



ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

RELATÓRIO DE OUTUBRO DE 2022

**Notas:**

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias entre 29 de novembro e 22 de dezembro 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 OUTUBRO DE 2022	10
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO E EUROPEU DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	16
4. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	23
4.1. Movimento Geral de Carga	24
Por Tipologia de Carga	25
Por Porto	26
Por Tipologia de Carga e Porto	27
Fluxos de Embarque e Desembarque	30
4.2. Movimento Geral de Contentores	31
Tráfego total (TEU).....	31
Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU)	33
4.3. Movimento Geral de Navios.....	36
5. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA	39
5.1. Carga Geral.....	40
5.1.1. Contentorizada	40
5.1.2. Fracionada	42
5.1.3. Ro-Ro	44
5.2. Granéis Sólidos.....	45
5.2.1. Carvão	46
5.2.2. Minérios.....	46
5.2.3. Produtos Agrícolas	47
5.2.4. Outros Granéis Sólidos.....	49
5.3. Granéis Líquidos.....	51
5.3.1. Petróleo Bruto	51
5.3.2. Produtos Petrolíferos.....	53
5.3.3. Outros Granéis Líquidos.....	54
6. ANEXOS	57
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022).....	58
A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga	59
A3. Movimento geral de Carga e Descarga e de Navios, por porto	60
A4. Estatísticas do movimento de Contentores (Número de Unidades)	61
A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2022 (10³ toneladas)	62
A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10³ toneladas).....	63
A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2022 (TEU).....	64
A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2022 (Número de Escalas)	65



1

SUMÁRIO EXECUTIVO



	Outubro/2022			Janeiro - Outubro / 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	29.9	-	15	348.8	-	213	+6.3%	-	-3.6%
Leixões	1 286.9	60.3	224	12 665.7	608.0	2 089	+0.9%	+1.9%	+2.3%
Aveiro	418.1	-	85	4 783.7	-	884	+3.1%	-	-0.5%
Figueira da Foz	186.8	2.2	42	1 876.8	18.6	403	+23.2%	+3.0%	+15.5%
Lisboa	1 106.3	33.5	196	8 935.4	325.8	1 712	+15.7%	+7.8%	+24.7%
Setúbal	498.9	14.2	138	5 121.9	142.1	1 314	-5.8%	-4.2%	-8.4%
Sines	3 159.9	138.5	155	38 448.2	1 446.5	1 640	-3.0%	-5.5%	-0.6%
Faro e Portimão	8.8	-	13	57.8	-	72	+27.0%	-	+111.8%
Total Geral	6 695.6	248.7	868	72 238.4	2 541.0	8 327	+0.5%	-2.1%	+4.2%

- O recuo homólogo observado na tonelagem de carga movimentada em setembro repete-se no mês de outubro com maior intensidade, traduzindo-se agora em -2,2%, o que corresponde a -153 mil toneladas, fixando a variação acumulada para +362,6 mil toneladas (+0,5%) para um total de 72,24 milhões de toneladas. A diferença para o valor mais elevado, registado em 2017, sobe assim para -11,2% ou -9,12 milhões de toneladas.

O tráfego de contentores continua a registar variações mensais homólogas negativas, sendo a de outubro a terceira consecutiva e a sétima no período de dez meses, desde janeiro, cifrando-se em -1% ou -2,6 mil TEU, acumulando uma quebra de -55,56 mil TEU (-2,1%), num movimento total de 2,54 milhões de TEU. É, contudo, de salientar que o valor de 2021, com que compara, é o mais elevado de sempre nos períodos homólogos.

Comparativamente a 2021, o movimento de navios continua a observar um comportamento positivo, registando no mês de outubro o oitavo acréscimo homólogo consecutivo, que se cifra em +3,6% ou +30 escalas, fixando o total acumulado em 8327 escalas, o que reflete um acréscimo de +4,2% ou +335 escalas, face ao período homólogo anterior. O volume de arqueação bruta que corresponde a estes navios cresce mais do que proporcionalmente, atingindo um total de 163 milhões, que excede o anterior em +20,5%, e que determina um aumento da dimensão média de +15,6%, de uma GT de 16,9 mil para 19,6 mil.

- As tipologias de carga que mais contribuíram para o crescimento da tonelagem movimentada no período de janeiro a outubro de 2022 foram a dos Outros Granéis Sólidos, dos Produtos Agrícolas e dos Produtos Petrolíferos, que registaram acréscimos respetivos de +1,04 milhões de toneladas (+19%), de +504,7 mil toneladas (mt) (+12,9%) e +231,5 mt (+1,5%), sendo que as duas primeiras receberam um contributo positivo no mês de outubro, respetivamente de +18,9% e de +94,9% (após registo de variação homóloga negativa em setembro), enquanto a última registou uma quebra de -17,8%, a mais expressiva do ano. Embora com menor expressão, há ainda a referir o registo de acréscimos no movimento de Carvão (+45,1 mt ou +26,5%) e na carga Ro-Ro (+23,6 mt ou +1,5%).

As tipologias de carga que contrariaram o crescimento da tonelagem movimentada no sistema portuário do Continente são encabeçadas pela Carga Contentorizada, que em outubro repete o registo de uma variação mensal homóloga negativa, a oitava desde janeiro, acumulando uma quebra de -1,17 milhões de toneladas, correspondente a -4%, sendo seguida pela Carga Fracionada com -141,7 mt (2,8%), e ainda pelos Minérios, Outros Granéis Líquidos e Petróleo Bruto, com quebras respetivas de -88 mt (-9,3%), de -48,2 mt (-2,5%) e de -27,6 mt (-0,3%).



Desagregando as tipologias de carga por mercados constituídos pelo binómio carga-porto, apresenta-se no quadro seguinte os seis mercados que mais influenciam positiva e negativamente o desempenho global do sistema portuário, sendo que do primeiro grupo se destaca a presença do porto de Lisboa, que nos Produtos Agrícolas representa o contributo mais expressivo, de +588,4 mt (+21,7%) e na Carga Contentorizada, Outros Granéis Sólidos e Produtos Petrolíferos regista acréscimos significativos, respetivamente de +213,5 mt, +181,6 mt e +173,4 mt. Surgem também os Outros Granéis Sólidos nos portos da Figueira da Foz e de Leixões com acréscimos respetivos de +328,4 mt (+56,8%) e +327 mt (+30,6%). No seu conjunto, estes acréscimos representam 59,5% do total de acréscimos registados nos 31 mercados que apresentaram um comportamento positivo.

Dos mercados que influenciaram negativamente o desempenho do sistema portuário destaca-se a Carga Contentorizada de Sines que assume uma posição preponderante ao ser responsável por uma quebra de -1,46 milhões de toneladas, que corresponde a um recuo de -7,9% e representa 54,4% do total das variações negativas observadas nos 21 mercados que exibem um comportamento negativo. A segunda posição é ocupada pelo mercado da Carga Fracionada de Setúbal, que regista uma diminuição de -299,4 mt (-23%), seguindo-se o dos Produtos Agrícolas de Aveiro, com -199,8 mt (-28,3%) e do Petróleo Bruto de Leixões, com -191,4 mt (-78,2%), e, num patamar de variação menos significativo, o mercado dos Outros Granéis Líquidos e da Carga Fracionada de Leixões (-81,4 mt e -77,3 mt). O somatório destas quebras representa 86% do total de variações negativas registadas nos 21 mercados que tiveram um comportamento negativo.

		Tonelagem Movimentada no período Jan-Out/2022		Variação Homóloga face a Jan-Out/2021		Quota das Variações Positivas / Negativas		
	Carga	Porto	Valor	Quota	Ton	Δ%	%	% Acc
Positiva	Produtos Agrícolas	Lisboa	3 298.1	4.6%	+588.4	+21.7%	19.3%	19.3%
	OutrosGS	Figueira da Foz	906.5	1.3%	+328.4	+56.8%	10.8%	30.1%
	OutrosGS	Leixões	1 395.8	1.9%	+327.0	+30.6%	10.7%	40.8%
	Contentorizada	Lisboa	3 269.8	4.5%	+213.5	+7.0%	7.0%	47.8%
	OutrosGS	Lisboa	1 105.4	1.5%	+181.6	+19.7%	6.0%	53.8%
	Produtos Petrolíferos	Lisboa	778.6	1.1%	+173.4	+28.7%	5.7%	59.5%
Negativa	Contentorizada	Sines	17 056.0	23.6%	-1 460.9	-7.9%	54.4%	54.4%
	Fracionada	Setúbal	1 002.0	1.4%	-299.4	-23.0%	11.1%	65.5%
	Produtos Agrícolas	Aveiro	507.1	0.7%	-199.8	-28.3%	7.4%	73.0%
	Petróleo Bruto	Leixões	53.4	0.1%	-191.4	-78.2%	7.1%	80.1%
	OutrosGL	Leixões	133.9	0.2%	-81.4	-37.8%	3.0%	83.1%
	Fracionada	Leixões	1 014.0	0.0%	-77.3	-7.1%	2.9%	86.0%
Total			30 520.5	40.8%	-497.8	-		

Acresce assinalar o facto de estes doze mercados serem responsáveis por movimentar 30,5 milhões de toneladas, que correspondem a 40,8% do total movimentado no período de janeiro a outubro de 2022.

Importa, desde já, realçar o facto de que o comportamento negativo do mercado da Carga Contentorizada de Sines, advém exclusivamente do tráfego de *transhipment*, que, medido em volume de TEU, regista uma quebra de -97,7 mil TEU, correspondente a -9,1%, enquanto o tráfego com o *hinterland*, exclusivamente de *import/export*, regista um acréscimo de +12,74 mil TEU, correspondente a +2,8%.

Por outro lado, salienta-se que o desempenho negativo do mercado de Petróleo Bruto de Leixões é determinado pela cessação da atividade de refinação em Matosinhos, não tendo efetuado qualquer desembarque desde abril de 2021.

- Em termos de tonelagem de carga movimentada de janeiro a outubro de 2022, o porto de Sines mantém uma quota maioritária absoluta, que recua -1,9 pontos percentuais (pp) para 53,2%, sendo seguido sucessivamente por Leixões com 17,5%, Lisboa com 12,4% (+1,6 pp), Setúbal com 7,1%, 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%.

- Observando a evolução mensal desde janeiro, o tráfego de Contentores tem seguido uma trajetória caracterizada por significativa irregularidade, evidenciando em cada trimestre dois registos mensais negativos, sendo que em outubro regista a terceira variação mensal negativa consecutiva, de -1% ou de -2,6 mil TEU, acumulando uma quebra total de -2,1% ou -55,56 mil TEU, para um total de 2,54 milhões de TEU.

Importa, contudo, salientar que o desempenho negativo deste tráfego é fortemente influenciado pelo porto de Sines, que no corrente ano nunca registou qualquer variação mensal homóloga positiva e acumula uma quebra total de quase -85 mil TEU, que equivale a um recuo de -5,5%.

Sendo o mais significativo, não tem o exclusivo do comportamento negativo, sendo, neste aspeto, acompanhado por Setúbal, cuja atividade neste segmento de mercado traduz uma diminuição de -6,27 mil TEU ou -4,2% face ao período homólogo de 2021.

De entre os portos com comportamento positivo, e salientando que em todos se registaram três ou quatro variações mensais homólogas negativas, importa assinalar o facto de ser em Lisboa que se verifica o mais expressivo crescimento, de quase +24 mil TEU (+7,8%), sendo de +11,5 mil TEU (+1,9%) em Leixões e de +536 TEU (+3%) na Figueira da Foz.

Recordando que em Sines o tráfego de *transshipment* é muito significativo, representando mais de dois terços do total (67,6%), sublinha-se que é exclusivamente este segmento que influencia negativamente o desempenho do sistema portuário, uma vez que acumula uma quebra de -97,7 mil TEU, refletindo um recuo de -9,1%, quando o segmento do *hinterland* regista um crescimento sustentado que neste período se cifra em +12,74 mil TEU, correspondente +2,8%.

Não obstante, o porto de Sines mantém uma quota maioritária absoluta, de 56,9%, inferior à de 2021, a mais elevada de sempre, em -2,1 pp, seguido de Leixões com 23,9%, Lisboa com 12,8%, Setúbal com 5,6% e Figueira da Foz com 0,7%.

Acresce referir que o *transshipment* praticamente se esgota no porto de Sines, cuja quota se situa em cerca de 94,7%, não sendo possível precisar este valor dado não se dispor de informação relativa a Lisboa desde março de 2021. Estima-se que o movimento de Leixões neste segmento corresponda a cerca de 4,8% do total, cabendo a Lisboa os restantes 0,5%.

No que concerne ao segmento do tráfego com o *hinterland* assinala-se que no período em análise se atinge a marca mais elevada de sempre nos períodos homólogos, de 1,51 milhões de TEU, refletindo idênticos registos nos portos de Leixões e de Sines, sendo que a variação total, de +41,9 mil TEU (+2,9%) tem o contributo mais expressivo de Lisboa, de +23,97 mil TEU (+8,1%), seguido de Sines, +12,74 mil TEU (+2,8%) e de Leixões, +10,94 mil TEU (+2%).

Neste segmento de tráfego, o porto de Leixões mantém a posição de líder com uma quota de 37%, seguido de Sines com 31,1%, Lisboa com 21,2%, Setúbal com 9,4% e Figueira da Foz com 1,2%. Neste contexto salienta-se o facto de a quota de Sines se aproximar progressivamente da de Leixões, tendo o diferencial passado de 15,7 pp em 2017 para os atuais 5,9 pp.

- O sistema portuário do Continente regista pelo oitavo mês consecutivo um acréscimo mensal homólogo no número de escalas registadas, com as +30 escalas (+0,4%) observadas em outubro a totalizar +335 (+4,2%) do que no período homólogo de 2021, para um total de 8327 escalas, nas várias tipologias de navio e independentemente do tipo de operações realizadas aquando da sua estadia.

O volume total de arqueação bruta que corresponde a estes navios ascende a 163,1 milhões, o que reflete um acréscimo de +20,5%, induzindo um aumento da dimensão média desses navios em +15,6%, passando de uma GT de 16,9 mil para 19,6 mil.



O acréscimo no volume da arqueação bruta mais do que proporcional ao do número de escalas deriva naturalmente da normalização do tráfego de navios de cruzeiro de passageiros, que escalaram nomeadamente os portos de Lisboa, de Leixões e de Portimão, suspenso no princípio de 2020 por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, e retomado com significado no quarto trimestre de 2021.

O porto onde este tráfego tem maior expressão é Lisboa, sendo que, desde o princípio do ano, foram efetuadas cerca de 258 escalas por cerca de 106 navios de cruzeiro oceânico diferentes, isto é, um número superior em +208 escalas às verificadas no mesmo período de 2021. Tendo em Lisboa maior expressão, o tráfego desta tipologia de navios é também relevante em Leixões e em Portimão, sendo maioritário neste último, superior a 80% no período em análise.

Dos portos que observaram globalmente um aumento do número de escalas, destaca-se Lisboa com +339 escalas (+24,7%), seguindo-se Figueira da Foz com +54 (+15,5%), Leixões com +46 (+2,3%) e Portimão com +36 (+171,4%), e ainda Faro com +2 escalas (+15,4%).

Os restantes portos viram diminuir o número de navios que os escalou, salientando-se Setúbal que registou -120 escalas (-8,4%) do que no período homólogo de 2021, seguindo-se Sines com -10 (-0,6%), Viana do Castelo com -8 escalas (-3,6%) e Aveiro com -4 (-0,5%).

