos recursos, de forma a assegurar a eficiência das operações portuárias, devendo ser *“contrabalançada pela supervisão, a cargo de uma autoridade independente que zelará pela lealdade da concorrência e pela coordenação da atividade portuária aos níveis nacional e europeu”*, promovendo igualmente a transparência dos financiamentos públicos.

Na verdade, estas orientações consubstanciam-se, na sua maioria, no Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, ainda não acomodado na sua totalidade no ordenamento jurídico português.

É certo que o mesmo é aplicável diretamente na ordem jurídica interna a partir de 24 de março de 2019 e que não se aplica aos contratos de serviços portuários que tenham sido celebrados antes de 15 de fevereiro de 2017 e que tenham vigência limitada. Por outro lado, os contratos de serviços portuários celebrados antes desta última data que não tenham vigência limitada, ou que tenham efeitos semelhantes, devem ser alterados, a fim de dar cumprimento ao disposto no presente regulamento, até 1 de julho de 2025.

No entanto, as regras gerais serão aplicáveis na sua quase totalidade e implicarão alteração à legislação portuguesa, designadamente o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente.

Aliás, no que se refere a taxas portuárias, estabelece o regulamento que as taxas devem ser fixadas de acordo com a estratégia comercial e com os planos de investimento do porto em questão, no quadro da política portuária geral do país, mas também devem ser transparentes, facilmente identificáveis, não discriminatórias, proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado e devem contribuir para a manutenção e para o desenvolvimento da infraestrutura e das instalações portuárias, bem como para a prestação dos serviços necessários para efetuar ou facilitar as operações de transporte, devendo evitar uma tarifação excessiva dos serviços portuários, nos casos em que a situação do mercado dos serviços portuários não permita uma concorrência efetiva.

Em suma, as orientações europeias e nacionais para o setor portuário influenciam, de forma relevante, a política tarifária de cada porto, devendo ser tidas em devida conta na aprovação dos respetivos regulamentos em cada ano.

Nesse sentido, deve procurar-se o equilíbrio, nem sempre fácil, face à diversidade de circunstancialismos locais, entre as necessidades de investimento e modernização da infraestrutura e serviços, com os imperativos de transparência e de equivalência e proporcionalidade entre as taxas por serviços prestados e os custos tidos com esses serviços, sempre num caminho de promoção da competitividade e concorrência saudável no setor.

2. ENQUADRAMENTO GERAL

Neste ponto procede-se a uma breve consideração sobre o contexto macroeconómico, nacional e internacional, bem como sobre a atividade que traduz o comportamento global do sistema portuário do Continente, onde se inserem naturalmente as diversas propostas de atualização dos regulamentos de tarifas para 2019.

2.1. Breve caracterização da conjuntura macroeconómica

Estudos recentes dos organismos internacionais preveem para o período 2018-2019 um ambiente global favorável à manutenção de um crescimento da economia acima de +3%, mas com uma ligeira desaceleração face ao verificado no ano corrente.

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) e o Fundo Monetário Internacional (FMI) preveem que a economia global cresça +3,9% em 2018 e 2019, devido a mais investimento, comércio internacional e emprego, com a zona euro, principal origem das importações e destino das exportações nacionais, a crescer +2,3%.

A Organização das Nações Unidas (ONU), mais moderada, prevê que a economia global cresça +3,2% mas alerta para um abrandamento decorrente do crescente aumento das tensões geopolíticas subjacente às disputas comerciais internacionais, nomeadamente entre os Estados Unidos da América (EUA) e a China.

A Organização Mundial do Comércio (OMC) corrigiu as suas previsões de abril que apontavam para um crescimento do comércio mundial de bens de +4,4% em 2018, para +3,9%, alertando também para um abrandamento deste crescimento caso as tensões comerciais se agravem, esperando que se estabilize na casa dos +3,7% em 2019, inferior aos anteriores +4%.

O Banco Mundial é mais prudente nas suas previsões e considera que depois de atingir +3,1% em 2017 e 2018, o crescimento global deverá ser moderado nos próximos dois anos, evoluindo gradualmente para +3% em 2019 e +2,9% em 2020.

Neste contexto internacional, o Banco de Portugal prevê que o produto interno bruto (PIB) nacional cresça em 2018 cerca de 2,3%, mais alavancado nas exportações (4,6%) do que na procura interna (2,2%) recuando para 1,9% em 2019 e 1,7% em 2020.

Nas outras principais variáveis macroeconómicas, assinala-se também algum recuo para o futuro próximo, em particular o consumo privado que passa de +2,2% para +1,9%, o consumo público de +0,8% para +0,1%, as exportações a recuarem 0,9 pontos percentuais para +4,6% e as importações a recuarem 0,7 pontos percentuais para +5%, ambos para 2019, sendo que as exportações ainda recuarão 0,3 pontos percentuais em 2020, para +4,3%.

2.2. Do Sistema Portuário do Continente

- Atividade portuária

Descrito sucintamente no ponto anterior, o contexto macroeconómico global e nacional em que as administrações portuárias (AP) vão apresentar as propostas de revisão dos respetivos tarifários gerais,

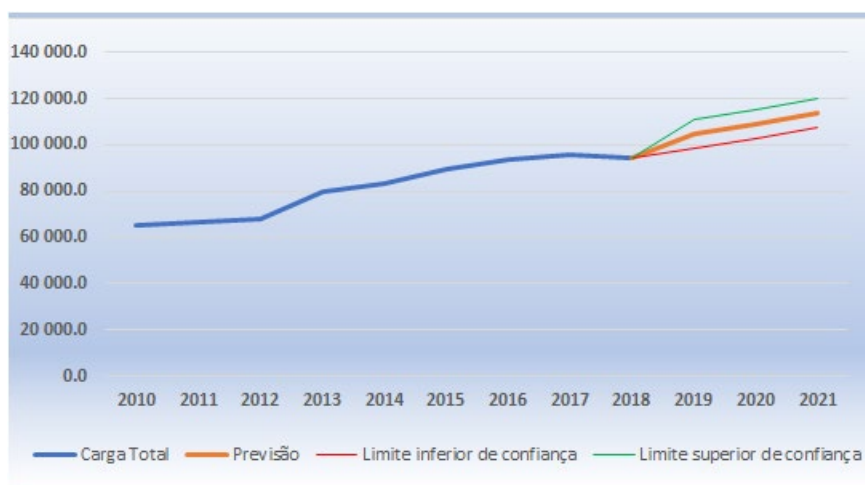
importa agora caracterizar o comportamento que os vários portos observaram em 2018 e anos anteriores, bem como efetuar uma estimativa de evolução a médio prazo.