Os portos do Douro e Leixões mantêm-se no topo do *ranking* do número de escalas, com uma quota de 25,1%, recuando embora -0,5 pp, seguidos de Lisboa e de Sines com quotas respetivas de 20,6% (+3,4 pp) e de 19,7% (-1 pp), Setúbal que perde -2,2 pp para 15,8%, Aveiro que perde -0,5 pp para 10,6%, Figueira da Foz que cresce +0,5 pp para 4,8%, Viana do Castelo que recua ligeiramente para 2,6%, Portimão aumenta +0,4 pp para 0,7% e Faro mantém 0,2%.

Relativamente ao volume de arqueação bruta correspondente aos navios que escalaram os portos, continua a verificar-se que se Sines se destaca dos restantes, cabendo a este uma quota de 42,9%, tendo embora recuado -8,9 pp relativamente à do período homólogo de 2021. Na posição seguinte surge Lisboa com 23,4%, após crescimento de 10,8 pp, Douro e Leixões com 17,5% (+0,9 pp) e Setúbal com 10,8% (-2,9 pp).

Em termos de dimensão média dos navios, os valores apurados por porto variam entre 42,6 mil apurada no porto de Sines e 3,2 mil em Faro, passando por 22,3 mil em Lisboa (que excede o valor homólogo anterior em +79,2%), por 19,8 mil em Portimão, e na casa de 13 mil em Leixões e Setúbal.

- No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, associados maioritariamente à exportação e à importação, importa ter presente o significativo tráfego de *transshipment* de Carga Contentorizada, o qual inclui operações em ambos os sentidos e cujo peso se estima que globalmente represente cerca de 20,5% nos embarques e cerca de 14,1% nos desembarques, subindo no porto de Sines para 62,6% e 73,4%, respetivamente.

Posta esta particularidade, assinala-se que no período de janeiro a outubro de 2022 foram embarcadas cerca de 29,5 milhões de toneladas, o que traduz uma diminuição homóloga de -890,5 mil toneladas, correspondente a -2,9%, e desembarcadas cerca de 42,7 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de quase +1,25 milhões de toneladas, correspondente a +3%. A tonelagem de carga desembarcada excede a da embarcada em +44,9%, o que corresponde a uma quota de 59,2% do total.

Independentemente do sentido, no período em análise foi registada atividade de movimentação de carga em 52 mercados portuários, tendo sido apurado acréscimos num total de +3,05 milhões de toneladas (a uma média de +6,9%) em 31 desses mercados e quebras de -2,69 milhões de toneladas (-9,7%) nos restantes.

A referida variação global de carga embarcada decorreu da atividade portuária desenvolvida em 46 mercados, resultando do comportamento positivo observados em 23 que movimentaram +1,12 milhões de



toneladas (+17,7%) do que no período homólogo de 2021, não tendo, contudo, conseguido anular a volume das quebras apurado nos restantes, onde atingiu um total de -2 milhões de toneladas (-8,3%).

Assinala-se ainda o facto de 8 mercados terem perdido as 122 mt que haviam movimentado em 2021.

O acréscimo apurado nas operações de desembarque foi determinado pelo comportamento positivo observado em 27 mercados que excederam a tonelagem homóloga de 2021 em +2,83 milhões de toneladas (numa média de +10,5%) e anularam o total de quebras apurado nos restantes 18 que totalizaram -1,57 milhões de toneladas (-10,9%, em média).

Acresce referir que deixou de se verificar desembarque de carga em 3 mercados, que haviam movimentado 247,7 mt no primeiro semestre de 2021.

- Sendo, embora, habitual que no sistema portuário do Continente se registre um volume maior de carga desembarcada do que embarcada, significando, grosso modo, que a tonelagem de bens importados excede a tonelagem dos bens exportados, importa enfatizar os portos cujo comportamento contraria tradicionalmente 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.

O período de janeiro a outubro de 2022 não constitui exceção, sendo de assinalar que os portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro apresentam valores para o rácio calculado pelo quociente entre a tonelagem da carga embarcada e do total de carga movimentada, respetivamente, de 61,3%, 68,5%, 53,2% e 100%, sendo que, no seu conjunto, estes quatro portos embarcaram um total de 4,28 milhões de toneladas, correspondentes a 14,5% do total, com o porto de Setúbal a deter 9,2 pontos percentuais desta quota.



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



Sendo os transportes, em geral e o marítimo em particular, instrumentos fundamentais para apoiar o desenvolvimento da economia, o seu próprio desenvolvimento depende naturalmente do estado da economia, nomeadamente da intensidade com que se processa o comércio internacional, em particular no que respeita às exportações, numa perspetiva global, e em termos de importação e de exportação tendo em perspetiva o espaço geográfico de origem e destino dos bens transacionados, com distintos níveis de utilização de via marítima e da atividade portuária.

Neste contexto, procede-se a uma breve análise do comportamento do comércio internacional, começando por apreciar a tonelagem de bens transacionados com os países comunitários e resto do mundo no mês de outubro e «em valores acumulados desde janeiro».

Assim, salienta-se que, após setembro ter interrompido uma sequência de quatro variações mensais homólogas positivas na tonelagem de bens transacionados no contexto do comércio internacional, o mês de outubro vem recuperar os registos positivos, ao refletir um acréscimo de +5,2%, resultante dos parciais +7% obtidos no segmento dos países da União Europeia e de +2,7% no resto do mundo, contribuindo assim para um comportamento positivo dos transportes em geral, muito particularmente o marítimo, bem como da atividade portuária, que têm naquela atividade a principal alavanca para o seu desenvolvimento. Naturalmente que o impacto no setor marítimo-portuário é mais intenso pelo comércio extra União Europeia, face à quota de 34% detida pela Espanha, maioritariamente servida por via terrestre.

A observação do gráfico seguinte mostra um comportamento homólogo francamente positivo em ambos os segmentos de tráfego, registando-se apenas uma variação mensal homóloga negativa no comércio intra União Europeia, em março, para uma média global de +5,5%, e de três negativas no comércio com o resto do mundo, em março, abril e setembro, fixando a variação acumulada em +2,8%, que correspondem respetivamente a acréscimos de +2,5 milhões de toneladas e superior a um milhão de toneladas.



Fonte: INE Tratamento: AMT

Contudo, a tonelagem de bens transacionados mensalmente com o mercado extra União Europeia tem vindo a decrescer claramente desde junho, por forte influência do pico verificado em maio (4,25 milhões de toneladas), o valor mais elevado desde agosto de 2018.

A evolução do volume de bens transacionados no mercado comunitário é também condicionada pelo valor registado no mesmo mês de maio (5,3 milhões de toneladas), tendo que se recuar 36 meses para



encontrar um valor mais elevado, constatando-se que decresce até agosto e inflete para registos crescentes em setembro e outubro.

A leitura do quadro seguinte evidencia, no entanto, que o melhor período de dez meses se verifica em 2017, tendo sido atingido um total de 86,8 milhões de toneladas, estando a tonelage de bens transacionados no período janeiro-outubro de 2022, que totaliza 85,34 milhões de toneladas, ainda a -1,7% daquele valor. O período homólogo de 2017 representa igualmente o valor mais elevado para o comércio internacional com os países de fora da União Europeia, sendo o total de 36,71 milhões de toneladas apurados em 2022 inferior em -5,7%. Já no que respeita ao mercado comunitário, constata-se que o valor mais elevado é o obtido em 2019, estando as 48,63 milhões de toneladas de 2022, isto é, -1,4% abaixo daquele valor.

Importa ainda salientar que a evolução apurada no períodos de dez meses dos últimos seis anos reflete ainda uma trajetória negativa em termos globais, e em todos os segmentos apresentados exceto no que respeita às exportações, por influência dos valores elevados registados em 2017 para as importações e às transações com o mercado extra União Europeia. A tendência de evolução global é traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -0,9%, resultante de -0,6% no comércio comunitário e de -1,2% no comércio com os países do resto do mundo.

Para uma melhor avaliação do nível de influência que a vertente geográfica do mercado com que se transacionam bens tem na atividade portuária, salienta-se que em 2021 o transporte marítimo assegurou a transação de 22,8% dos bens para o mercado comunitário e 97,2% dos bens transacionados para o espaço de fora da União Europeia.

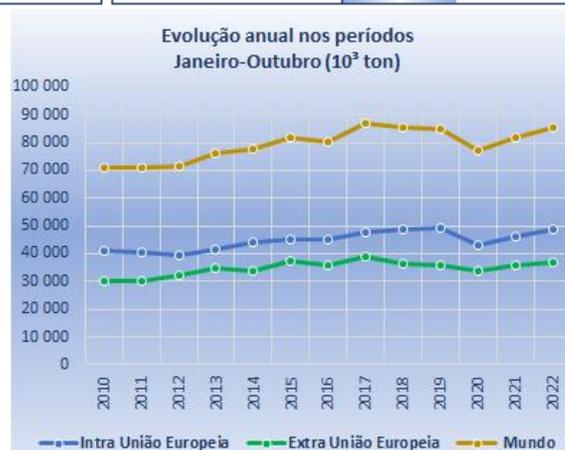
Observando o sentido do fluxo dos bens transacionados, constata-se que o segmento das exportações regista

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

Ano	Mundo		Intra União Europeia		Extra União Europeia		Importações		Exportações	
	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY
2010	71 071.1	-	41 088.8	-	29 982.3	-	45 255.4	-	25 815.7	-
2011	70 732.3	-0.5%	40 416.6	-1.6%	30 315.8	+1.1%	44 250.0	-2.2%	26 482.4	+2.6%
2012	71 409.5	+1.0%	39 249.8	-2.9%	32 159.7	+6.1%	43 611.8	-1.4%	27 797.8	+5.0%
2013	76 225.1	+6.7%	41 412.6	+5.5%	34 812.5	+8.2%	44 577.7	+2.2%	31 647.4	+13.8%
2014	77 848.0	+2.1%	44 234.3	+6.8%	33 613.7	-3.4%	45 649.1	+2.4%	32 198.9	+1.7%
2015	82 080.8	+5.4%	44 889.1	+1.5%	37 191.7	+10.6%	49 373.9	+8.2%	32 706.9	+1.6%
2016	80 495.8	-1.9%	44 881.1	-0.0%	35 614.7	-4.2%	49 442.7	+0.1%	31 053.2	-5.1%
2017	86 774.8	+7.8%	47 841.6	+6.6%	38 933.2	+9.3%	53 867.0	+8.9%	32 907.8	+6.0%
2018	85 410.4	-1.6%	48 850.9	+2.1%	36 559.5	-6.1%	52 631.7	-2.3%	32 778.7	-0.4%
2019	85 184.5	-0.3%	49 330.9	+1.0%	35 853.6	-1.9%	52 465.3	-0.3%	32 719.2	-0.2%
2020	76 944.5	-9.7%	42 984.7	-12.9%	33 959.8	-5.3%	46 419.4	-11.5%	30 525.1	-6.7%
2021	81 806.9	+6.3%	46 107.2	+7.3%	35 699.7	+5.1%	49 265.4	+6.1%	32 541.5	+6.6%
2022	85 342.8	+4.3%	48 630.6	+5.5%	36 712.3	+2.8%	51 821.2	+5.2%	33 521.6	+3.0%

Fonte: INE Tratamento: AMT

no período de janeiro a outubro de 2022 o seu valor mais elevado nos períodos homólogos, de 33,5 milhões de toneladas, superior em +3% ao valor do período homólogo de 2021 e a que subjaz uma trajetória ligeiramente superior a 0%, mas que indicia uma recuperação da quebra registada no ano da crise pandémica, enquanto as importações mantêm o seu valor homólogo mais elevado em 2017, decrescendo até 2020 e recuperando parcialmente nos dois anos seguintes, com um acréscimo de +5,2% de 2021 para 2022, o que estabelece uma tendência de evolução de -1,5% ao ano desde 2017.





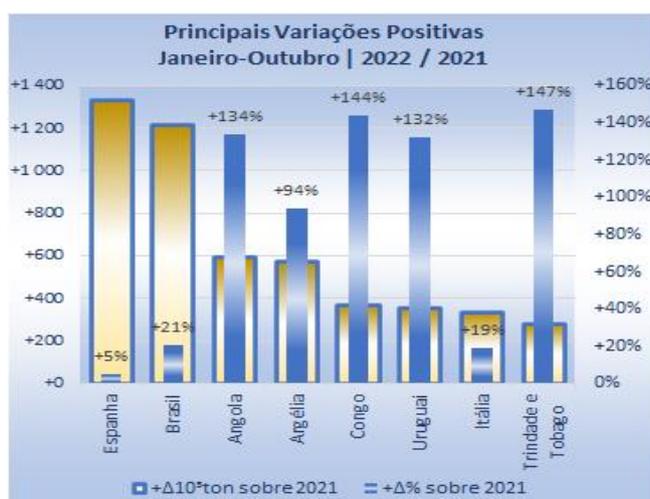
Embora o sentido do fluxo dos bens não seja muito relevante em termos do modo de transporte escolhido pelos agentes económicos, salienta-se que o transporte marítimo é responsável por 55,1% da tonelagem de bens transacionados no comércio internacional em 2021, decorrendo da conjugação de 58,5% das importações com 50% das exportações. Salienta-se que este diferencial é condicionado pela tipologia dos bens transacionados, que pode em alguns casos, como por exemplo ‘petróleo bruto’ e ‘cereais’ que representam quase 15% do comércio internacional total, ‘obrigar’ à utilização da via marítima e o seu tráfego se esgotar praticamente nas importações.

Já constatámos a importância da localização dos mercados de origem e destino dos bens transacionados no âmbito do comércio internacional, nomeadamente no que concerne ao grau de liberdade de escolha do modo de transporte que esses mercados proporcionam, atendendo ao continente ou espaço económico onde estão inseridos os países, e sem prejuízo de alguma rigidez imposta pela natureza do próprio bem.

Assim, importa salientar que o mais relevante mercado de Portugal é a Espanha, que no período em análise é responsável por 34% da tonelagem de bens transacionados (35,9% das exportações e 32,7% das importações), num total de 29 milhões de toneladas, cerca de 60% do comércio efetuado com a União Europeia, tendo crescido +4,8% face ao período de janeiro a outubro de 2021, ou seja +1,33 milhões de toneladas. Para este mercado, em 2021, foram transportados por rodovia 78,2% dos bens e apenas 13,3% nas exportações e 9,2% nas importações por via marítima.

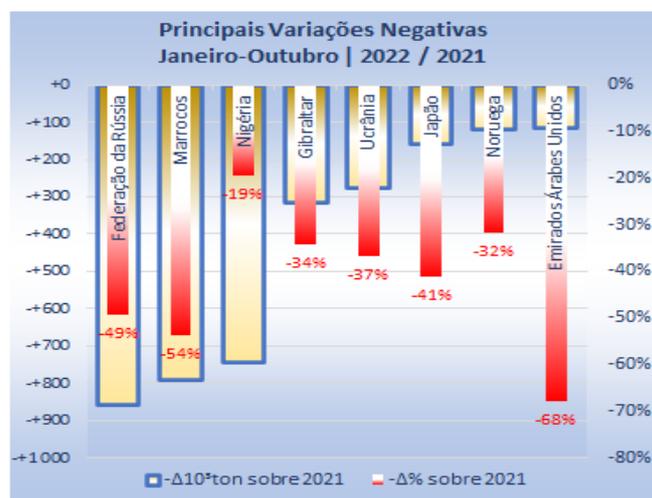
Na segunda posição, com uma quota de 8,2% surge o Brasil que regista um significativo acréscimo de +20,8% (+1,21 milhões de toneladas) para um total de 7 milhões de toneladas, a que se seguem sucessivamente a França com uma quota de 5,8%, os Estados Unidos da América com 5%, a Nigéria e os Países Baixos com 3,6%, a Alemanha com 3,5%, o Reino Unido (não incluindo a Irlanda do Norte) com 3,4% e a Itália com 2,4%.

Independentemente das quotas que representam, é relevante assinalar os países que mais contribuíram para o crescimento do comércio internacional, a que não é obviamente alheia a crise geopolítica causada pela guerra russo-ucraniana, destacando-se a Espanha, com o acréscimo já referido, seguindo-se o Brasil com +1,21 milhões de toneladas, Angola com +593,3 mil toneladas (+133,8%), a Argélia com +575,1 mt (+94,1%), a República Democrática do Congo, com +370,4 mt (+143,6%), o Uruguai com +355,7 mt (+132,5%), a Itália com +335,7 mt (+19,2%) e Trindade e Tobago com +282 mt (+147%). No seu conjunto estes países representam 68,6% do total dos acréscimos observados no período em análise.



destacam com valores mais expressivos a Federação da Rússia com -858,9 mt (-49,2%), Marrocos com -789,3 mt (-53,7%), a Nigéria com -744,4 mt (-19,3%), Gibraltar com -315,4 mt (-34,2%), a Ucrânia

Importa, igualmente, referir que dos países que neste período registaram quebras absolutas em termos totais do comércio internacional, se





com -278,2 mt (-36,6%), o Japão com -156,9 mt (-41,3%), a Noruega com -120,6 mt (-31,7%), os Emirados Árabes Unidos com -115,8 mt (-67,9%).

O impacto destas variações na atividade portuária é muito significativo, atendendo a que, quer por efeito localização dos países, quer pela tipologia dos principais bens transacionados, o transporte marítimo é invocado com forte intensidade, com únicas exceções de Itália e de Marrocos que utiliza a via rodoviária para o transporte de cerca de 60% e de 3% da tonelagem de bens, respetivamente.

Acresce ainda salientar que no que toca à tipologia de bens, e considerando a classificação que constitui a Nomenclatura Combinada 2016 (NC8), a maioria das transações com os países comunitários insere-se no capítulo que inclui 'combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação', representando 11,2% do total (10,1% nas exportações e 12,2% nas importações), seguido de 'sal - enxofre - terras e pedras - gesso, cal e cimento', com 8,9% (11,7% nas exportações e 6,4% nas importações), 'madeira, carvão vegetal e obras de madeira', com 7,9% (respetivamente 6,1% e 9,4%) e 'ferro fundido, ferro e aço', com 7,3% (6,2% e 8,2%). Com peso significativo nas exportações salientam-se ainda os capítulos 'vidro e suas obras' e 'papel e cartão - obras de pasta de celulose, papel ou cartão' que representam respetivamente 5,7% e 5,3% do total, e nas importações a tipologia de 'cereais' que representa 6,1%.

Dos bens transacionados com os países de fora da União Europeia destacam-se os inseridos no capítulo de 'combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação' que cuja tonelagem ascende a 48,7% do total, resultante de 55,4% nas importações e de 33% nas exportações. Nas posições seguintes surgem os capítulos de 'madeira, carvão vegetal e obras de madeira' com 6,8% (3,1% nas exportações e 8,3% nas importações), 'sal - enxofre - terras e pedras - gesso, cal e cimento' com 6,1% (15,2% nas exportações e 2,2% nas importações) e 'cereais' com 5,1% (7,1% do total das importações e 0,5% das exportações). Com significado a nível das exportações, importa ainda referir o capítulo de 'papel e cartão - obras de pasta de celulose, papel ou cartão' que representam 6,6% do total (0,3% das importações).

Ainda no âmbito da contextualização do comportamento da atividade de transportes e movimentação portuária de carga, e para além dos efeitos a nível do comércio internacional, o comportamento da economia é também refletido pelo nível do desempenho da produção industrial, para o que se efetua uma breve observação do comportamento dos respetivos índices (IPI), segundo os agrupamentos tratados pelo INE, a saber, produção de bens de investimento, de bens intermédios e de bens de consumo, e ainda a produção de energia.

Assim, no período de janeiro a outubro de 2022 constata-se um recuo de -0,4 pontos percentuais (pp) relativamente ao mesmo período de 2021, sendo, refletindo um agravamento relativamente ao apurado para os primeiros nove meses, continuando este comportamento negativo a ser mais intensamente influenciado pelo agrupamento da 'energia', cujo recuo se cifra ainda em -10,1 pp, anulando o registo positivos nos restantes agrupamentos, com destaque para os 'bens de consumo' que cresce +2,5 pp. O dos 'bens intermédios' e dos 'bens de investimento' apresentam um crescimento mais tímido, de +0,8 pp e +1,4 pp, respetivamente, sublinhando-se que este último é o único que evolui positivamente em outubro.

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

Agrupamento industrial	2018	2019	2020	2021	2022	Δpp '22-'19	Δpp '22-'21	Sparlines	Δ% média anual
Bens de investimento	109.9	112.6	96.2	97.1	98.4	-14.2	+1.4		-3.7%
Bens intermédios	102.2	101.6	93.1	100.6	101.4	-0.2	+0.8		-0.3%
Bens de consumo	105.8	104.2	94.0	98.9	101.4	-2.8	+2.5		-1.4%
Energia	117.1	101.6	104.3	101.6	91.5	-10.1	-10.1		-4.9%
Total	107.1	104.1	95.8	99.7	99.2	-4.9	-0.4		-2.0%

Fonte: INE Tratamento: AMT



A evolução da média dos IPI registados nos períodos de janeiro a outubro desde 2018, revela uma tendência traduzida por uma redução média de -2% ao ano em termos globais, refletindo agora trajetórias negativas em todos os agrupamentos, sendo mais expressiva a de produção de ‘energia’ que apresenta uma taxa média anual de crescimento de -4,9%, opondo-se a dos ‘bens intermédios’ que revela maior estabilidade ao evoluir a uma média anual de -0,3%. Sublinha-se a tendência francamente negativa da produção de ‘bens de investimento’, não obstante o crescimento observado nos dois últimos períodos, encontrando-se ainda longe dos valores apurados em 2018 e 2019.

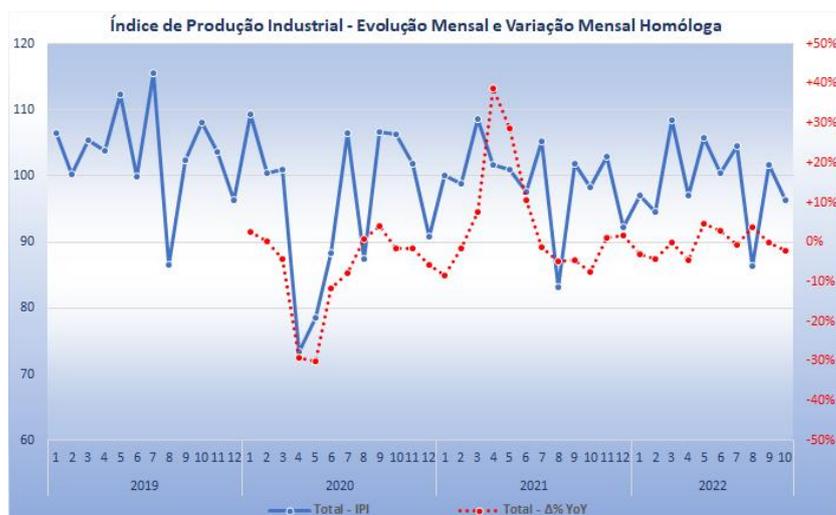
Comparativamente aos IPI registados no período de janeiro a outubro em 2019, pré-pandemia, verifica-se que, após recuo da produção dos ‘bens intermédios’ para -0,2 pp, nenhum agrupamento apresenta um valor superior aos então apurados, sendo os ‘bens de investimento’ que traduzem uma quebra mais expressiva, encontrando-se a -14,2 pp, enquanto os ‘bens de consumo’ se encontram a -2,8 pp.

Apreciando a formação mensal dos índices médios apurados para o período em análise, constata-se variações homólogas positivas na maioria dos meses no que respeita à produção de bens, sendo maioritariamente negativas na produção de energia, com um único registo positivo em agosto.

Grupos	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out
Bens de investimento	-6.9	-4.7	-6.3	-10.9	+6.3	+12.3	+1.9	+10.6	+6.8	+4.8
Bens intermédios	+3.0	+4.3	+2.4	-4.0	+5.4	+3.9	-3.1	+1.4	-1.7	-4.0
Bens de consumo	+1.5	+7.3	+2.3	-2.9	+8.0	+4.4	+3.9	+3.4	+1.0	-3.8
Energia	-20.5	-42.9	-5.3	-4.6	-4.5	-9.9	-7.5	+0.1	-5.3	-0.6
Total	-3.1	-4.2	-0.3	-4.7	+4.7	+2.9	-0.8	+3.2	-0.2	-2.1

No registo mensal das variações do índice de produção dos ‘bens de investimento’ ressalta a inflexão registada a partir de maio, o que poderá indiciar um ciclo de retoma desta atividade, sendo que nos ‘bens intermédios’ e de ‘bens de consumo’ se observam variações homólogas positivas na maioria dos meses, sendo negativas no próprio mês de outubro em ambos os casos.

Neste gráfico 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 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 outubro 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, com uma quebra global em outubro.



ENQUADRAMENTO IBÉRICO E EUROPEU DA ATIVIDADE PORTUÁRIA



Para uma mais realista apreciação do desempenho dos portos comerciais do Continente no que respeita à atividade de movimentação de carga, é importante a contextualização no universo dos portos europeus, mas particularmente com os portos espanhóis, com os quais se encontram em concorrência direta num conjunto elevado de cargas e, particularmente, em operações de *transshipment* de contentores nas rotas do extremo oriente – Europa – EUA, bem como ainda partilham significativa área de *hinterland*.

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 mensal disponibilizada no portal *Puertos del Estado* sustenta a evolução anual por tipologia de carga que se resume no quadro seguinte relativamente aos períodos de janeiro a outubro, comparativamente à correspondente nos portos nacionais, que também se apresenta. Da respetiva leitura ressalta em primeiro lugar a diferença do volume de carga movimentada, que no período referido relativo a 2022 ascende a 460 milhões de toneladas nos portos espanhóis, contra 72,2 milhões de toneladas nos portos nacionais, o que traduz um rácio ES/PT de 6,4 vezes, o que compara com rácio de 4,6 relativo à população e de 5,9 relativo ao PIB. Acresce ainda salientar que o referido valor global do rácio da carga oscila ao longo dos meses entre 5,8 em junho e 6,9 em outubro, o que reflete a variabilidade da atividade portuária de movimentação de carga.

Observando a evolução do movimento de carga nos períodos homólogos desde 2017, verifica-se que os portos espanhóis registam globalmente variações positivas em todos os anos, com exceção de 2020, ano em que, por efeito da crise pandémica, registou uma diminuição de -10%, parcialmente recuperada nos anos seguintes em +5,3% e +4%, deixando o movimento de 2022 a -1,3% da melhor marca registada em 2019. A evolução neste período tem subjacente uma taxa média anual de crescimento (*tmac*) praticamente nula (-0,05%), que indicia uma relativa normalização da atividade nesse período.

Importa sublinhar que o comportamento observado nas diversas tipologias de carga apresenta significativas diferenças, sendo de assinalar que a Carga Geral Convencional, que embora com uma quota de ‘apenas’ 15,3%, regista em 2022 o seu valor mais elevado, superior em +6,2% à segunda melhor marca, registada em 2019, e regista a evolução a uma média de +2% ao ano. Também a CG Contentorizada apresenta um comportamento positivo, registando o seu valor mais elevado em 2021, uma evolução média de +1% ao ano e uma quota de 34,8%. As cargas a granel são as que apresentam indicadores mais negativos, por comparação aos seus valores máximos, com o valor de 2022 a registar nos Líquidos uma quebra de -4,2% face ao volume de 2019 e nos Sólidos -7,5% abaixo de 2018, sendo que as respetivas trajetórias de evolução apresentam *tmac* de -0,5% e de -3%, para quotas de 32,9% e de 17%.

Comparativamente, a leitura dos valores relativos aos portos nacionais mostra que a tonelagem movimentada apresenta o seu valor mais elevado em 2017, com um total de 81,4 milhões de toneladas, diminuindo sucessivamente até 2020, acumulando perdas de -16,6%, parcialmente recuperadas em 2021 e 2022, mantendo-se a -11,2% do valor de partida e refletindo uma trajetória de evolução negativa de -2,6% ao ano.

Este desempenho global, no aspeto de não se verificar a recuperação do valor máximo, reflete um comportamento igualmente negativo nas diversas tipologias de carga verificando-se que em 2022 não é atingido o máximo anterior em nenhuma, assinalando-se o facto de a CG Convencional ter registado o seu máximo em 2021 e ter recuado -1,8% em 2022. Constata-se que a tipologia que se encontra mais afastada



do valor máximo é a dos Granéis Sólidos, pelo facto de se haver verificado a cessação da importação de carvão mineral para as centrais termoelétricas, entretanto encerradas. Os Granéis Líquidos estão a -12% do seu máximo, e a este facto não é alheia a redução de importação de Petróleo Bruto para a refinaria de Matosinhos, que também encerrou, e não se verificou uma compensação em Sines.

Sublinha-se que em Espanha não se verificou situação semelhante, o que explica (pelo menos em parte) a assimetria de comportamentos nas tipologia de carga transportadas a granel.

Evolução anual de carga movimentada nos períodos Janeiro-Outubro

CG Contentorizada		CG Convencional		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total ton (10 ³)	Total Δ% YoY
ton (10 ³)	Δ% YoY								

Portos de Espanha

2017	150 936.3	-	59 519.5	-	83 481.2	-	148 632.4	-	442 569.3	-
2018	159 842.3	+5.9%	63 858.9	+7.3%	84 617.0	+1.4%	149 806.6	+0.8%	458 124.8	+3.5%
2019	165 178.6	+3.3%	66 260.8	+3.8%	76 609.5	-9.5%	158 103.1	+5.5%	466 152.0	+1.8%
2020	158 890.9	-3.8%	55 951.7	-15.6%	63 744.6	-16.8%	141 168.7	-10.7%	419 755.9	-10.0%
2021	165 530.2	+4.2%	64 226.5	+14.8%	70 897.5	+11.2%	141 438.2	+0.2%	442 092.4	+5.3%
2022	159 907.5	-3.4%	70 346.2	+9.5%	78 277.0	+10.4%	151 440.8	+7.1%	459 971.4	+4.0%
Quota	34.8%	-	15.3%	-	17.0%	-	32.9%	-	100.0%	-
Δ% 2022/Máx	2021	-3.4%	2022	-	2018	-7.5%	2019	-4.2%	2019	-1.3%
Δ% 2022/2019	-	-3.2%	-	+6.2%	-	+2.2%	-	-4.2%	-	-1.3%
Δ% média (tmac)	+1.0%	-	+2.0%	-	-3.0%	-	-0.5%	-	-0.05%	-

Portos de Portugal Continental

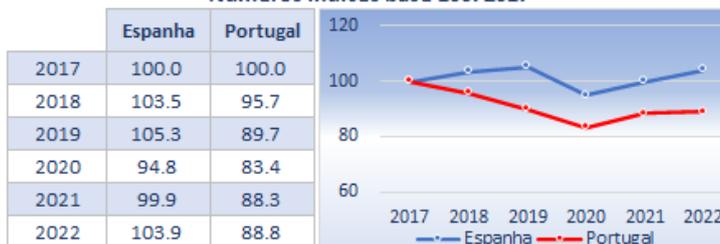
	CG Contentorizada		CG Convencional (Fracionada + Ro-Ro)		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total ton (10 ³)	Total Δ% YoY
	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY		
2017	28 854.5	-	5 960.8	-	17 254.3	-	29 285.7	-	81 355.3	-
2018	29 214.1	+1.2%	5 807.5	-2.6%	16 172.0	-6.3%	26 700.4	-8.8%	77 894.0	-4.3%
2019	25 577.0	-12.4%	6 091.9	+4.9%	14 311.6	-11.5%	26 962.2	+1.0%	72 942.6	-6.4%
2020	26 276.6	+2.7%	5 497.0	-9.8%	11 198.2	-21.8%	24 851.4	-7.8%	67 823.1	-7.0%
2021	29 139.1	+10.9%	6 659.2	+21.1%	10 469.7	-6.5%	25 607.8	+3.0%	71 875.8	+6.0%
2022	27 967.4	-4.0%	6 541.0	-1.8%	11 966.4	+14.3%	25 763.6	+0.6%	72 238.4	+0.5%
Quota	38.7%	-	9.1%	-	16.6%	-	35.7%	-	100.0%	-
Δ% 2022/Máx	2018	-4.3%	2021	-1.8%	2017	-30.6%	2017	-12.0%	2017	-11.2%
Δ% 2022/2019	-	+9.3%	-	+7.4%	-	-16.4%	-	-4.4%	-	-1.0%
Δ% média (tmac)	-0.4%	-	+2.3%	-	-9.5%	-	-2.4%	-	-2.6%	-

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

A observação do quadro e gráfico seguintes, que traduzem a evolução da tonelagem de carga movimentada nos períodos de janeiro a outubro desde 2017 pelos portos dos dois países, em números índices com base 100 em 2017, vem mostrar de forma mais clara o que foi atrás referido, isto é, que os portos espanhóis descreveram até 2019 uma trajetória crescente, que a crise pandémica interrompeu, enquanto os portos nacionais evoluíram de forma descendente desde 2017, que ainda mantém a melhor marca homóloga de sempre, até 2020. Verifica-se, contudo, que a quebra registada em 2020 foi mais intensa em Espanha do que em Portugal em 3,4 pontos percentuais (-10,5 pp contra -6,3 pp). A evolução de 2020 para 2021 foi idêntica nos dois países e de 2021 para 2022 foi bastante superior em Espanha, atingindo 4 pp, enquanto em Portugal se quedou por 0,4 pp.