Em termos globais, o Sistema Portuário do Continente verificou um relativo crescimento até 2017 e prevê-se um ligeiro recuo de 1,6% para o corrente ano de 2018, incluindo a carga movimentada em *transshipment*, resultante da conjugação de uma quebra de 1% nas operações de embarque, grande parte das quais relativas a exportação, e de 2% nas operações de desembarque, que suportam a maioria das importações.

EVOLUÇÃO E TENDÊNCIA DO VOLUME DE CARGA

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 ^(*)
Carga Embarcada	mTon	23 963.8	25 203.8	27 547.8	34 495.1	36 464.2	38 086.2	39 681.4	39 070.7	38 673.8
	Δ%		+5.2%	+9.3%	+25.2%	+5.7%	+4.4%	+4.2%	-1.5%	-1.0%
Carga Desembarcada	mTon	41 087.0	41 690.0	40 652.4	45 173.2	46 586.0	51 236.0	54 196.3	56 849.0	55 685.1
	Δ%		+1.5%	-2.5%	+11.1%	+3.1%	+10.0%	+5.8%	+4.9%	-2.0%
Total de Carga Movimentada	mTon	65 050.8	66 893.8	68 200.3	79 668.3	83 050.2	89 322.2	93 877.7	95 919.7	94 358.9
	Δ%		+2.8%	+2.0%	+16.8%	+4.2%	+7.6%	+5.1%	+2.2%	-1.6%

(*) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a agosto



Salienta-se o facto de estes números surgirem ligeiramente amortecidos pelo crescimento esperado da Carga Contentorizada movimentada em operações de *transshipment*, caso contrário a quebra estimada por extrapolação dos dados acumulados a agosto elevar-se-ia a 2,3% (conjunção de -1,8% nos embarques e de -2,7% nos desembarques). No entanto, a previsão por análise de regressão linear torna expectável uma evolução global positiva para os próximos anos, mesmo na hipótese do limite mais pessimista da projeção.

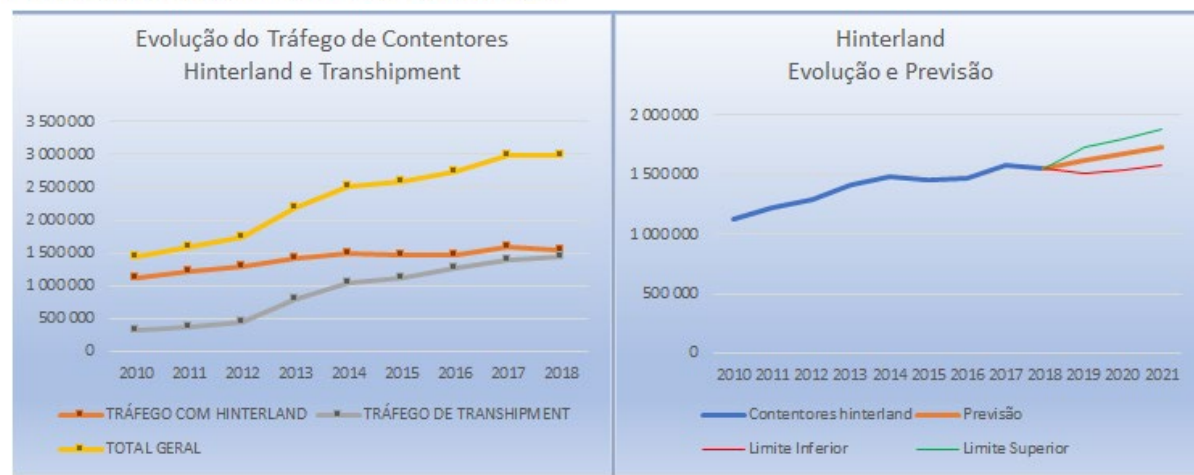
Este comportamento não é, naturalmente, idêntico em todos os portos e será objeto de análise individual no capítulo respetivo.

No tráfego de Contentores prevê-se em termos globais um ligeiro crescimento no conjunto do tráfego com o *hinterland* e de *transshipment*, resultante da conjunção de uma quebra de -2% no primeiro com um acréscimo de +2,4% no segundo. Sublinha-se, no entanto, o facto de, com exceção de Sines, o tráfego com o *hinterland* ser preponderante face ao *transshipment* e que o limite inferior da projeção para 2019 (gráfico infra da direita) apresenta a manutenção da evolução negativa, recuperando nos anos de 2020 e 2021.

EVOLUÇÃO E TENDÊNCIA DO VOLUME DE CONTENTORES NOS TRÁFEGOS COM HINTERLAND E EM TRANSHIPMENT

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 ^(*)
TRÁFEGO COM HINTERLAND		1 123 081	1 227 188	1 289 284	1 408 047	1 485 031	1 460 406	1 466 339	1 579 112	1 548 034
	Δ%	-	+9.3%	+5.1%	+9.2%	+5.5%	-1.7%	+0.4%	+7.7%	-2.0%
TRÁFEGO DE TRANSHIPMENT		316 403	370 606	451 315	784 941	1 034 767	1 119 354	1 277 645	1 395 521	1 428 999
	Δ%	-	+17.1%	+21.8%	+73.9%	+31.8%	+8.2%	+14.1%	+9.2%	+2.4%
TOTAL GERAL		1 439 484	1 597 794	1 740 600	2 192 988	2 519 798	2 579 760	2 743 984	2 974 633	2 977 034
	Δ%	-	+11.0%	+8.9%	+26.0%	+14.9%	+2.4%	+6.4%	+8.4%	+0.1%

(*) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a agosto



No tráfego de *transshipment* assiste-se a um abrandamento da tendência de crescimento, mas observam-se valores positivos quer para as estimativas do ano corrente, quer para os próximos anos.

No tocante ao movimento de navios constata-se que o ano corrente se caracteriza globalmente por um recuo, quer do número de escalas, quer do volume de arqueação bruta, com variações respetivas de -0,7% e -2,2%.

No entanto, a tendência de evolução, a taxas médias anuais respetivas de +0,9% e +6,5% se considerarmos o período desde 2010 ou de +0,5% e +3,9% para o período mais recente, desde 2014, deixam antever uma projeção positiva para 2019, mesmo no cenário mais negativo, conforme evidencia o gráfico seguinte.