Evolução da Carga Movimentada (Jan-Outubro)

Números índices base 100: 2017





O quadro infra mostra a evolução mensal da tonelage movimentada em 2022, sua variação face ao mês homólogo de 2021 e ainda a respetiva variação em cadeia (relativamente ao mês anterior), revelando assimetrias entre os desempenhos dos portos de Espanha e de Portugal, sendo que Espanha exhibe maior regularidade, medida por um desvio médio de 4,3% contra 6,5% em Portugal. A tendência de evolução que lhes está subjacente é positiva em ambos, apurando-se uma *tmac* de +0,1% nos portos espanhóis e de +0,2% nos portos portugueses.

Movimento de carga e variações mensais em 2022

		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Total	Sparkline
Espanha	Carga (10 ³ t)	45 621.6	42 703.8	44 710.3	47 222.7	50 092.7	47 130.3	46 880.2	46 330.4	43 383.9	45 895.4	459 971.4	
	Δ% homóloga	+9.6%	+7.5%	-1.5%	+6.3%	+12.7%	+7.2%	+4.6%	-2.7%	-1.3%	-0.5%	+77.2%	
	Δ% em cadeia	-	-6.4%	+4.7%	+5.6%	+6.1%	-5.9%	-0.5%	-1.2%	-6.4%	+5.8%	-	
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	6 923.7	6 695.6	72 238.4	
	Δ% homóloga	-3.7%	+1.4%	-2.1%	-4.0%	-0.2%	+2.2%	+13.3%	+1.2%	-0.4%	-2.2%	+0.5%	
	Δ% em cadeia	-	-10.7%	+16.1%	-8.0%	+10.4%	+1.3%	+4.8%	-8.6%	-5.9%	-3.3%	-	

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

Tráfego de Contentores

A evolução anual do tráfego de contentores registado nos períodos de janeiro a outubro desde 2017 em Espanha e Portugal, espelhada no quadro seguinte, revela tendências globalmente positivas em ambos os países, sendo traduzidas por taxas médias anuais de crescimento respetivamente de +1,4% e de +0,4%.

Considerando os segmentos de tráfego de *transshipment* e com o *hinterland* (maioritariamente tráfego de *import/export*), constata-se que a diferença da dimensão dos dois mercados surge mais expressiva no *transshipment* onde o volume de TEU no mercado espanhol é de 7,3 vezes o do nacional, reduzindo para 4,7 vezes no *hinterland*, cifrando-se globalmente em 5,7 vezes.

Apurando a trajetória de evolução em cada segmento, obtêm-se valores positivos para a taxa média anual de crescimento para Espanha, de +1,9% para o *hinterland* e de +1% para o *transshipment*, sendo que nos portos de Portugal a *tmac* apurada para o tráfego com o *hinterland* é superior, fixando-se em +2,7%, sendo negativa a apurada para o tráfego de *transshipment*, que se cifra em -2,6%. Salienta-se que a trajetória positiva do tráfego com o *hinterland* é influenciada pelo facto de ambos os mercados registarem em 2022 os valores mais elevados, após crescimentos face a 2021 de +2,7% na Espanha e de +2,9% em Portugal.

O valor destes indicadores de evolução reflete o comportamento de cada segmento, sendo de salientar significativas assimetrias observadas no tráfego de *transshipment* dos dois mercados, com os portos nacionais a apresentarem o seu valor máximo em 2017 que reduziu -26,9% até 2019, tendo recuperado até em 2022 ficar a -14% do valor máximo. Neste segmento, o mercado espanhol registou um crescimento até 2019, interrompido pela pandemia que levou a uma quebra de -3,5%, até em 2022 ter ficado a -5,1% do valor máximo.

	Espanha							Portugal						
	TEU (10 ³)		Δ% YoY		Total TEU (10 ³)	Total Δ% YoY	% transshipment	TEU (10 ³)		Δ% YoY		Total TEU (10 ³)	Total Δ% YoY	% transshipment
	Transshipment	Hinterland	Transshipment	Hinterland				Transshipment	Hinterland	Transshipment	Hinterland			
2017	7 028.5	6 189.7	-	-	13 218.3	-	53.2%	1 200.3	1 321.6	-	-	2 521.8	-	47.6%
2018	7 735.1	6 607.4	+10.1%	+6.7%	14 342.5	+8.5%	53.9%	1 198.7	1 312.0	-0.1%	-0.7%	2 510.7	-0.4%	47.7%
2019	7 960.9	6 815.0	+2.9%	+3.1%	14 775.9	+3.0%	53.9%	877.0	1 433.0	-26.8%	+9.2%	2 310.0	-8.0%	38.0%
2020	7 678.3	6 089.1	-3.5%	-10.7%	13 767.4	-6.8%	55.8%	954.5	1 355.4	+8.8%	-5.4%	2 309.9	-0.0%	41.3%
2021	7 871.6	6 858.4	+2.5%	+12.6%	14 729.9	+7.0%	53.4%	1 129.7	1 466.9	+18.4%	+8.2%	2 596.6	+12.4%	43.5%
2022	7 549.4	7 041.4	-4.1%	+2.7%	14 590.8	-0.9%	51.7%	1 032.2	1 508.8	-8.6%	+2.9%	2 541.0	-2.1%	40.6%
Δ% / Máx	2019	2022	-	-	2019	-	-	2017	2022	-	-	2021	-	-
	-5.2%	-	-	-	-1.3%	-	-	-14.0%	-	-	-	-2.1%	-	-
tmac	+1.0%	+1.9%	-	-	+1.4%	-	-0.4%	-2.6%	+2.7%	-	-	+0.4%	-	-2.9%



Importa ainda assinalar o facto de que a quota do tráfego com o *hinterland*, que reflete mais realisticamente o pulsar da economia, ser mais expressiva em Portugal, onde atinge em 2022 o valor de 59,4%, enquanto em Espanha se cifra em 48,3%, significando que os portos espanhóis se encontram mais expostos à volatilidade do tráfego de *transshipment*.

Para uma melhor visualização comparativa, apresenta-se neste quadro a evolução em números índices, tendo como base 100 a média anual apurada entre 2017 e 2022, sendo que a sua leitura mostra que para o tráfego total a Espanha e Portugal chegam em 2022 a valores próximos, respetivamente 102,5 e 103,1, resultando de um crescimento superior em 2 pontos na Espanha no que toca ao *transshipment* e um crescimento mais acentuado em +1,1 pontos de Portugal no tráfego com o *hinterland*.

**Tráfego de Contentores nos períodos Janeiro-Outubro (10³ TEU)
Números índices ase 100: Média anual 2017-2022**

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	Sparklines
Total TEU	Espanha	92.8	100.7	103.8	96.7	103.5	102.5	
	Portugal	102.3	101.9	93.7	93.7	105.3	103.1	
Transshipment	Espanha	92.0	101.3	104.2	100.5	103.1	98.8	
	Portugal	112.7	112.5	82.3	89.6	106.0	96.9	
Hinterland	Espanha	93.8	100.1	103.3	92.3	103.9	106.7	
	Portugal	94.4	93.7	102.4	96.8	104.8	107.8	

A evolução mensal do total de TEU em 2022 é exibida no quadro seguinte, bem como a sua variação face ao mês homólogo de 2021 e a respetiva variação em cadeia, sobre o mês anterior, constatando-se a existência de variações homólogas negativas na maioria dos meses, quer nos portos espanhóis, quer nos nacionais, sendo em média menos expressivas no mercado espanhol (média de -0,9% contra -2,1% em Portugal).

Importa contudo assinalar que os portos de ambos os países apresentam evoluções no volume de TEU que têm subjacente tendências positivas, situando-se na casa de +0,2% nos espanhóis e de +0,7% nos nacionais, sendo, contudo, maior a regularidade nos portos espanhóis que evidenciam um desvio médio de 5,2% contra 6,7% nos portos nacionais.

Movimento de contentores e variações mensais em 2022

		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Total	Sparkline
Espanha	TEU (10 ³ t)	1 461.0	1 349.5	1 385.7	1 475.0	1 604.5	1 478.3	1 522.8	1 533.3	1 396.1	1 384.6	14 590.8	
	Δ% homóloga	-2.2%	-1.3%	-6.3%	-2.1%	+11.5%	+0.3%	+0.1%	+1.1%	-5.8%	-4.6%	-0.9%	
	Δ% em cadeia	-	-7.6%	+2.7%	+6.4%	+8.8%	-7.9%	+3.0%	+0.7%	-9.0%	-0.8%	-	
Portugal	TEU (10 ³ t)	251.1	210.9	265.1	256.6	265.5	249.2	275.3	269.3	249.4	248.7	2 541.0	
	Δ% homóloga	-3.9%	-2.8%	+0.5%	+1.3%	-1.7%	-7.6%	+0.8%	-0.7%	-6.1%	-1.0%	-2.1%	
	Δ% em cadeia	-	-16.0%	+25.7%	-3.2%	+3.5%	-6.1%	+10.5%	-2.2%	-7.4%	-0.3%	-	

Contexto europeu

Naturalmente, o volume de carga movimentada nos portos europeus apresenta fortes assimetrias, variando de poucos milhões de toneladas anuais nos países de menor dimensão da atividade portuária, até a quase 600 milhões de toneladas 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 de forma agregada a nível de país, tendo por base os dados disponibilizados pelo Eurostat, que, neste momento, se reportam ao primeiro trimestre de 2022, e que se resumem no quadro seguinte, relativamente ao qual se realça o facto de não incluir o Reino Unido pelo facto de apenas estarem disponíveis dados até 2020, acrescentando referir que no primeiro trimestre deste ano, a carga movimentada nos seus portos representava cerca de 13% do total da União Europeia, ocupando a terceira posição do *ranking*.

No quadro em referência apresenta-se, pois, a evolução da tonelagem de carga movimentada nos portos dos países da Europa, agrupados tendo por base a respetiva integração na União Europeia, nos primeiros trimestres desde 2018, e respetivas variações anuais por comparação ao ano anterior, a partir de 2020.



Recorda-se que a crise pandémica teve início mais intenso em março de 2020, pelo que a variação entre o primeiro trimestre de 2019 para 2020 não reflete os seus efeitos.

A leitura do quadro mostra que Portugal ocupa a 14ª posição do *ranking* global, a nível da Europa, com uma quota de 2,1% após crescer +1,9% face ao primeiro trimestre de 2021, idêntico ao total da Europa e +0,7 pontos percentuais acima da média da União Europeia. O volume movimentado neste período encontra-se

EVOLUÇÃO ANUAL DA CARGA MOVIMENTADA POR PAÍS DA EUROPA
PERÍODO: PRIMEIROS TRIMESTRES

	2018	2019	2020	2021	2022	Quota 2022	Δ% 20/19	Δ% 21/20	Δ% 22/21	Δ% média anual	Ranking 2022
União Europeia											
Alemanha	73.5	74.2	70.7	71.2	70.8	7.0%	-4.8%	+0.8%	-0.5%	-1.2%	6
Bélgica	67.0	65.7	71.7	70.9	73.0	7.2%	+9.1%	-1.2%	+3.0%	+2.5%	5
Bulgária	5.6	7.2	7.2	5.8	7.3	0.7%	+0.1%	-18.5%	+25.5%	+3.2%	20
Chipre	1.4	2.0	1.8	1.6	1.9	0.2%	-9.7%	-8.5%	+17.3%	+3.7%	23
Croácia	4.1	4.3	3.9	4.6	4.7	0.5%	-9.5%	+19.3%	+2.4%	+3.6%	22
Dinamarca	21.6	21.1	20.7	21.1	22.2	2.2%	-1.8%	+2.1%	+5.0%	+0.6%	13
Eslovénia	6.0	5.8	5.2	4.9	5.5	0.5%	-10.9%	-5.8%	+13.2%	-3.3%	21
Espanha	120.2	123.2	117.5	113.8	119.6	11.8%	-4.6%	-3.2%	+5.1%	-0.9%	3
Estónia	7.8	8.0	7.9	9.1	8.7	0.9%	-0.4%	+14.3%	-4.2%	+3.6%	19
Finlândia	26.9	28.6	28.4	24.6	24.4	2.4%	-0.6%	-13.3%	-0.7%	-3.3%	12
França	75.8	75.8	70.6	65.6	66.1	6.5%	-6.9%	-7.0%	+0.8%	-4.1%	7
Grécia	41.3	42.3	42.6	38.2	35.0	3.5%	+0.6%	-10.3%	-8.4%	-4.1%	10
Irlanda	12.9	13.3	12.5	12.2	12.7	1.2%	-5.4%	-2.8%	+3.8%	-1.2%	16
Itália	108.9	118.5	111.7	113.0	111.7	11.0%	-5.7%	+1.1%	-1.1%	+0.01%	4
Letónia	14.0	15.9	11.1	10.2	11.2	1.1%	-30.4%	-7.9%	+9.9%	-8.7%	17
Lituânia	12.6	13.3	12.2	11.9	11.2	1.1%	-8.2%	-2.7%	-6.1%	-3.4%	18
Malta	2.6	0.9	1.1	0.7	1.1	0.1%	+12.8%	-35.8%	+58.5%	-24.4%	24
Países Baixos	154.7	159.2	145.2	145.4	142.3	14.1%	-8.8%	+0.2%	-2.2%	-2.6%	1
Polónia	22.4	23.2	22.1	24.5	25.4	2.5%	-5.0%	+11.1%	+3.7%	+3.1%	11
Portugal	21.4	22.1	21.5	20.7	21.1	2.1%	-2.7%	-3.6%	+1.9%	-1.0%	14
Roménia	10.9	11.5	11.9	11.6	13.8	1.4%	+3.5%	-2.1%	+18.9%	+5.2%	15
Suécia	43.8	43.2	43.4	42.3	43.7	4.3%	+0.4%	-2.5%	+3.2%	-0.3%	9
Soma	855.4	879.1	840.5	823.8	833.3	82.3%	-4.4%	-2.0%	+1.2%	-1.2%	-
Fora da União Europeia											
Noruega	42.1	44.1	50.2	47.8	45.4	4.5%	+13.7%	-4.8%	-5.0%	+2.2%	8
Turquia	115.0	113.3	126.5	122.5	133.8	13.2%	+11.6%	-3.2%	+9.2%	+3.9%	2
Soma	157.1	157.4	176.6	170.2	179.1	17.7%	+12.2%	-3.6%	+5.2%	+3.4%	-
Total Geral	1 012.5	1 036.5	1 017.1	994.1	1 012.5	100.0%	-1.9%	-2.3%	+1.9%	-0.4%	-

Fonte: EUROSTAT Tratamento: AMT

Obs.: O Reino Unido não está considerado dado a Eurostat apenas apresentar valores até ao 1º semestre de 2020

a -4,4% do homólogo de 2019, por efeito das quebras sucessivas verificadas em 2020 e 2021 que o acréscimo de 2022 não recuperou. Ainda assim, comparativamente a 2019 o volume de carga movimentado pelos portos nacionais não decresceu tanto como a média da União Europeia, que registou um decréscimo de -5,2 pp, mas decresceu mais do que a média europeia, que apenas recuou -2,3 pp, por efeito do desempenho da Noruega e a Turquia, que cresceram respetivamente +2,8% e +18,1%.