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 ^(*)
Número		10 536	10 405	9 625	10 384	10 592	10 863	10 814	10 924	10 845
	Δ%	-	-1.2%	-7.5%	+7.9%	+2.0%	+2.6%	-0.5%	+1.0%	-0.7%
GT (10 ³)		130 268.9	139 374.8	140 135.1	165 289.4	173 553.5	191 503.1	200 424.9	207 256.4	202 738.0
	Δ%	-	+7.0%	+0.5%	+18.0%	+5.0%	+10.3%	+4.7%	+3.4%	-2.2%

(*) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a agosto



Em suma, para concluir este capítulo de enquadramento setorial, assinala-se o facto de no ano corrente se assistir a um desempenho global ligeiramente negativo, quer em termos de carga, de contentores e de navios, com exceção das operações de *transshipment* de Contentores, mas que beneficiam praticamente em exclusivo o porto de Sines.

Já as projeções históricas da maioria dos indicadores indiciam uma evolução positiva para 2019, com uma única incerteza no tráfego de Contentores com o *hinterland* que, no cenário mais pessimista, evoluirá no sentido do registo de novo recuo.

- Situação económica global das administrações portuárias

Tendo subjacente históricos, perfis e níveis de atividade distintos, a estrutura económica das AP apresenta naturalmente particularidades que devem ser tidas em conta na análise das propostas de revisão do regulamento de tarifas em curso.

Com a situação económica que se estima venha a ser observada no final do corrente exercício, temos que o valor total de prestações de serviços das AP atingirá o montante de cerca de 198 milhões de

euros, com um resultado de exploração de cerca de 34 milhões de euros, associado a um rácio médio de resultados sobre rendimentos de +17%.

Rubrica	APDL	APA	APFF	APL	APSS	APS	TOTAL
1. Rendimentos da atividade portuária	56 484	13 948	4 145	50 867	23 788	48 356	197 587
2. Gastos Diretos	43 192	-	-	34 129	12 369	11 203	100 893
3. Gastos Indiretos	5 382	-	-	10 575	7 414	23 343	46 714
4. Gastos Totais (2+3) (*)	48 574	12 553	3 730	44 704	19 783	34 546	163 890
5. Resultados da atividade portuária	7 910	1 395	414	6 163	4 005	13 810	33 697
(*) A APA e APFF não disponibilizaram elementos, pelo que, neste quadro, se considerou os 'Gastos Totais' correspondentes a 90% dos 'Rendimentos'							
% Resultados Sobre Rendimentos	+14,0%	+10,0%	+10,0%	+12,1%	+16,8%	+28,6%	+17,1%

Subjacentes a estes valores está o desenvolvimento da atividade das AP nas diversas áreas de negócio, a saber, nomeadamente, as relativas aos serviços prestados no âmbito dos regulamentos gerais de tarifas, dos regulamentos específicos, concessões de movimentação de carga e outras concessões (náutica de recreio, pescas, ...), que globalmente, e em valores aproximados, dado que nem todas as AP apresentaram os valores com o necessário detalhe, se traduzem no seguinte quadro,

	Regulamento Geral de Tarifas (Geral)	Regulamento de tarifas específicas	Concessões (movimento de cargas)	Outras áreas de negócio	Total
1. Rendimentos	63 110 409	13 546 060	81 040 040	39 890 416	197 586 925
4. Gastos Totais (2+3)	53 088 191	13 259 093	58 157 505	1 021 661	163 890 370
5. Resultados (1-4)	10 022 218	286 967	22 882 535	38 868 754	33 696 554
Distribuição % por Áreas de Negócio					
Rendimentos	+31,9%	+6,9%	+41,0%	+20,2%	+100,0%
Gastos Totais	+32,4%	+8,1%	+35,5%	+0,6%	+100,0%
Resultados	+29,7%	+0,9%	+67,9%	+115,3%	+100,0%
% Resultados / Rendimentos	+15,9%	+2,1%	+28,2%	+97,4%	+17,1%

Nota: Valores aproximados por incluírem estimativas

cuja leitura revela que os regulamentos gerais de tarifas, cujas propostas estão em avaliação, representam cerca de 32% do total dos rendimentos operacionais, 32% dos gastos totais e 30% do total de resultados.

Em termos do total das AP, a área de negócios relativa aos serviços abrangidos pelos regulamentos gerais de tarifas apresenta uma taxa de resultados sobre rendimentos da ordem dos 16%, ligeiramente inferior aos 17% apurados globalmente, influenciados pelos valores desse indicador apurados para as concessões de movimentação de carga (28%).

- Orientações e Estratégias

O acionista único, Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF), emitiu oportunamente instruções para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão (IPG) reportados ao triénio 2018-2020, ou seja, para a elaboração da proposta de Plano de Atividades e Orçamento, no sentido de esta dever materializar políticas que garantam nomeadamente:

- I. a melhoria da eficiência operacional, traduzida numa redução do peso dos gastos operacionais no volume de negócios; e
- II. a contenção dos gastos com pessoal.

A DGTF adiantou ainda que *“por norma, é expectável que as principais variáveis de atividade da empresa, por exemplo volume de negócios ou FSE, evoluam em linha com indicadores como o consumo privado e a evolução dos preços”*, indicando para o consumo privado em cada ano do período 2018-2020 o valor 1,6 e para a evolução dos preços 1,7 para 2018 e 2019 e 1,8 para 2020, conforme constava no Programa de Estabilidade.

Sublinha-se o facto de poderem ter sido emitidas orientações subsequentes e específicas para cada uma das AP.

3. ENQUADRAMENTO E APRECIÇÃO DA PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APS

No presente enquadramento da proposta de atualização do Regulamento de Tarifas para 2019 apresentado pela APS pretende-se caracterizar sucintamente o seu desempenho em termos da atividade portuária desenvolvida, bem como a sua situação económica, quer em termos globais, quer em termos operacionais das diversas áreas de negócio e serviços prestados no âmbito do regulamento geral de tarifas, na medida em que a informação disponibilizada o permitir.

- Atividade portuária

Porto de Sines

Por influência do acréscimo extraordinário do movimento de carga registado em 2016, decorrente das operações de transbordo de 1,7 milhões de toneladas de Petróleo Bruto com destino a Leixões, impossibilitado de o receber em navios de grande dimensão, por inoperacionalidade do Terminal Oceânico, e do pico registado no início de 2017 nas operações de *transshipment* de contentores, o porto de Sines registou um decréscimo do volume de carga em 2017 e estima-se que o mesmo se repita em 2018.

Esta facto não pode ser associado a um ciclo recessivo, mas tão somente a um retorno à trajetória normal de evolução em crescendo a uma taxa média anual de cerca de +2,3% entre 2016 e 2018.

Fortemente influenciado pelo tráfego de *transshipment*, que abrandou o seu crescimento, estima-se que o volume de carga movimentada em 2018 reflita uma quebra de -5,5%, e que o movimento de Contentores cresça +3,1% no volume de TEU.

O movimento de navios indicia igualmente uma quebra para 2018, que, em termos de arqueação bruta, se traduzirá por uma redução de -3,9%.

É de admitir que a evolução da atividade portuária do porto de Sines se estabilize até final do corrente ano, prevendo-se um crescimento para 2019, quer na carga, quer no movimento de navios, indutor de condições para uma melhoria real das condições de exploração do porto.

EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 ^(*)
CARGA										
Carga Embarcada	mTon	7 665	7 009	8 173	11 341	11 384	13 347	16 320	14 479	14 210
	Δ%	-	-8.6%	+16.6%	+38.8%	+0.4%	+17.2%	+22.3%	-11.3%	-1.9%
Carga Desembarcada	mTon	16 041	16 546	17 689	19 909	19 839	23 370	25 701	26 151	24 201
	Δ%	-	+3.1%	+6.9%	+12.6%	-0.4%	+17.8%	+10.0%	+1.8%	-7.5%
Total de Carga Movimentada	mTon	23 706	23 554	25 862	31 250	31 222	36 718	42 021	40 631	38 411
	Δ%	-	-0.6%	+9.8%	+20.8%	-0.1%	+17.6%	+14.4%	-3.3%	-5.5%
CONTENTORES										
TEU		376 019	445 185	553 062	931 036	1 227 694	1 332 200	1 513 083	1 669 057	1 720 334
	Δ%	-	+18.4%	+24.2%	+68.3%	+31.9%	+8.5%	+13.6%	+10.3%	+3.1%
NAVIOS										
Nº DE ESCALAS		1 636	1 573	1 653	2 010	2 003	2 187	2 422	2 224	2 118
GT (10 ³)		38 714	41 967	47 597	65 188	70 234	80 071	94 750	90 212	86 676
	Δ%	-	+8.4%	+13.4%	+37.0%	+7.7%	+14.0%	+18.3%	-4.8%	-3.9%

(*) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a agosto

Portos do Algarve (Faro e Portimão)

A atividade portuária de movimentação de carga nos portos de Faro e Portimão é meramente residual e instável. O porto de Faro depende quase em exclusivo da atividade do Centro de Produção de Loulé da Cimpor, que atravessa um período de instabilidade e induz irregularidade na utilização do porto como veículo de exportações. E o porto de Portimão não tem praticamente movimento de carga, desde que o funcionamento de linha regular de *ferry*, com viagens semanais para o Funchal, operado pelo armador espanhol Naviera Armas, cessou em janeiro de 2012 (esta linha regular fazia o transporte de passageiros e carga rodada, sendo a sua atividade mais relevante o acolhimento de navios de cruzeiro de passageiros).

Difícilmente se reunirão condições para uma exploração económica equilibrada nestes dois portos, que têm um tarifário geral próprio.

EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 ^(*)
CARGA										
Carga Embarcada	mTon	89	92	256	357	357	396	158	85	156
	Δ%	-	+2.4%	+179.2%	+39.7%	-0.2%	+11.1%	-60.0%	-46.5%	+84.5%
Carga Desembarcada	mTon	15	11	16	-	0	-	-	0	0
	Δ%	-	-25.3%	+42.4%	-100.0%	-	-100.0%	-	-	+184.9%
Total de Carga Movimentada	mTon	105	103	272	357	357	396	158	85	157
	Δ%	-	-1.6%	+164.2%	+31.4%	-0.2%	+11.1%	-60.0%	-46.5%	+84.6%
NAVIOS										
Nº DE ESCALAS		118	139	135	122	111	155	92	99	144
GT (10³)		2 284	2 930	1 538	1 270	793	1 191	945	1 368	1 917
	Δ%	-	+28.3%	-47.5%	-17.4%	-37.5%	+50.2%	-20.6%	+44.7%	+40.2%

(*) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a agosto

- Situação económica

Porto de Sines

A situação económica da APS subjacente à jurisdição do porto de Sines apresenta uma sólida estrutura económica, com um volume global de rendimentos ao nível dos 47 milhões de euros entre 2016 e 2018, após o crescimento de +9,9% de 2015 para 2016. Também os resultados líquidos dos exercícios para o mesmo período apresentam valores na casa dos 21 milhões de euros.

Rubricas (agregadas)	2016 Real	2017 Real	2018 Estimado	2019 Previsto	Δ% '17/'16	Δ% '18/'17	Δ% '19/'18
1. Vendas, Serviços Prestados e Subsídios à Exploração	47 372.0	47 211.4	46 914.0	51 077.0	-0.3%	-0.6%	+8.9%
2. Outros Rendimentos	16 065.3	17 300.0	17 010.0	13 207.0	+7.7%	-1.7%	-22.4%
3. Gastos Operacionais	(15 377.7)	(15 434.1)	(16 426.5)	(17 349.5)	+0.4%	+6.4%	+5.6%
4. Outros Gastos	(2 322.5)	(3 184.8)	(2 380.0)	(2 452.0)	+37.1%	-25.3%	+3.0%
5. Imparidades, Provisões e Variações de Justo Valor	91.5	463.5	1.0	1.0	+406.5%	-99.8%	+0.0%
6. EBITDA	45 828.7	46 356.0	45 118.5	44 483.5	+1.2%	-2.7%	-1.4%
7. Depreciação, Amortizações e Imparidade de Investimentos	(18 043.2)	(18 326.8)	(18 146.0)	(19 155.0)	+1.6%	-1.0%	+5.6%
8. EBIT	27 785.5	28 029.3	26 972.5	25 328.5	+0.9%	-3.8%	-6.1%
9. Juros e Impostos	(6 871.4)	(6 958.9)	(6 746.0)	(4 331.0)	+1.3%	-3.1%	-35.8%
10. Resultado líquido do período	20 914.1	21 070.4	20 226.5	20 997.5	+0.7%	-4.0%	+3.8%
Rentabilidade do Volume de Negócios [10 / (1+2)]	+33.0%	+32.7%	+31.6%	+32.7%	-	-	-

Com a proposta de atualização do tarifário para 2019, a APS prevê um acréscimo de vendas e serviços prestados da ordem dos +8,9%, após, nomeadamente, ligeira redução (-0,5%) nos fornecimentos e serviços externos e aumento de +4,1% nos gastos com pessoal.