Dos países que no primeiro trimestre de 2022 apresentam um movimento superior à média homóloga de 2019 e 2020 e cuja quota é superior à de Portugal, assinalam-se a Bélgica (que representa 7,2% do movimento total e o seu volume excede +6,2% a média do primeiro trimestre de 2019 e 2020), a Dinamarca (quota de 2,2% e crescimento idêntico à Bélgica, de +6,2%), a Polónia (quota de 2,5% e crescimento de +12,2%), a Suécia (quota de 4,3% e crescimento de +0,9%) e a Turquia (quota de 13,2% e crescimento de +11,6%). Neste *benchmarking* Portugal encontra-se à frente da Finlândia, que com uma quota de 2,4% movimentou -14,2% do que a média 2019-2020, da França (6,5% e -9,7%), da Grécia (3,5% e -17,6%), dos Países Baixos (14,1% e -6,5%) e da Noruega (4,5% e -3,8%).



Avaliando o comportamento dos diversos países através da tendência de evolução entre 2018 e 2022 ($\Delta\%$ média anual, que traduz a taxa média anual de crescimento (*tmac*)), verifica-se que Portugal apresenta um crescimento negativo de -1% ao ano, ou seja, melhor que a média da União Europeia (-1,2%) e pior que a média do conjunto de portos europeus analisado (-0,4%), estando melhor do que a Alemanha, cuja taxa média anual é de -1,2%, Finlândia (-3,3%), França e Grécia (-4,1%) e Países Baixos (-2,6%), mas sendo ultrapassado pela Espanha, que evolui negativamente mas a -0,9%, pela Itália, cuja evolução é de +0,01%, pela Dinamarca, que cresce a +0,6%, pela Bélgica (+2,5%) e Polónia (+3,1%).

Por sua vez, o melhor desempenho médio anual foi observado pela Roménia que, pese embora a sua quota reduzida (1,4%), situando-se na 15ª posição do *ranking* global, logo a seguir a Portugal, observou um crescimento médio anual entre 2018 e 2022 de +5,2%, ou seja, 33,3% superior ao segundo maior desempenho médio, observado pela Turquia (+3,9%).

Em oposição, pela negativa, observa-se Malta com um desempenho médio anual nesse período de -24,4%, contrastando com todos os demais países cujos desempenhos médios oscilaram entre -8,7% (Letónia) e +5,2% (como referido para a Roménia).





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 segmentos de tráfego 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,

cujo movimento relativo a mês de outubro de 2022, se resume no seguinte:

TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (10 ³ t)					TOTAL DE CONTENTORES MOVIMENTADOS (TEU)					MOVIMENTO DE NAVIOS (NÚMERO DE ESCALAS)										
	Total	Δ% s/ 2021	Variação Homóloga entre 2018 a 2021				Total	Δ% s/ 2021	Variação Homóloga entre 2018 a 2021				Total	Δ% s/ 2021	Variação Homóloga entre 2018 a 2021					
Mensal:	6 695.6	-2.2%	-10.5%	-2.0%	-1.5%	-3.7%	Mensal:	248.7	-1.0%	+11.8%	-10.8%	+12.2%	-2.4%	Mensal:	868.0	+3.6%	-7.0%	+9.4%	-16.0%	+1.1%
Acumulado:	72 238.4	+0.5%	-4.3%	-6.4%	-7.0%	+6.0%	Acumulado:	2 541.0	-2.1%	-0.4%	-8.0%	-0.0%	+12.4%	Acumulado:	8 327.0	+4.2%	-1.1%	+0.1%	-12.0%	+1.9%

4.1. Movimento Geral de Carga

O volume de carga movimentada no mês de outubro de 2022 cifrou-se em 6,7 milhões de toneladas, o que representa a terceira diminuição consecutiva em cadeia, agora de -3,3%, sendo que a variação mensal homóloga é igualmente negativa, a segunda consecutiva, e de -2,2%.

Esta evolução reflete a elevada variabilidade mensal que se regista na atividade de movimentação portuária de carga.



Os valores acumulados a outubro totalizam 72,24 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo relativamente ao período homólogo de 2021 de +362,6 mil toneladas (mt), que corresponde a +0,5%, ficando ainda, contudo, a -9,12 milhões de toneladas ou a -11,2% do valor máximo registado nos períodos homólogos, que se verificou em 2017 com um volume de cerca de 81,4 milhões de toneladas.



Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário do Continente são a Carga Contentorizada, os Produtos Petrolíferos, o Petróleo Bruto e os Outros Granéis Sólidos, que representam no seu conjunto 80,8% da tonelagem total de carga movimentada, com quotas parciais respetivas de 38,7%, 21,5%, 11,6% e 9%, sendo que no período em análise têm subjacente uma variação positiva de +67,3 mt, correspondente a +0,1%, isto é, inferior em -0,4 pp ao total geral.

Importa salientar que estas quatro mais expressivas tipologias de carga contêm também as duas mais expressivas variações face ao período homólogo de 2021, e de sinais contrários: na Carga Contentorizada regista-se a maior quebra que ascende a -1,17 milhões de toneladas, corresponde a -4%, e os Outros Granéis Sólidos, com um acréscimo de +1,04 milhões de toneladas, correspondente a +19%.

A tipologia de carga que surge na terceira posição no ranking das que mais impacto têm no comportamento do sistema portuário, é a dos Produtos Agrícolas com uma variação positiva de +504,7 mt (+12,9%), seguida dos Produtos Petrolíferos igualmente com um acréscimo, de +231,5 mt (+1,5%).

Considerando a evolução da tonelagem movimentada anualmente nos períodos de janeiro a outubro desde 2018, constata-se que se processa segundo uma tendência negativa, que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento (*tmac*, no quadro com o título 'Δ% média anual') de -1,7%, para a qual contribui com maior intensidade o Carvão, para o qual este indicador não apresenta valor, mas onde a CAGR para o mesmo período ascende a -51,8%, bem como o Petróleo Bruto com uma *tmac* de -6,1%, e os Outros Granéis Sólidos com -3,2%.

Das tipologias de carga com trajetórias ascendentes destacam-se a dos Produtos Petrolíferos e da Carga Contentorizada, com valores respetivos de +1,9% e de +0,4%, pela significativa expressão das quotas que detêm, e a carga Ro-Ro e Fracionada com +4,1% e +3,1%, respetivamente, pela expressão da sua variação média anual.

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Carga Geral	35 021.6	31 668.9	31 773.6	35 798.3	34 508.4	47.8%	5.1%	⇒ +0.9%	
Contentorizada	29 214.1	25 577.0	26 276.6	29 139.1	27 967.4	38.7%	5.4%	⇒ +0.4%	
Fracionada	4 447.1	4 505.7	4 102.6	5 034.4	4 892.6	6.8%	7.2%	↑ +3.1%	
Ro-Ro	1 360.5	1 586.2	1 394.4	1 624.8	1 648.4	2.3%	7.9%	↑ +4.1%	
Granéis Sólidos	16 172.0	14 311.6	11 198.2	10 469.7	11 966.4	16.6%	16.5%	↓ -9.2%	
Carvão	3 988.7	2 814.4	507.8	170.1	215.2	0.3%	102.0%	-	
Minérios	811.0	895.4	1 007.8	948.9	860.9	1.2%	7.6%	⇒ +1.7%	
Produtos Agrícolas	4 338.3	4 193.6	3 854.0	3 899.1	4 403.7	6.1%	5.4%	⇒ -0.4%	
Outros	7 034.0	6 408.1	5 828.6	5 451.6	6 486.6	9.0%	8.8%	↓ -3.2%	
Granéis Líquidos	26 700.4	26 962.2	24 851.4	25 607.8	25 763.6	35.7%	3.0%	⇒ -1.2%	
Petróleo Bruto	10 848.1	9 194.8	9 086.6	8 385.9	8 358.4	11.6%	9.9%	↓ -6.1%	
Produtos Petrolíferos	14 062.2	15 506.5	13 704.9	15 310.0	15 541.6	21.5%	5.3%	⇒ +1.9%	
Outros	1 790.2	2 260.9	2 059.9	1 911.8	1 863.6	2.6%	8.4%	⇒ -1.0%	
Total	77 894.0	72 942.6	67 823.1	71 875.8	72 238.4	100.0%	4.4%	-1.7%	
	Δ%	-4.3%	-6.4%	-7.0%	+6.0%	+0.5%	-	-	-

A observação do quadro seguinte mostra que o mês de outubro, tomado individualmente, tem uma contribuição negativa de -153 mt (-2,2%) para o desempenho global, por responsabilidade maioritária dos Produtos Petrolíferos, que recuam -305,7 mt (-17,8%), e ainda da Carga Contentorizada, com -182,2 mt (-6,4%) e a Carga Fracionada, com -104 mt (-19,4%). Das variações positivas destacam-se os Outros Granéis Sólidos, que movimentam +285,3 mt (+94,9%) do que em outubro de 2021.



Carga	Outubro				Janeiro / Outubro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Outubro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Carga Geral	3 293.6	49.2%	-276.1	-7.7%	34 508.4	47.8%	-1 289.9	-3.6%	41 559.7	48.3%	-948.2	-2.2%
Contentorizada	2 673.0	39.9%	-182.2	-6.4%	27 967.4	38.7%	-1 171.7	-4.0%	33 599.7	39.1%	-1 081.5	-3.1%
Fracionada	432.9	6.5%	-104.0	-19.4%	4 892.6	6.8%	-141.7	-2.8%	5 966.2	6.9%	+105.9	+1.8%
Ro-Ro	187.7	2.8%	+10.2	+5.7%	1 648.4	2.3%	+23.6	+1.5%	1 993.8	2.3%	+27.4	+1.4%
Granéis Sólidos	1 219.7	18.2%	+335.6	+38.0%	11 966.4	16.6%	+1 496.7	+14.3%	14 379.3	16.7%	+1 788.4	+14.2%
Carvão	7.2	0.1%	-27.3	-79.2%	215.2	0.3%	+45.1	+26.5%	229.6	0.3%	+25.1	+12.3%
Minérios	79.1	1.2%	-9.4	-10.6%	860.9	1.2%	-88.0	-9.3%	1 074.0	1.2%	-67.4	-5.9%
Produtos Agrícolas	586.2	8.8%	+285.3	+94.9%	4 403.7	6.1%	+504.7	+12.9%	5 231.8	6.1%	+507.9	+10.8%
OutrosGS	547.2	8.2%	+86.9	+18.9%	6 486.6	9.0%	+1 035.0	+19.0%	7 843.9	9.1%	+1 322.8	+20.3%
Granéis Líquidos	2 182.3	32.6%	-212.6	-8.9%	25 763.6	35.7%	+155.7	+0.6%	30 086.9	35.0%	-731.4	-2.4%
Petróleo Bruto	535.5	8.0%	+33.1	+6.6%	8 358.4	11.6%	-27.6	-0.3%	9 297.0	10.8%	-944.9	-9.2%
Produtos Petrolíferos	1 413.5	21.1%	-305.7	-17.8%	15 541.6	21.5%	+231.5	+1.5%	18 509.0	21.5%	+300.0	+1.6%
OutrosGL	233.3	3.5%	+59.9	+34.6%	1 863.6	2.6%	-48.2	-2.5%	2 281.0	2.7%	-86.5	-3.7%
Total	6 695.6	100.0%	-153.0	-2.2%	72 238.4	100.0%	+362.6	+0.50%	86 025.9	100.0%	+108.8	+0.1%

Considerando a atividade portuária realizada nos últimos doze meses verifica-se que a tonelagem total de carga movimentada ascende a 86,03 milhões de toneladas, ultrapassando muito ligeiramente o volume movimentado nos doze meses anteriores, apenas +0,1%, resultando do confronto das quebras mais intensas apuradas na Carga Contentorizada e no Petróleo Bruto, que ascendem respetivamente a -1,08 milhões de toneladas (-3,1%) e a -944,9 mt (-9,2%), com os acréscimos mais expressivos verificados nos Outros Granéis Sólidos, de +1,32 milhões de toneladas (+20,3%), nos Produtos Agrícolas, de +507,9 mt (+10,8%) e nos Produtos Petrolíferos, de +300 mt (+1,6%).

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 53,2%, realçando-se o facto de em dezembro de 2021 ter iniciado um ciclo marcado por um desempenho negativo, tendo desde então registado apenas três variações mensais homólogas positivas (em junho, julho e setembro, num total de +356,9 mt), tendo nos restantes meses do corrente ano estas variações ascendido a -1,53 milhões de toneladas, com outubro a registar a mais expressiva, de -596,1 mt, o que perfaz globalmente uma quebra de -1,17 milhões de toneladas, correspondente a -3%.

Não obstante este comportamento recente, o porto de Sines mantém ainda uma trajetória positiva no período desde 2018, embora traduzida por uma taxa média anual de crescimento de apenas +0,4%, sendo acompanhado neste registo por Viana do Castelo, Aveiro e Figueira da Foz com *tmac* respetivas de +3,5%, +0,9% e +1,1%.

Dos restantes portos, com evolução negativa, destaca-se Leixões cuja média anual ascende a -7,1% e também Lisboa e Setúbal que registam respetivamente variações médias anuais de -3,8% e -1,2%.

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a OUTUBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	283.9	346.1	303.7	328.2	348.8	0.5%	7.8%	+3.5%	
Douro e Leixões	15 945.0	16 519.6	14 561.7	12 558.8	12 665.7	17.5%	11.3%	-7.1%	
Aveiro	4 590.9	4 633.5	3 970.2	4 637.8	4 783.7	6.6%	6.3%	+0.9%	
Figueira da Foz	1 739.7	1 613.2	1 654.8	1 523.2	1 876.8	2.6%	7.1%	+1.1%	
Lisboa	9 686.4	9 526.4	7 464.1	7 722.2	8 935.4	12.4%	10.6%	-3.8%	
Setúbal	5 482.0	5 378.4	5 189.7	5 438.0	5 121.9	7.1%	2.7%	-1.2%	
Sines	40 042.7	34 828.4	34 537.6	39 622.1	38 448.2	53.2%	6.3%	+0.4%	
Faro	122.6	96.5	141.3	45.5	57.8	0.1%	39.5%	-18.6%	
Portimão	0.7	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0%	-	-	
Total	77 894.0	72 942.6	67 823.1	71 875.8	72 238.4	100.0%	4.4%	-1.7%	
Δ%	-4.3%	-6.4%	-7.0%	+6.0%	+0.5%	-	-	-	-



Em termos de volume de carga movimentada no período em análise, para além de Sines há apenas a registar com comportamento negativo o porto de Setúbal que perdeu -316,1 mt face ao período de janeiro a outubro de 2021, correspondente a -5,8%.