Como decorre do resultado do cálculo apresentado em anexo, a taxa de rentabilidade bruta média, ponderada conforme definido nas 'Orientações' e calculada com base nos dados apresentados para o período de 2015-2017, situa-se aos 33,7%, ligeiramente inferior aos 35,3% apresentados pela APS para o período 2016-2018.

Embora não disponha de um verdadeiro sistema de contabilidade analítica de custos, a APS apresentou informação relativa a rendimentos e gastos imputados às diversas áreas de negócios que desenvolve, bem como aos serviços prestados no âmbito do regulamento geral de tarifas.

Os valores apresentados no quadro resumo infra permitem concluir que os serviços prestados e abrangidos pelo regulamento geral de tarifas representam 41,1% do total de rendimentos estimados para 2018, e apresentam globalmente um resultado positivo de valor correspondente a 42,5% do volume de rendimentos. Salienta-se o facto de, no período entre 2016 e 2018, a quota representada pelos rendimentos do regulamento geral de tarifas, por um lado, e a percentagem face a este valor associada aos resultados obtidos, apresentarem relativa estabilidade, com variações não superiores a três pontos percentuais.

Assinala-se ainda o facto de os rendimentos associados ao regulamento de tarifas específicas, aprovado pela APS sem parecer da AMT, representarem apenas 8,9% do total, enquanto as concessões de movimentação de carga registam a quota mais significativa, 42,5% do total.

Com os valores previstos para 2019, a quota dos rendimentos gerados pelo regulamento geral de tarifas cifrar-se-ia em 41,7% e os resultados associados elevar-se-iam a 44,4%.

Área de Negócio	Rendimentos 2018 10³ €	%	Resultados	% Res/Redtos
Regulamento Geral de Tarifas	19 279.0	41.1%	8 190.4	+42.5%
Regulamento de tarifas específicas	4 164.0	8.9%	(987.5)	-23.7%
Concessões (movimento de cargas)	19 934.0	42.5%	8 434.0	+42.3%
Concessões (pesca)	50.0	0.1%	(229.0)	-458.0%
Concessões (Náutica de recreio)				-
Concessões (outras)	3 121.5	6.7%	1 527.4	+48.9%
Outras áreas de negócio	164.5	0.4%	32.8	+19.9%
Total	46 904.0	100.0%	16 421.5	+35.0%

No que respeita ao detalhe dos serviços prestados no âmbito do conjunto do regulamento geral de tarifas e do regulamento de tarifas específicas, resumidos no quadro seguinte, constata-se que o resultado apurado é fundamentalmente condicionado pelo comportamento da TUP Navio que detém uma quota de 64% do total de rendimentos, seguido dos serviços de pilotagem que representam 18,3%, ficando para os restantes serviços, limitados aos fornecimentos, uma quota de 17,8%. Relativamente aos resultados associados a cada um destes serviços, temos que a TUP Navio apresenta um resultado de +51,2%, a pilotagem de +12% e os fornecimentos um resultado negativo de -23,7%.

Importa sublinhar o comportamento assimétrico revelado pelos principais serviços, que justificaria a aplicação de fatores diferenciados de atualização do valor das taxas, podendo ser negativo na TUP Navio e maximizada dentro do aceitável (1,5 vezes o IHPC) para os diversos fornecimentos.

Serviços incluídos no Regulamento Geral de Tarifas + Tarifas Específicas	Rendimentos 2018 10³ €	% Redtos	Resultados	% Res/Redtos
TUP Navio	15 005.0	64.0%	7 679.4	+51.2%
Pilotagem	4 274.0	18.2%	511.1	+12.0%
Reboque	0.0	0.0%	0.0	-
Amarração/ Desamarração	0.0	0.0%	0.0	-
Movimentação de Cargas	0.0	0.0%	0.0	-
Tráfego de Passageiros	0.0	0.0%	0.0	-
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	0.0	0.0%	0.0	-
Uso de Equipamentos	0.0	0.0%	0.0	-
Fornecimentos	4 164.0	17.8%	(987.5)	-23.7%
Resíduos	0.0	0.0%	0.0	-
Diversos	0.0	0.0%	0.0	-
Total	23 443.0	100.0%	7 202.9	+30.7%

Portos do Algarve (Faro e Portimão)

A reduzida dimensão dos portos e Faro e de Portimão determinam necessariamente uma forte variabilidade da respetiva estrutura económica, aumentando as oscilações e irregularidades da atividade portuária.

O resumo apresentado nos quadros infra evidencia o referido e demonstra a forte insuficiência de rendimentos gerados pela exploração das diversas áreas de negócios e dos serviços prestados no âmbito do regulamento geral de tarifas.

Rubricas (agregadas)	2016 Real	2017 Real	2018 Estimado	2019 Previsto	Δ% '17/'16	Δ% '18/'17	Δ% '19/'18
1. Vendas, Serviços Prestados e Subsídios à Exploração	2 445.5	1 393.3	1 451.0	1 453.0	-43.0%	+4.1%	+0.1%
2. Outros Rendimentos	65.3	0.0	0.0	5 105.0	-100.0%	-	-
3. Gastos Operacionais	(4 028.8)	(2 050.9)	(2 218.5)	(2 161.5)	-49.1%	+8.2%	-2.6%
4. Outros Gastos	(163.2)	(70.4)	0.0	(65.0)	-56.9%	-100.0%	-
5. Imparidades, Provisões e Variações de Justo Valor	35.3	62.5	0.0	0.0	+77.3%	-100.0%	-
6. EBITDA	(1 646.0)	(665.4)	(767.5)	4 331.5	-59.6%	+15.3%	-664.4%
7. Depreciação, Amortizações e Imparidade Investimentos	(1 014.5)	(730.3)	(834.0)	(8 180.0)	-28.0%	+14.2%	+880.8%
8. EBIT	(2 660.4)	(1 395.8)	(1 601.5)	(3 848.5)	-47.5%	+14.7%	+140.3%
9. Juros e Impostos	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	-
10. Resultado líquido do período	(2 660.4)	(1 395.8)	(1 601.5)	(3 848.5)	-47.5%	+14.7%	+140.3%
Rentabilidade do Volume de Negócios [10 / (1+2)]	-106.0%	-100.2%	-110.4%	-58.7%	-	-	-

Área de Negócio	Rendimentos 2018 10³ €	%	Resultados	% Res/Redtos
Regulamento Geral de Tarifas	558.5	38.5%	(1 110.6)	-198.9%
Regulamento de tarifas específicas	283.5	19.5%	(133.7)	-47.2%
Concessões (movimento de cargas)				-
Concessões (pesca)				-
Concessões (Náutica de recreio)	136.0	9.4%	(224.5)	-165.1%
Concessões (outras)	10.0	0.7%	(53.2)	-531.6%
Outras áreas de negócio	464.0	32.0%	(1 053.4)	-227.0%
Total	1 452.0	100.0%	(2 575.4)	-177.4%

Serviços incluídos no Regulamento Geral de Tarifas	Rendimentos 2018 10³ €	% Redtos	Resultados	% Res/Redtos
TUP Navio	144.0	17.1%	(115.5)	-80.2%
Pilotagem	150.0	17.8%	(464.2)	-309.5%
Reboque	151.0	17.9%	(366.1)	-242.5%
Amarração/ Desamarração	56.0	6.7%	(79.1)	-141.3%
Movimentação de Cargas	0.0	0.0%	0.0	-
Tráfego de Passageiros	49.0	5.8%	(39.3)	-80.2%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	8.5	1.0%	(6.8)	-80.2%
Uso de Equipamentos	18.5	2.2%	(14.8)	-80.2%
Fornecimentos	249.0	29.6%	(205.4)	-82.5%
Resíduos	16.0	1.9%	(12.8)	-80.2%
Diversos	0.0	0.0%	0.0	-
Total	842.0	100.0%	(1 304.2)	-154.9%

4. APRECIÇÃO DAS PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DOS REGULAMENTOS DE TARIFAS DA APS

Porto de Sines

No âmbito da atualização do Regulamento de Tarifas para 2019, a APS propõe “uma revisão global no valor das taxas do RTAPS – Porto de Sines para 2019, tendo sido utilizado o fator genérico de 1,4%, fator correspondente à previsão de inflação do Banco de Portugal para 2018, medida pela projeção do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC), publicada no Boletim Económico de junho de 2018”¹. A justificação para a atualização centra-se:

- Na necessidade que os rendimentos acompanhem a evolução dos gastos, de acordo com as indicações da tutela acionista de redução do indicador gastos operacionais / volume de negócios.

O aumento dos rendimentos é tanto mais relevante que a rubrica dos Fornecimentos e serviços externos vai aumentar devido à necessidade de se apostar em operações de manutenção e de monitorização de infraestruturas, instalações e equipamentos, de forma a assegurar a operacionalidade, segurança e competitividade do porto de Sines.

Do lado do volume de negócios, é esperada uma evolução positiva, mas não muito acentuada por não se perspetivar um grande crescimento da atividade portuária.

- Na necessidade de gerar fluxos financeiros necessários ao financiamento do plano de investimentos para o triénio 2018-2020.

Com efeito, na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026 estão previstos investimentos para os portos de Sines e do Algarve no montante de cerca de 688 milhões de euros. Relativamente ao porto de Sines, o investimento

¹ Excecionam-se as taxas de utilização de pessoal, cujos valores não foram atualizados.

previsto, a ser financiado por fundos nacionais da responsabilidade da APS, é a ampliação do molhe leste do Terminal XXI.

- No objetivo de manutenção do equilíbrio económico-financeiro da empresa, que deve ser atingido através de uma política adequada de atualização das tarifas e por uma contenção dos dividendos a distribuir ao acionista.

Além da atualização das tarifas, a proposta de regulamento de tarifas para 2019 para o porto de Sines prevê as seguintes alterações:

- Alargamento da redução de “prémio verde” da TUP/Navio aos navios titulares de certificado da ISO 14001.
- Revisão dos dois últimos escalões da redução da TUP/Navio atribuída aos navios que cumpram o serviço da linha de navegação regular, com o objetivo de limitar a acumulação de reduções a um máximo de 52,5%.
- Introdução de uma nova condição de caracterização de serviço de valor estratégico.

Consta do Relatório de Gestão e Contas da Administração do Porto de Sines (APS) a referência à Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2016, de 16 de março, que determinou a criação da Fatura Única Portuária por Escala de Navio, que, no seu preâmbulo explanava que *“No entanto, sem prejuízo do rigor na escolha dos investimentos e na alocação de fundos públicos quanto ao planeamento e à realização de obras públicas de dimensão significativa, a simplificação administrativa assume primordial importância, sendo estrutural a opção de eliminação da burocracia, tornando o Estado mais ágil, facilitando o exercício de atividades económicas, assegurando maior segurança e clareza nas relações administrativas, diminuindo os custos de contexto e aumentando a competitividade. Neste contexto, o programa SIMPLEX 2016 já prevê a introdução da Fatura Única Portuária por Escala de Navio, com vista a assegurar que todos os valores cobrados pelas várias entidades envolvidas passem a ser faturados por uma única, com evidentes vantagens para os armadores e com importantes impactos na redução de custos administrativos e de contexto e ganhos económicos relevantes. Estima-se que esta iniciativa possa implicar a redução direta dos custos por escala de navio e uma economia de cerca de 600 000 folhas de papel por ano. Tendo em conta a natureza estrutural, abrangente e transversal dessa medida, nos portos nacionais principais, com a correspondente redução de emissões de dióxido de carbono (CO₂ (índice 2)) superior a 9 toneladas por ano, importa dar início à respetiva implementação para que, a curto prazo, sejam alcançados e potenciados todos os seus efeitos positivos”*.

Em contrapartida, refere a APS que a tutela acionista *“exige uma evolução favorável do indicador gastos operacionais / volume de negócios para efeitos de aprovação dos Planos de Atividade e Orçamentos da APS”* e *“apesar da liquidez e da capacidade de endividamento da empresa, o elevado*

montante do plano de investimentos aconselha a que se garantam meios próprios para a manutenção do equilíbrio económico-financeiro”, sendo que “num cenário futuro de maior restrição à subsidiação a fundo perdido das infraestruturas portuárias e num quadro de forte investimento, o equilíbrio económico-financeiro deve ser alcançado por via de uma adequada política de atualização das tarifas e por uma contenção dos dividendos a distribuir ao acionista”.