As duas variações negativas referidas são anuladas pelas variações positivas observadas nos restantes portos, das quais destaca Lisboa, que acumula um acréscimo de +1,21 milhões de toneladas (+15,7%), que decorre de variações mensais homólogas positivas na maioria dos meses, com exceções em abril e junho. Em termos do volume dos acréscimos obtidos, o segundo maior contributo para o desempenho global positivo vem do porto da Figueira da Foz, que movimentou +353,6 mt (+23,2%) do que no período homólogo de 2021, seguido de Aveiro, com +146 mt (+3,1%), e de Leixões, com +106,9 mt (+0,9%).

Assinala-se que Leixões se encontra ainda a recuperar da cessação do desembarque de Petróleo Bruto provocada pelo encerramento da refinaria de Matosinhos.

Foi já referido que Sines detém uma quota maioritária absoluta de 53,2%, tendo, no entanto, perdido 1,9 pontos percentuais relativamente à do período homólogo de 2021, a mais elevada de sempre. Na segunda posição encontra-se o porto de Leixões, responsável por 17,5% da tonelagem total de carga movimentada nos períodos homólogos, seguido de Lisboa com 12,4%, Setúbal com 7,1%, Aveiro com 6,6%, Figueira da Foz com 2,6%, Viana do Castelo com 0,5% e Faro com 0,1%.

O recuo induzido pelo mês de outubro no desempenho observado pelo sistema portuário do Continente foi determinado maioritariamente pelo comportamento de Sines que registou uma quebra de -596,12 mt (-15,9%), acompanhado por Aveiro, Setúbal e Viana do Castelo que registaram quebras ligeiras, no total de -61,5 mt. A maior oposição ao recuo global foi protagonizado por Lisboa, que apresenta um acréscimo de +410,1 mt (+58,9%), contando com o apoio de Figueira da Foz, Leixões e Faro, que no conjunto movimentaram +94,4 mt.

Considerando o comportamento dos diversos portos nos últimos doze meses constata-se que praticamente se mantém o movimento observado no idêntico período imediatamente anterior, excedendo-o em +108,8 mt, correspondente a +0,1%. Este desempenho reflete a influência mais significativa de Lisboa, que cresce +1,36 milhões de toneladas (+14,7%), tendo contudo necessidade do apoio de Aveiro, da Figueira da Foz e de Leixões, com acréscimos respetivos de +336,8 mt (+6,1%), de +335,1 mt (+18,3%) e de +217 mt (+1,4%), para anular a quebra de -1,86 milhões de toneladas (-3,9%) assinalada em Sines, apoiada por Setúbal, que vê diminuir a carga movimentada em -269,2 mt (-4,1%).

Porto	Outubro				Janeiro / Outubro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Outubro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	29.9	0.4%	-0.4	-1.2%	348.8	0.5%	+20.6	+6.3%	397.4	0.5%	+15.7	+4.1%
Douro e Leixões	1 286.9	19.2%	+32.5	+2.6%	12 665.7	17.5%	+106.9	+0.9%	15 290.0	17.8%	+217.0	+1.4%
Aveiro	418.1	6.2%	-41.9	-9.1%	4 783.7	6.6%	+146.0	+3.1%	5 825.0	6.8%	+336.8	+6.1%
Figueira da Foz	186.8	2.8%	+57.8	+44.8%	1 876.8	2.6%	+353.6	+23.2%	2 167.3	2.5%	+335.1	+18.3%
Lisboa	1 106.3	16.5%	+410.1	+58.9%	8 935.4	12.4%	+1 213.3	+15.7%	10 643.9	12.4%	+1 362.0	+14.7%
Setúbal	498.9	7.5%	-19.3	-3.7%	5 121.9	7.1%	-316.1	-5.8%	6 264.3	7.3%	-269.2	-4.1%
Sines	3 159.9	47.2%	-596.1	-15.9%	38 448.2	53.2%	-1 173.9	-3.0%	45 380.2	52.8%	-1 861.3	-3.9%
Faro	8.8	0.1%	+4.1	+86.3%	57.8	0.1%	+12.3	+27.0%	57.8	0.1%	-27.3	-32.1%
Total	6 695.6	100.0%	-153.0	-2.2%	72 238.4	100.0%	+362.6	+0.5%	86 025.9	100.0%	+108.8	+0.127%

Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento e por porto, revela que a Carga Geral representa 47,8% do total, com Sines a deter 49,6% do seu total, os Granéis Líquidos representam 35,7%, onde Sines detém uma quota quase hegemónica de 81,7%, e cabendo aos Granéis Sólidos a quota residual de 16,6%, 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, com Lisboa a responder por 36,8% do total e com Leixões, Setúbal e Aveiro, a deter quotas entre 19,4% e de 15,2%.



Porto	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total	
	10 ³ ton	quota						
Viana do Castelo	▲ 186.8	0.5%	▲ 134.0	1.1%	▼ 27.9	0.1%	▲ 348.8	0.5%
Douro e Leixões	▲ 8 287.2	24.0%	▲ 2 326.6	19.4%	▼ 2 051.8	8.0%	▲ 12 665.7	17.5%
Aveiro	▲ 1 726.6	5.0%	▼ 1 814.0	15.2%	▲ 1 243.1	4.8%	▲ 4 783.7	6.6%
Figueira da Foz	▲ 946.8	2.7%	▲ 920.8	7.7%	▼ 9.3	0.0%	▲ 1 876.8	2.6%
Lisboa	▲ 3 409.0	9.9%	▲ 4 403.5	36.8%	▲ 1 122.9	4.4%	▲ 8 935.4	12.4%
Setúbal	▼ 2 834.8	8.2%	▲ 2 040.1	17.0%	▼ 247.0	1.0%	▼ 5 121.9	7.1%
Sines	▼ 17 117.2	49.6%	▲ 269.6	2.3%	▲ 21 061.5	81.7%	▼ 38 448.2	53.2%
Faro			▲ 57.8	0.5%			▲ 57.8	0.1%
Total	▼ 34 508.4	100.0% 47.8%	▲ 11 966.4	100.0% 16.6%	▲ 25 763.6	100.0% 35.7%	▲ 72 238.4	100.0% 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 75,7%; Lisboa nos Produtos Agrícolas com 74,9%; Setúbal no Carvão (que tem agora uma expressão residual) e nos Minérios com quotas respetivas de 86,1% e de 51,3; e Sines na Carga Contentorizada com 61%, no Petróleo Bruto com 99,4% e nos Produtos Petrolíferos, com 78,5%.

Com posição maioritária simples assinala-se na Carga Fracionada o porto de Aveiro com 35,3%; nos Outros Granéis Sólidos o porto de Leixões ultrapassa Setúbal em +0.2 pp e passa a deter 21,5%; e, nos Outros Granéis Líquidos o porto de Aveiro que detém 34,2%.



VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO PERÍODO JANEIRO-OUTUBRO 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		
	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	Quota
Carga Geral	186.8	+23.9%	2 287.2	+0.1%	1 726.6	+10.0%	946.8	+2.5%	3 409.0	+7.1%	2 834.8	-9.2%	17 117.2	-7.8%	0.0	-	34 508.4	-3.6%	47.8%
Contentorizada	0.0	-100.0%	6 025.3	+2.0%	0.0	-100.0%	142.4	+0.9%	3 269.8	+7.0%	1 474.0	-2.7%	17 056.0	-7.9%	0.0	-	27 967.4	-4.0%	38.7%
Fracionada	186.8	+23.9%	1 014.0	-7.1%	1 726.6	+10.0%	804.4	+2.8%	139.3	+10.9%	1 002.0	-23.0%	19.7	+49.5%	0.0	-	4 892.6	-2.8%	6.8%
Ro-Ro	0.0	-	1 248.0	-2.6%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	358.9	+17.0%	41.5	+11.1%	0.0	-	1 648.4	+1.5%	2.3%
Granéis Sólidos	134.0	+3.2%	2 326.6	+18.7%	1 814.0	-1.8%	920.8	+56.1%	4 403.5	+21.2%	2 040.1	+0.8%	269.6	+12.7%	57.8	+27.0%	11 966.4	+14.3%	16.6%
Carvão	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	185.2	+17.5%	29.9	+140.2%	0.0	-	215.2	+26.5%	0.3%
Minérios	0.0	-100.0%	399.7	-10.8%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	441.4	-8.8%	19.7	+25.4%	0.0	-	860.9	-9.3%	1.2%
Produtos Agrícolas	20.5	+659.4%	531.2	+19.8%	507.1	-28.3%	14.3	+22.8%	3 298.1	+21.7%	30.6	+38.8%	1.9	-33.7%	0.0	-	4 403.7	+12.9%	6.1%
OutrosGS	113.5	-10.2%	1 395.8	+30.6%	1 306.9	+14.5%	906.5	+56.8%	1 105.4	+19.7%	1 382.8	+1.7%	218.0	+4.7%	57.8	+27.0%	6 486.6	+19.0%	9.0%
Granéis Líquidos	27.9	-41.2%	2 051.8	-11.5%	1 243.1	+1.9%	9.3	-6.5%	1 122.9	+23.8%	247.0	-15.1%	21 061.5	+1.2%	0.0	-	25 763.6	+0.6%	35.7%
Petróleo Bruto	0.0	-	53.4	-78.2%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	8 305.0	+2.0%	0.0	-	8 358.4	-0.3%	11.6%
Produtos Petrolíferos	27.9	-41.2%	1 864.4	+0.4%	605.4	-8.9%	0.0	-	778.6	+28.7%	67.6	-26.8%	12 197.6	+1.3%	0.0	-	15 541.6	+1.5%	21.5%
OutrosGL	0.0	-	133.9	-37.8%	637.8	+14.8%	9.3	-6.5%	344.3	+14.1%	179.4	-9.6%	558.9	-11.4%	0.0	-	1 863.6	-2.5%	2.6%
Total Geral	348.8	+6.3%	12 665.7	+0.9%	4 783.7	+3.1%	1 876.8	+23.2%	8 935.4	+15.7%	5 121.9	-5.8%	38 448.2	-3.0%	57.8	+27.0%	72 238.4	+0.5%	100.0%
Distribuição por Porto	0.5%	-	17.5%	-	6.6%	-	2.6%	-	12.4%	-	7.1%	-	53.2%	-	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%	5.0%	2.7%	9.9%	8.2%	49.6%	-	
Contentorizada	-	21.5%	-	0.5%	11.7%	5.3%	61.0%	-	38.7%
Fracionada	3.8%	20.7%	35.3%	16.4%	2.8%	20.5%	0.4%	-	6.8%
Ro-Ro	-	75.7%	-	-	-	21.8%	2.5%	-	2.3%
Granéis Sólidos	1.1%	19.4%	15.2%	7.7%	36.8%	17.0%	2.3%	0.5%	
Carvão	-	-	-	-	-	86.1%	13.9%	-	0.3%
Minérios	-	46.4%	-	-	-	51.3%	2.3%	-	1.2%
Produtos Agrícolas	0.5%	12.1%	11.5%	0.3%	74.9%	0.7%	0.0%	-	6.1%
OutrosGS	1.7%	21.5%	20.1%	14.0%	17.0%	21.3%	3.4%	0.9%	9.0%
Granéis Líquidos	0.1%	8.0%	4.8%	0.0%	4.4%	1.0%	81.7%	-	
Petróleo Bruto	-	0.6%	-	-	-	-	99.4%	-	11.6%
Produtos Petrolíferos	0.2%	12.0%	3.9%	-	5.0%	0.4%	78.5%	-	21.5%
OutrosGL	-	7.2%	34.2%	0.5%	18.5%	9.6%	30.0%	-	2.6%
Total Geral	0.5%	17.5%	6.6%	2.6%	12.4%	7.1%	53.2%	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, independentes entre si e 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 63% e de 73%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	213.9	0.7%	+0.4	+0.2%	134.9	0.3%	+20.2	+17.6%	+61.3%
Douro e Leixões	4 445.3	15.1%	-504.2	-10.2%	8 220.4	19.2%	+611.1	+8.0%	+35.1%
Aveiro	1 432.7	4.9%	+230.4	+19.2%	3 351.0	7.8%	-84.5	-2.5%	+29.9%
Figueira da Foz	1 285.1	4.4%	+241.5	+23.1%	591.7	1.4%	+112.1	+23.4%	+68.5%
Lisboa	3 436.1	11.6%	+355.6	+11.5%	5 499.3	12.9%	+857.7	+18.5%	+38.5%
Setúbal	2 722.8	9.2%	-228.8	-7.8%	2 399.2	5.6%	-87.3	-3.5%	+53.2%
Sines	15 901.9	53.9%	-997.7	-5.9%	22 546.4	52.7%	-176.2	-0.8%	+41.4%
Faro	57.8	0.2%	+12.3	+27.0%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	29 495.5	100.0%	-890.5	-2.9%	42 742.8	100.0%	+1 253.1	+3.0%	+40.8%

O volume de embarques registado no período de janeiro a outubro de 2022, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 40,8% e registou um total de 29,5 milhões de toneladas, o que traduz um decréscimo de -890,5 mt (-2,9%) relativamente ao período homólogo de 2021, enquanto o dos desembarques ascendeu a 42,74 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +1,25 milhões de toneladas, ou seja de +3%.

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% nas exportações e de +5,2% 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.

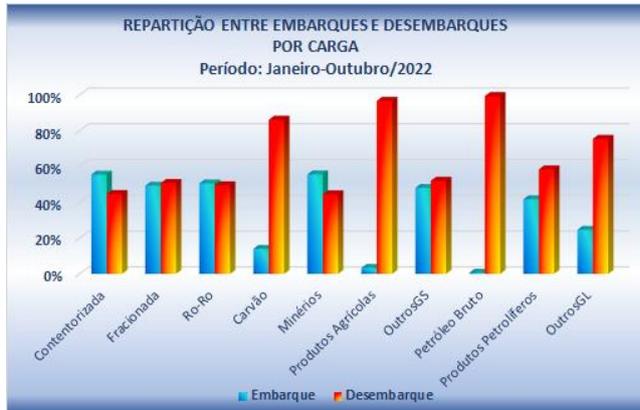
De forma sintética, apresentam-se os gráficos seguintes com a distribuição percentual do volume de carga embarcada e desembarcada, por tipologia, no primeiro, e por porto, no segundo, independentemente da tonelagem que lhes está subjacente.

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 99,4% do volume movimentado, e o desembarque dos Produtos Agrícolas (para a indústria agroalimentar) representou 96,7%.

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 50,5%, os Minérios com 55,6%, sendo de assinalar que a Carga Fracionada se mantém abaixo de 50%, ficando em 49,3%.



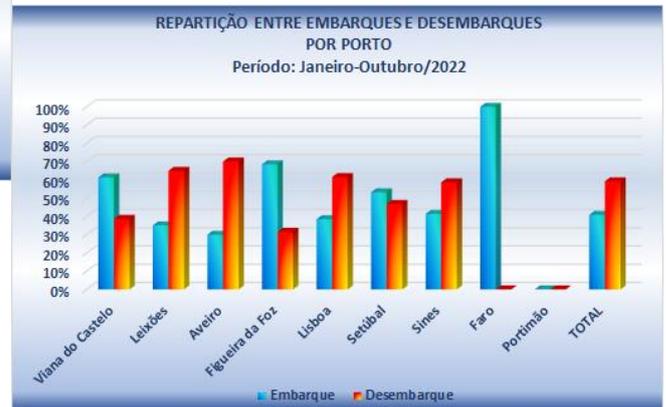
Assinala-se ainda o facto de o comportamento dos portos de menor dimensão ser muito influenciado pelo



representa respetivamente de 61,3%, 68,5%, 53,2% 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 4,28 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 14,5% do total de embarques (da qual 9,2 pontos percentuais cabem a Setúbal). Relativamente ao volume total da carga movimentada, estes portos são responsáveis por 7,41 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 10,3%, incluindo 7,1 pontos percentuais afetos a Setúbal.

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



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 38,7%, e ainda parte da quota de 2,3% detida pela carga Ro-Ro, com particular significado para a movimentada no Terminal Multiusos de Leixões, no âmbito da exploração de uma linha regular da companhia de *shipping* CLdN, a cargo da concessionária do Terminal de Contentores de Leixões (TCL), justifica a avaliação mais detalhada do seu comportamento, quer no período de janeiro a outubro 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 outubro de 2022, um total de 1,55 milhões de movimentos de embarque e de desembarque, a que correspondeu um volume de 2,54 milhões de TEU, o que determina o rácio de quase 1,64 TEU por contentor. Estes valores têm subjacente um recuo em ambos os indicadores, sendo de -2,8% no número de unidades e de -2,% no volume de TEU, face aos valores mais elevados de sempre nos períodos homólogos, verificados em 2021.

No período de janeiro a outubro de 2022, o tráfego de contentores tem manifestado significativa variabilidade de comportamento, registando duas variações mensais homólogas negativas em cada



trimestre, com o segundo a registar a quebra mais expressiva, tendo outubro iniciado o quarto trimestre com uma variação negativa, de -2,6 mil TEU, correspondente a -1%, sendo que o volume mensal, de 248,7 mil TEU, é o segundo mais baixo desde janeiro, depois de fevereiro.

Nos registos de variações em cadeia, constata-se uma alternância entre valores positivos e negativos até agosto, repetindo-se o registo negativo em setembro e em outubro.



Observando a evolução anual nos períodos de janeiro a outubro desde 2018, constata-se variações negativas em todos os períodos com exceção de 2021, que excede em +12,4% o valor do ano anterior e constitui o valor mais elevado nos períodos homólogos, determinando, inclusivamente, o apuramento de uma trajetória positiva, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +1,4%.

Esta trajetória global reflete uma tendência de evolução positiva na maioria dos portos, com exceção de Lisboa, que evolui a uma média de -5,1% ao ano. Das trajetórias positivas a mais expressiva é a verificada em Setúbal, de +5,9%, sendo contudo de salientar as de Leixões e de Sines traduzidas por *tmac* respetivas de +2,4% e de +2,2%.

TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)									
Períodos: Janeiro / Outubro									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Leixões	547 530	581 396	588 318	596 513	608 038	23.9%	3.5%	+2.4%	
Figueira da Foz	16 888	18 112	13 915	18 071	18 607	0.7%	9.9%	+2.0%	
Lisboa	367 447	390 182	245 212	302 175	325 810	12.8%	15.6%	-5.1%	
Setúbal	120 012	117 042	138 837	148 405	142 131	5.6%	9.4%	+5.9%	
Sines	1 458 609	1 203 137	1 323 575	1 531 439	1 446 456	56.9%	8.3%	+2.2%	
Total TEU	2 510 486	2 309 869	2 309 857	2 596 603	2 541 042	100.0%	4.9%	+1.4%	
Δ%	-0.4%	-8.0%	-0.0%	+12.4%	-2.1%	-	-	-	-
Total UNIDADES	1 566 960	1 432 364	1 430 448	1 597 375	1 552 483	-	+4.7%	+0.9%	
Rácio TEU / Contentor	1.60	1.61	1.61	1.63	1.64	-	-	-	

EVOLUÇÃO ANUAL DO TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)
Períodos: Janeiro / Outubro



A diminuição do volume global de TEU movimentado no período de janeiro a outubro de 2022, num total de -55,6 mil TEU, correspondente a -2,1%, é absolutamente determinada por Sines que regista uma quebra



de cerca de -85 mil TEU (-5,5%), sendo embora acompanhado por Setúbal que recua -6,27 mil TEU (-4,2%). Os portos de Lisboa e de Leixões mitigam parcialmente este impacto negativo, movimentando respetivamente +23,6 mil TEU (+7,8%) e +11,5 mil TEU (+1,9%).

Importa, contudo, desde já salientar que o desempenho negativo de Sines é exclusivamente determinado pelo tráfego de *transshipment*, como se verá no título seguinte, uma vez que o tráfego com o *hinterland* ali desenvolvido mantém uma trajetória de crescimento claramente positiva.

Porto	Out			Jan / Out			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Leixões	60 312	24.2%	-1.1%	608 038	23.9%	+1.9%	729 343	23.9%	+2.4%
Figueira da Foz	2 179	0.9%	+42.6%	18 607	0.7%	+3.0%	21 939	0.7%	+0.6%
Lisboa	33 486	13.5%	+4.0%	325 810	12.8%	+7.8%	390 891	12.8%	+9.7%
Setúbal	14 221	5.7%	-2.5%	142 131	5.6%	-4.2%	166 030	5.4%	-5.9%
Sines	138 546	55.7%	-2.5%	1 446 456	56.9%	-5.5%	1 739 083	57.1%	-4.4%
Total	248 744	100.0%	-1.0%	2 541 042	100.0%	-2.1%	3 047 286	100.0%	-1.3%

Não obstante o referido, o porto de Sines mantém a posição maioritária absoluta traduzida por uma quota de 56,9%, 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 um ponto percentual para 23,9%, seguindo-se sucessivamente Lisboa que aumenta +1,2 pp para 12,8%, Setúbal que recua -0,1 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 outubro que movimenta -2,6 mil TEU (-1%) do que no mesmo mês de 2021, por efeito da quebra verificada em Sines, que se cifra em -3,48 mil TEU (-2,5%), ainda que acompanhado por Leixões e Setúbal (-695 TEU e -365 TEU, respetivamente). A variação positiva mais expressiva foi apurada em Lisboa, cifrando-se em +1,29 mil TEU (+4%).

No período dos últimos doze meses é apurado um movimento total de 3,05 milhões de TEU, o que face a idêntico período imediatamente anterior traduz um decréscimo de -39,3 mil TEU (-1,3%), fortemente induzido pela quebra de -80,7 mil TEU (-4,4%) observada em Sines, reforçada por Setúbal que movimenta cerca de -10,4 mil TEU (-5,9%), anulando as variações positivas dos outros portos, com realce para Lisboa onde a comparação entre os dois períodos reflete um crescimento de +34,5 mil TEU (+9,7%), e ainda de Leixões, que movimenta +17,2 mil TEU (+2,4%).

Acresce sublinhar que a variação do volume total de TEU apurada no período de janeiro a outubro de 2022 resulta de uma diminuição de cerca de -5,7% nos contentores de 20 pés e de cerca de -1,1% nos de 40 pés.

Tráfego com o Hinterland e em Transshipment (TEU)

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

O volume de TEU movimentado em operações de *transshipment* efetuadas em Sines representou, no período de janeiro a outubro de 2022, cerca de 67,6% do seu total, a que correspondem 977,5 mil TEU num total de cerca de 1,45 milhões TEU.

Salienta-se a volatilidade e variabilidade inerente a este tráfego, majoradas pela forte concorrência internacional, nomeadamente dos portos espanhóis e do norte de África, sendo que o porto de Sines, após um período de forte crescimento deste tráfego, que culminou com o registo do volume mais elevado nos períodos homólogos de 1,14 milhões de TEU em 2017, seguido de quebras nos dois anos seguintes, e uma evolução titubeante desde então.



O conjunto dos três portos onde este segmento de tráfego tem expressão tem o comportamento mensal em 2022 que se apresenta nesta figura, bem como as variações homólogas e em cadeia, sendo claro que a sua leitura evidencia um ciclo negativo, do qual ainda não são ainda perceptíveis sinais de recuperação, salientando-se o registo de apenas uma variação mensal homóloga positiva em julho, de +4,4 mil TEU (+4%), sendo que a variação média dos outros nove meses ascende a -11,3 mil TEU (-10%). As variações em cadeia são mais animadoras, exibindo quatro acréscimos consecutivos, entre maio e agosto, interrompido em setembro e confirmado em outubro com uma quebra de -3,2 mil TEU (-3,1%).



O volume de TEU movimentado em operações de *transhipment* no período de janeiro a outubro de 2022 ascende a 1,03 milhões de TEU, que reflete uma quebra de -8,6% face ao homólogo anterior, e a sua evolução anual desde 2018 nos períodos homólogos é traduzida por uma trajetória negativa de -0,8% ao ano, sendo de -0,7% para o porto de Sines.

TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)										
Períodos: Janeiro / Outubro										
	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Transhipment	Leixões	47 769	45 202	45 533	48 759	49 341	4.8%	3.5%	+1.4%	
	Lisboa (*)	11 853	11 382	3 591	5 758	5 424	0.5%	44.3%	-23.3%	
	Sines	1 139 067	820 432	905 337	1 075 176	977 453	94.7%	11.6%	-0.7%	
	Total	1 198 689	877 016	954 461	1 129 693	1 032 218	100.0%	11.2%	-0.8%	
	Δ%	-0.1%	-26.8%	+8.8%	+18.4%	-8.6%	-	-	-	-

O volume do *transhipment* processado em Sines representa cerca de 94,7% do total, cabendo a Leixões cerca de 4,8%, e a Lisboa cerca de 0,5%, sublinhando-se a provisoriedade destes dados, uma vez que Lisboa não apresenta informação desde março de 2021.

No que respeita ao tráfego de contentores realizado no âmbito das operações com o *hinterland*, mais estável do que o do *transhipment* porque assenta essencialmente no desempenho da economia nacional, sem prejuízo de poder contar com algum tráfego do mercado espanhol, que contém uma parte que integra o *hinterland* dos portos nacionais, assinala-se que no período de janeiro a outubro de 2022 foram movimentados cerca de 1,51 milhões de TEU, a marca mais elevada de sempre nos períodos homólogos e excedendo o volume de 2021 em +2,9%.



Não obstante este desempenho global positivo para o período de janeiro a outubro de 2022, foram observados registos mensais negativos, quer em termos de variações homólogas, quer em cadeia. Como evidencia a figura, verificaram-se variações positivas homólogas nos primeiros cinco meses (acumulando um acréscimo de quase +47 mil TEU, +6,6%), seguindo-se um período com significativa variabilidade, com três meses de variações negativas e dois de variações positivas, sendo outubro um deles.



Em termos globais, no período em análise verifica-se, como referido, um acréscimo de +2,9% face ao período homólogo de 2021, sendo que a sua evolução desde 2018 reflete uma trajetória positiva que se traduz por uma taxa média anual de crescimento de +3,1%, fortemente impulsionada pelo comportamento de Sines, que neste segmento, evidencia um crescimento médio anual de +9,6%, contando ainda com o suporte de Setúbal, que evolui a uma média de +5,9% ao ano. Abaixo da média geral mas com crescimento positivo surgem Leixões e Figueira da Foz com taxas médias anuais de crescimento respetivas de +2,4% e de +2%, que exercem pressão no sentido do abrandamento da trajetória, que recebe a influência negativa mais expressiva de Lisboa, que ainda não recuperou da quebra ocorrida aquando da instabilidade laboral e regista variações médias anuais de -4,7%.

TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)										
Períodos: Janeiro / Outubro										
	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Leixões	499 761	536 194	542 785	547 754	558 697	37.0%	3.7%	+2.4%	
	Figueira da Foz	16 888	18 112	13 915	18 071	18 607	1.2%	9.9%	+2.0%	
	Lisboa (*)	355 594	378 800	241 621	296 417	320 386	21.2%	15.0%	-4.7%	
	Setúbal	120 012	117 042	138 837	148 405	142 131	9.4%	9.4%	+5.9%	
	Sines	319 542	382 705	418 238	456 263	469 003	31.1%	13.2%	+9.6%	
	Total	1 311 797	1 432 853	1 355 396	1 466 910	1 508 824	100.0%	5.1%	+3.1%	
	Δ%	-0.7%	+9.2%	-5.4%	+8.2%	+2.9%	-	-	-	-

Importa salientar que a melhor marca de sempre em termos globais, reflete idêntico registo nos portos de Sines, Leixões e também Figueira da Foz, que atingem valores respetivos de 558,7 mil TEU, de 469 mil TEU e de 18,6 mil TEU.

O 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 -15,7 pp em 2017 para os atuais -5,9 pp.



Considerando o movimento do período de janeiro a outubro de 2022 observado em cada porto, constata-se que o acréscimo verificado teve o contributo mais expressivo do porto de Lisboa, que regista um acréscimo de +23,97 mil TEU (+8,1%), sendo também positivos os de Leixões, que se cifra em +10,94 mil TEU (+2%), de

Tráfego	Porto	Out			Jan / Out			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Leixões	54 853	36.8%	-1.7%	558 697	37.0%	+2.0%	669 473	37.3%	+2.5%
	Figueira da Foz	2 179	1.5%	+42.6%	18 607	1.2%	+3.0%	21 939	1.2%	+0.6%
	Lisboa	32 934	22.1%	+4.3%	320 386	21.2%	+8.1%	384 197	21.4%	+9.9%
	Setúbal	14 221	9.5%	-2.5%	142 131	9.4%	-4.2%	166 030	9.2%	-5.9%
	Sines	44 830	30.1%	+9.5%	469 003	31.1%	+2.8%	553 996	30.9%	+1.2%
	Total	149 017	100.0%	+3.2%	1 508 824	100.0%	+2.9%	1 795 635	100.0%	+2.7%
Transshipment	Leixões	5 459	5.5%	+4.6%	49 341	4.8%	+1.2%	59 870	4.8%	+1.9%
	Lisboa	552	0.6%	-11.7%	5 424	0.5%	-5.8%	6 694	0.5%	-0.3%
	Sines	93 716	94.0%	-7.3%	977 453	94.7%	-9.1%	1 185 087	94.7%	-6.9%
	Total	99 727	100.0%	-6.7%	1 032 218	100.0%	-8.6%	1 251 651	100.0%	-6.4%



Sines, que ascende a +12,74 mil TEU (+2,8%) e ainda da Figueira da Foz que, numa dimensão mais modesta, movimenta +536 TEU (+3%). Setúbal recua -6,27 mil TEU (-4,2%).

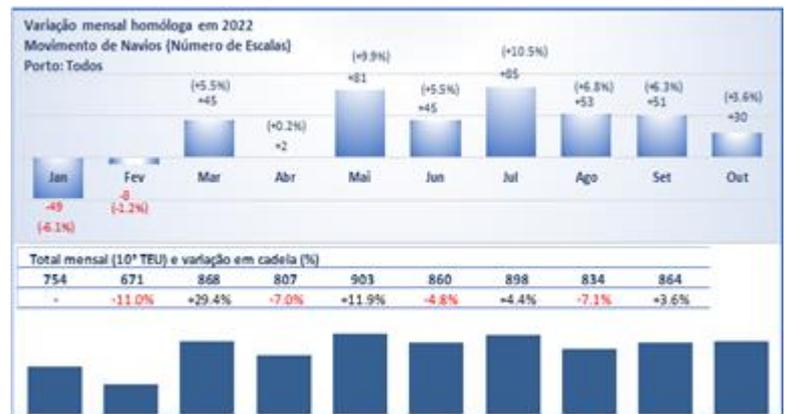
No topo do ranking dos portos com maior tráfego de contentores com o *hinterland* continua o porto de Leixões com uma quota de 37%, sendo perseguido por Sines que detém 31,1%, seguindo-se sucessivamente Lisboa com 21,2%, Setúbal com 9,4% e Figueira da Foz com uma quota de 1,2%.