Uma análise mais detalhada das contas de exploração analítica da APS para o porto de Sines mostra que o regulamento de tarifas e as concessões da carga são, praticamente com o mesmo peso, as principais fontes de receita e de resultados do porto de Sines. No âmbito do regulamento de tarifas, a TUP/Navio é o serviço com resultados mais elevados e isto durante todo o período em análise (2016-2019).

De acordo com a demonstração de resultados, prevê-se que o resultado líquido diminua cerca de 9% entre 2016 e 2019, e isto porque, apesar de um aumento nas vendas e serviços prestados de mesma percentagem, está previsto que haja um aumento de cerca de 12% dos gastos, motivado essencialmente por um aumento de cerca de 20% no custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas.

A comparação das taxas praticadas pelo porto de Sines com as praticadas pelos outros portos nacionais revela que a taxa TUP Navio é globalmente mais elevada no porto de Sines do que nos restantes portos e o inverso é verdade para a taxa de pilotagem. A comparação com os portos espanhóis revela que o custo total por navio é significativamente superior em Espanha, mas tal deve-se ao facto de os portos espanhóis cobrarem a TUP Carga, que não é cobrada em Portugal desde 2014. Com efeito, se limitarmos a comparação às taxas TUP Navio e taxa de pilotagem, estas são significativamente superiores em Portugal.

[Informação confidencial].

Portos do Algarve (Faro e Portimão)

A estratégia tarifária da APS para os portos do Algarve foi o “*alargamento das reduções previstas para os navios em serviço de linha regular de transporte de passageiros, nomeadamente as reduções previstas na TUP/Navio, tarifa de pilotagem, tarifa de amarração e tarifa de passageiros, a todos os navios que cumpram o serviço de linha de navegação regular*” assim como a “*atualização global no valor das taxas do RTAPS – Portos comerciais de Faro e de Portimão para 2019, tendo sido utilizado o fator genérico de 1,4%, fator correspondente à previsão de inflação do Banco de Portugal para 2018, medida pela projeção do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC), publicada no Boletim Económico de junho de 2018*”.

A atualização proposta para o Regulamento de Tarifas para 2019 para os portos do Algarve encontra-se em linha com a metodologia de avaliação da AMT, uma vez que a situação financeira dos portos do Algarve foi sempre deficitária, tendência que se prevê que se agrave em 2019, apesar do aumento muito significativo dos outros rendimentos, mas que é, em grande parte, compensada pelo aumento ainda mais significativo das imparidades de investimentos depreciáveis/amortizáveis.

Se analisarmos as contas de exploração por tipo de serviço, é possível concluir que todos os serviços apresentam resultados negativos² para todos os anos do período em análise (2016-2019). A TUP Navio tem vindo a apresentar um resultado cada vez menos negativo, impulsionado pela redução dos custos diretos e indiretos associados a este serviço. Os restantes serviços não apresentam uma tendência evidente mas de uma forma geral mantêm-se as mesmas ordens de grandeza durante este período.

A comparação das taxas cobradas nos portos do Algarve com as taxas cobradas nos portos ibéricos parece revelar que, em termos de navios de cruzeiro de passageiros, as taxas da TUP Navio são superiores nos portos do Algarve do que nos portos do Douro, Leixões ou Viana do Castelo. No porto de Lisboa, as taxas são inferiores para os navios com menor arqueação bruta e superiores para os navios de maior dimensão. A comparação com os portos espanhóis³ não revela uma tendência clara, umas taxas são superiores, outras são inferiores. Em termos de taxas de pilotagem, as praticadas nos portos do Algarve são inferiores às dos portos de Douro, Leixões e Viana do Castelo e de Lisboa, mas superiores às praticadas nos portos espanhóis.

Em termos de navios de carga, os portos do Algarve praticam taxas de TUP Navio mas baixas do que todos os portos do Continente⁴, com exceção dos portos de Setúbal e Sesimbra. No respeitante à taxa de pilotagem e de reboque, os portos do Continente praticam mais ou menos todas as mesmas taxas, que são superiores às praticadas pelos portos espanhóis. As taxas de amarração dos portos do Algarve são as mais elevadas entre os portos considerados.

5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

No seguimento do exposto, propomos que a decisão da AMT seja a de não aprovar a proposta de atualização do Regulamento de Tarifas para 2019 apresentada pela APS para o porto de Sines, por se considerar:

- Que a taxa de rentabilidade média bruta, na ordem dos 33%, é bastante superior à TRR, de 14,15%.

² Os resultados são calculados como a diferença entre os rendimentos gerados por um serviço e os custos diretos e indiretos imputados a esse mesmo serviço.

³ Porto de Cádiz e porto de Huelva.

⁴ Para os navios de carga, a comparação foi efetuada com os portos nacionais de Sines, Douro, Leixões e Viana do Castelo, Lisboa, Setúbal e Sesimbra, e Aveiro, e com os portos espanhóis de Cádiz e Huelva.

- Sendo justificável a utilização da receita tarifária para financiamento dos projetos de investimentos previstos na Estratégia Horizonte 2026, no caso concreto da APS, os montantes a financiar com recursos a fundos próprios não justificam a proposta de atualização do regulamento de tarifas, pois outros portos existem que, com investimentos superiores a financiar por fundos próprios, apresentam taxas de rentabilidade bastante inferiores.

Prosseguindo o princípio de que as tarifas devem convergir com o custo dos serviços prestados que lhe estão subjacentes, acrescido da adequada rentabilidade do negócio e risco associado, sublinha-se a aceitabilidade de uma atualização das tarifas aplicadas ao serviço de fornecimentos, na medida da taxa do IHPC para o corrente ano acrescida de 50% do previsto para 2019, compensada com ligeira redução das tarifas da TUP Navio.

Propomos ainda, face ao apresentado no presente memorando, que a decisão da AMT seja a de aprovar a proposta da APS de atualização do Regulamento de Tarifas para 2019 para os portos de Faro e de Portimão.

De qualquer modo, tendo em conta as anteriores posições da Comissão Europeia e dos termos do Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, considera-se ser de recomendar que a AP inicie os procedimentos necessários para, progressivamente, dar cumprimento às exigências de promoção de taxas portuárias transparentes, facilmente identificáveis, não discriminatórias, não excessivas e proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado, designadamente através dos adequados sistemas de contabilidade analítica.

ANEXO

Porto de Sines

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS POR NATUREZA

Rubricas	2015	2016	2017	2018	2019	Δ% '16/'15	Δ% '17/'16	Δ% '18/'17	Δ% '19/'18
1 Vendas e serviços prestados	43 103 600	47 366 600	47 043 299	46 904 000	51 067 000	+9.9%	-0.7%	-0.3%	+8.9%
2 Subsídios à exploração	7 596	5 444	168 140	10 000	10 000	-28.3%	+2988.4%	-94.1%	+0.0%
3 Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conj.	48 306	32 686	42 039	50 000	50 000	-32.3%	+28.6%	+18.9%	+0.0%
4 Variação nos inventários da produção	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5 Trabalhos para a própria entidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6 Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-2 355 338	-2 646 736	-2 681 125	-2 867 500	-3 437 500	+12.4%	+1.3%	+7.0%	+19.9%
7 Fornecimentos e serviços externos	-3 795 277	-4 237 218	-4 057 367	-4 312 000	-4 289 000	+11.6%	-4.2%	+6.3%	-0.5%
8 Gastos com o pessoal	-7 722 347	-8 493 715	-8 695 631	-9 247 000	-9 623 000	+10.0%	+2.4%	+6.3%	+4.1%
9 Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10 Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	- 892 400	90 431	424 266	-	-	-110.1%	+369.2%	-100.0%	-
11 Provisões (aumentos/reduções)	- 95 761	1 074	39 198	1 000	1 000	-101.1%	+3550.6%	-97.4%	+0.0%
12 Imparidade de investimentos não depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)	50 000	-	-	-	-	-100.0%	-	-	-
13 Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14 Outros rendimentos	15 173 543	16 032 568	17 257 997	16 960 000	13 157 000	+5.7%	+7.6%	-1.7%	-22.4%
15 Outros gastos	-2 300 505	-2 322 450	-3 184 772	-2 380 000	-2 452 000	+1.0%	+37.1%	-25.3%	+3.0%
16 Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	41 221 417	45 828 684	46 356 044	45 118 500	44 483 500	+11.2%	+1.2%	-2.7%	-1.4%
17 Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-16 990 128	-18 043 217	-18 326 780	-18 146 000	-19 155 000	+6.2%	+1.6%	-1.0%	+5.6%
18 Imparidade de investimentos depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19 Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	24 231 289	27 785 467	28 029 264	26 972 500	25 328 500	+14.7%	+0.9%	-3.8%	-6.1%
20 Juros e rendimentos similares obtidos	65 070	82 789	90 596	100 000	100 000	+27.2%	+9.4%	+10.4%	+0.0%
21 Juros e gastos similares suportados	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22 Resultado antes de impostos	24 296 359	27 868 256	28 119 859	27 072 500	25 428 500	+14.7%	+0.9%	-3.7%	-6.1%
23 Imposto sobre o rendimento do período	-	-6 954 198	-7 049 457	-6 846 000	-4 431 000	-	+1.4%	-2.9%	-35.3%
24 Resultado líquido do período	24 296 359	20 914 058	21 070 403	20 226 500	20 997 500	-13.9%	+0.7%	-4.0%	+3.8%
Rentabilidade do Volume de Negócios [24 / (1 + 2 + 14)] (%)	+41.7%	+33.0%	+32.7%	+31.6%	+32.7%	-	-	-	-
Resultado líquido SEM RGnE (C24+C9+C10+C11+C13+C18)	23 308 198	21 005 563	21 533 867	20 227 500	20 998 500				
Rentabilidade Bruta (%)	+40.0%	+33.1%	+33.4%	+31.6%	+32.7%				
Cálculo da TRBM (2015- 2017)		+33.7%							

Portos do Algarve (Faro e Portimão)

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS POR NATUREZA

Rubricas	2015	2016	2017	2018	2019	Δ% '16/'15	Δ% '17/'16	Δ% '18/'17	Δ% '19/'18
1 Vendas e serviços prestados	1 488 145	2 445 521	1 393 323	1 451 000	1 453 000	+64.3%	-43.0%	+4.1%	+0.1%
2 Subsídios à exploração	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3 Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4 Variação nos inventários da produção	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5 Trabalhos para a própria entidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6 Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	- 2 489	- 4 927	- 2 428	- 2 500	- 2 500	+98.0%	-50.7%	+3.0%	+0.0%
7 Fornecimentos e serviços externos	- 617 761	- 1 294 659	- 663 344	- 773 000	- 673 000	+109.6%	-48.8%	+16.5%	-12.9%
8 Gastos com o pessoal	- 1 263 801	- 2 729 258	- 1 385 145	- 1 443 000	- 1 486 000	+116.0%	-49.2%	+4.2%	+3.0%
9 Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10 Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	223 194	35 263	62 511	-	-	-84.2%	+77.3%	-100.0%	-
11 Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12 Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13 Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14 Outros rendimentos	1 193 298	65 275	-	-	5 105 000	-94.5%	-100.0%	-	-
15 Outros gastos	- 598 925	- 163 165	- 70 358	-	- 65 000	-72.8%	-56.9%	-100.0%	-
16 Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	421 661	- 1 645 950	- 665 441	- 767 500	4 331 500	-490.3%	-59.6%	+15.3%	-664.4%
17 Gastos/reversões de depreciação e de amortização	- 1 765 636	- 3 714 840	- 1 847 434	- 1 845 000	- 1 829 000	+110.4%	-50.3%	-0.1%	-0.9%
18 Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	- 412 364	2 700 355	1 117 085	1 011 000	- 6 351 000	-754.8%	-58.6%	-9.5%	-728.2%
19 Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	- 1 756 339	- 2 660 435	- 1 395 790	- 1 601 500	- 3 848 500	+51.5%	-47.5%	+14.7%	+140.3%
20 Juros e rendimentos similares obtidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21 Juros e gastos similares suportados	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22 Resultado antes de impostos		- 1 330 218	- 1 395 790	- 1 601 500	- 3 848 500	-	+4.9%	+14.7%	+140.3%
23 Imposto sobre o rendimento do período		-	-	-	-	-	-	-	-
24 Resultado líquido do período		- 1 330 218	- 1 395 790	- 1 601 500	- 3 848 500	-	+4.9%	+14.7%	+140.3%
Rentabilidade do Volume de Negócios [24 / (1 + 2 + 14)] (%)	+0.0%	-53.0%	-100.2%	-110.4%	-58.7%	-	-	-	-
Resultado líquido SEM RGrE (C24+C9+C10+C11+C13+C18)	- 189 170	1 405 400	- 216 194	- 590 500	- 10 199 500				
Rentabilidade Bruta (%)	-7.1%	+56.0%	-15.5%	-40.7%	-155.5%				
Cálculo da TRBM (2015- 2017)		+16.0%							