O tráfego com o *hinterland* realizado nos últimos doze meses atinge um total de quase 1,8 milhões de TEU, ultrapassando em +46,9 mil TEU ou +2,7% o volume observado em idêntico período imediatamente anterior. O porto que mais contribuiu para este registo foi Lisboa ao protagonizar um acréscimo de +34,5 mil TEU (+9,9%), sendo também de assinalar os acréscimos de Leixões, que se cifra em +16,1 mil TEU (+2,5%), e de Sines, de +6,5 mil TEU (+1,2%). O porto de Setúbal mostra uma diminuição de -10,4 mil TEU (-5,9%).

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

4.3. Movimento Geral de Navios

O sistema portuário comercial do Continente registou no mês de outubro, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, recebeu 868 escalas de navios, registando a oitava variação mensal homóloga positiva consecutiva, agora traduzida em +30 escalas, acumulando um acréscimo de +335 para um total de 8327 escalas, superior em +4,2% ao observado no período homólogo de 2021.



Esta figura evidencia o comportamento mensal do movimento de navios, sendo francamente positivo desde maio em termos de variações homólogas, com o mês de julho a registar o acréscimo mais expressivo, e o mês de maio a registar o número de escalas mais elevado. A evolução em cadeia exibe um movimento ondulatório, com a alternância de variações positivas e negativas a observar-se em todo o período da análise.

NÚMERO DE ESCALAS REALIZADAS NO PERÍODO DE JANEIRO A OUTUBRO

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ 2022/2021		Δ% média anual	Sparklines
								Nº	%		
Viana do Castelo	158	181	163	221	213	2.6%	13.7%	-8	-3.6%	+8.4%	
Douro e Leixões	2 181	2 199	2 058	2 043	2 089	25.1%	3.0%	+46	+2.3%	-1.6%	
Aveiro	910	883	804	888	884	10.6%	4.1%	-4	-0.5%	-0.5%	
Figueira da Foz	417	385	391	349	403	4.8%	5.9%	+54	+15.5%	-1.6%	
Lisboa	2 027	2 166	1 396	1 373	1 712	20.6%	18.5%	+339	+24.7%	-7.9%	
Setúbal	1 353	1 291	1 320	1 434	1 314	15.8%	3.7%	-120	-8.4%	+0.5%	
Sines	1 769	1 767	1 666	1 650	1 640	19.7%	3.4%	-10	-0.6%	-2.2%	
Faro	32	25	36	13	15	0.2%	37.5%	+2	+15.4%	-18.1%	
Portimão	97	73	6	21	57	0.7%	65.6%	+36	+171.4%	-25.0%	
Total	8 944	8 970	7 840	7 992	8 327	100.0%	5.6%	+335	+4.2%	-2.6%	



Não obstante o crescimento entre 2020 e 2022, a evolução anual do número de escalas nos períodos homólogos revela-se incapaz de contrariar as quebras verificadas entre 2018 e 2020, acabando por se apurar uma trajetória negativa, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -2,6%. Esta trajetória reflete o comportamento da maioria dos portos, com exceção de Viana do Castelo e de Setúbal, onde se apuram tmac respetivas de +8,4% e de +0,5%, sendo que dos portos que exibem uma trajetória negativa se destaca Lisboa com uma evolução média anual de -7,9%, não obstante o forte acréscimo registado em 2022.

O volume total de arqueação bruta apurada no período em análise reflete um acréscimo significativa superior ao do número de escalas, atingindo um total de 163 milhões, excedendo o homólogo de 2021 em +20,5%, induzindo um aumento da dimensão média dos navios em +15,6%, passando de uma GT de 16,9 mil para 19,6 mil.

Este desempenho global francamente positivo do movimento de navios está fortemente alavancado no porto de Lisboa, através do tráfego de navios de cruzeiro de passageiros que registou cerca de 258 escalas, efetuadas por cerca de 106 navios diferentes, isto é, um número superior em +208 escalas às verificadas no mesmo período de 2021. O impacto do tráfego desta tipologia de navios é fortemente evidenciado pelo crescimento do volume de arqueação bruta, de +123,5%.

O comportamento deste tráfego reflete a retoma iniciada em julho de 2021, após suspensão em março de 2020 por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, que tem vindo a normalizar desde então.

Tendo maior expressão em Lisboa, o tráfego desta tipologia de navios é também relevante em Leixões e em Portimão, que contribuirá para o acréscimo respetivo de +46 e de +36 escalas, representando no primeiro um incremento de +2,3% e no segundo de +171,4%.

Dos restantes portos importa destacar pela positiva o porto da Figueira da Foz que registou +54 escalas (+15,5%) e pela negativa o porto de Setúbal que vê reduzir em -120 o número de escalas (-8,4%).

Em termos de ranking do número de escalas, Douro e Leixões mantêm o lugar cimeiro com uma quota de 25,1%, que reflete um recuo de -0,5 pp, seguidos de Lisboa e Sines com quotas respetivas de 20,6% (+3,4 pp) e de 19,7% (-1 pp), Setúbal que recua -2,2 pp para 15,8%, Aveiro que perde -0,5 pp para 10,6%, Figueira da Foz que cresce +0,5 pp para 4,8% e Viana do Castelo que diminui -0,2 pp para 2,6%.

Relativamente ao volume de arqueação bruta continua a verificar-se uma elevada assimetria entre Sines e os restantes, cabendo a este uma quota de 42,9% após recuo de -8,9 pp, a que se segue Lisboa com 23,4%, após crescimento de 10,8 pp, Douro e Leixões com 17,5% (+0,9 pp) e Setúbal com 10,8% (-2,9 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 42,6 mil em Sines, passando por 22,3 mil em Lisboa (superior em +79,2% ao registado no período homólogo de 2021), por 19,8 mil em Portimão, 13,6 mil em

DIMENSÃO MÉDIA (GT) (10 ³)								
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	4.1	4.2	4.3	3.4	4.6	+35.4%	+0.7%	
Douro e Leixões	13.3	13.9	11.7	11.0	13.6	+24.3%	-1.8%	
Aveiro	5.6	5.6	5.2	5.5	5.9	+6.5%	+1.0%	
Figueira da Foz	3.4	3.6	3.7	3.6	3.7	+0.2%	+1.4%	
Lisboa	19.9	19.4	13.3	12.5	22.3	+79.2%	-1.2%	
Setúbal	16.0	14.7	13.2	13.0	13.4	+3.6%	-4.7%	
Sines	41.3	40.5	44.7	42.5	42.6	+0.3%	+1.1%	
Faro	3.3	3.2	2.9	3.0	3.2	+7.9%	-1.2%	
Portimão	17.2	17.1	1.3	8.1	19.8	+144.8%	-2.9%	
Geral	19.3	19.1	18.0	16.9	19.6	+15.6%	-0.9%	

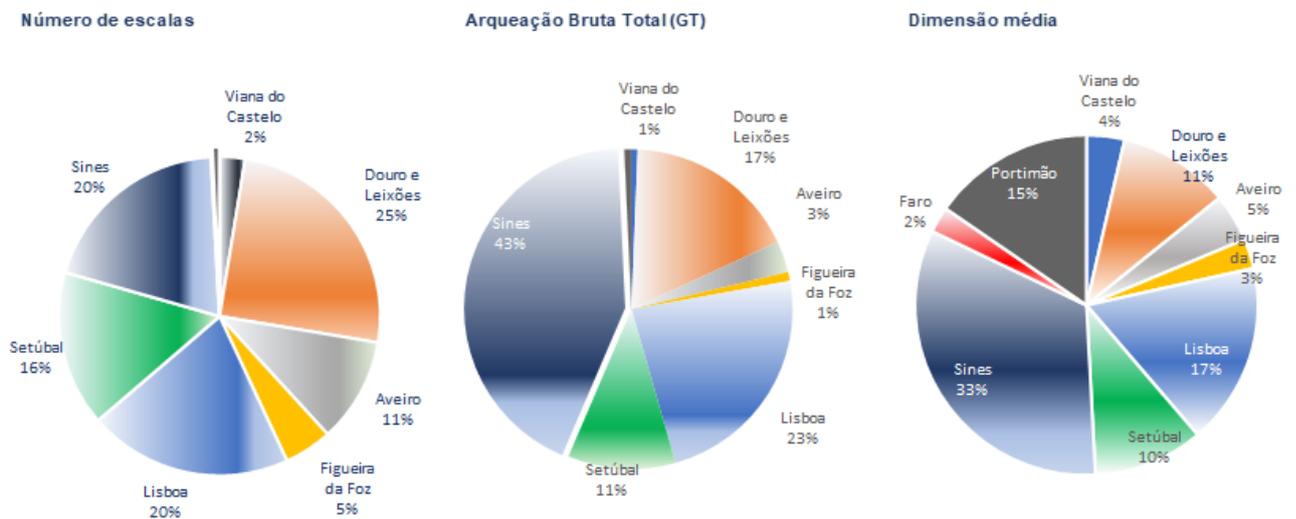


Douro e Leixões e 13,4 mil em Setúbal, descendo depois para um patamar mais baixo de 5,9 mil em Aveiro, 4,6 mil em Viana do Castelo, 3,7 mil na Figueira da Foz e 3,2 mil em Faro.

O quadro seguinte resume o que atrás ficou referido para caracterizar o movimento de navios observado no período de janeiro a outubro de 2022, nos portos do sistema portuário do Continente, nas dimensões número de escalas e volume de arqueação bruta, evidenciando claramente as assimetrias existentes a nível dos vários portos, quer em relação à respetiva dimensão, quer em relação à dimensão média dos navios.

Porto	Número de Escalas				Arqueação Bruta (GT)				Dimensão média dos Navios	
	Número	Quota	Δ% homóloga	Δ% Média Anual	Vol (10 ³)	Quota	Δ% homóloga	Δ% Média Anual	GT	Δ%
Viana do Castelo	213	2.6%	-3.6%	+8.4%	984.9	0.6%	+30.5%	+9.3%	4 624	+35.4%
Douro e Leixões	2 089	25.1%	-2.3%	-1.6%	28 490.9	17.5%	+27.1%	-3.4%	13 639	+24.3%
Aveiro	884	10.6%	-0.5%	-0.5%	5 179.2	3.2%	+6.0%	+0.4%	5 859	+6.5%
Figueira da Foz	403	4.8%	-15.5%	-1.6%	1 471.2	0.9%	+15.7%	-0.2%	3 651	+0.2%
Lisboa	1 712	20.6%	-24.7%	-7.9%	38 209.2	23.4%	+123.5%	-9.1%	22 318	+79.2%
Setúbal	1 314	15.8%	-8.4%	+0.5%	17 638.6	10.8%	-5.1%	-4.3%	13 424	+3.6%
Sines	1 640	19.7%	-0.6%	-2.2%	69 925.2	42.9%	-0.3%	-1.1%	42 637	+0.3%
Faro	15	0.2%	+15.4%	-18.1%	47.8	0.0%	+24.5%	-19.7%	3 186	+7.9%
Portimão	57	0.7%	+171.4%	-25.0%	1 131.3	0.7%	+564.4%	-24.5%	19 848	+144.8%
Total	8 327	100.0%	+1.2%	-2.6%	163 078.2	100.0%	+20.5%	-3.5%	19 584	+15.6%

Para uma mais clara perceção da distribuição por porto do número de escalas, arqueação bruta e dimensão média, apresenta-se a respetiva representação gráfica.







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 ferroligas 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 ocós, 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

Após registo de duas variações mensais homólogas em julho e agosto, que poderiam indiciar um ciclo de recuperação, o mês de setembro traz nova quebra no mercado da Carga Contentorizada que é confirmada no mês de outubro onde se movimentam -182,2 mil toneladas (-6,4%) do que no mesmo mês de 2021. Assim, este mercado mantém um panorama negativo, evidenciado na figura ao lado, e que se traduz numa redução acumulada da tonelagem movimentada até este mês de -1,17 milhões de toneladas, correspondente a um recuo homólogo de -4% para 27,97 milhões de toneladas. Observando a evolução em cadeia, constata-se que o mês de outubro regista a terceira variação negativa, de -62,5 mt (-6,4%).



A evolução anual do volume movimentado nos períodos homólogos, reflete, contudo, uma trajetória ascendente, ainda que ligeira, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +0,4%, para o que contribui significativamente o porto de Sines, que sendo o principal responsável pelo desempenho global negativo em 2022, regista um ‘pico’ em 2021 que contribui para suportar uma trajetória ascendente traduzida por uma média anual positiva de +0,7%, ponderada por uma quota, que no período em análise, se situa na casa dos 61%. Sendo Sines o porto que mais fortemente influencia este mercado, a trajetória positiva deve-se também ao comportamento dos portos de Setúbal e de Leixões, cujas *tmac* apresentam



respetivamente os valores de +5,1% e de +2,2%. A contrariar esta tendência surge destacado o porto de Lisboa, cuja evolução é traduzida por uma variação média anual negativa de -5,9%, muito influenciada pela expressiva quebra superior a 1,5 milhões de toneladas ocorrida em 2020, a que o efeito das medidas de combate à pandemia não são certamente alheios.

Tonelagem total de CARGA CONTENTORIZADA movimentada nos meses de JANEIRO a OUTUBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	1.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0%	119.1%	-	
Douro e Leixões	5 468.3	5 775.3	5 911.9	5 909.3	6 025.3	21.5%	3.3%	+2.2%	
Figueira da Foz	132.6	139.8	106.9	141.1	142.4	0.5%	10.0%	+1.6%	
Lisboa	3 810.7	3 964.2	2 419.8	3 056.3	3 269.8	11.7%	16.8%	-5.9%	
Setúbal	1 264.9	1 242.0	1 472.5	1 515.5	1 474.0	5.3%	8.3%	+5.1%	
Sines	18 536.2	14 454.7	16 365.4	18 516.9	17 056.0	61.0%	8.9%	+0.7%	
Total	29 214.1	25 577.0	26 276.6	29 139.1	27 967.4	100.0%	5.4%	+0.4%	
	Δ%	+1.2%	-12.4%	+2.7%	+10.9%	-4.0%	-	-	-

Sendo o comportamento deste mercado fortemente influenciado pelo porto de Sines, importa desde já salientar o facto de o impacto negativo que induz, tem origem exclusiva no segmento de tráfego de *transshipment*, como referido no ponto 4.2 em termos do volume de TEU movimentado, uma vez que no segmento de *import/export* o seu desempenho nos períodos homólogos é francamente positivo.

Assim, assinala-se a responsabilidade (praticamente absoluta) do tráfego de *transshipment* operado no porto de Sines na referida quebra verificada no período de janeiro a outubro de 2022, que determina a diminuição total apurada no porto de -1,46 milhões de toneladas, correspondente a -7,9%, não obstante o porto de Setúbal registar também um recuo muito ligeiro.

Os portos de Lisboa e de Leixões movimentaram um volume de Carga Contentorizada superior ao do período homólogo de 2021 em +213,5 mt (+7%) e +116 mt (+2%), respetivamente, para valores que representam 11,7% e 21,5% do mercado, que, por sua vez, representa 38,7% do mercado portuário total de movimentação de carga.

Como já referido, o mês de outubro, tomado isoladamente, vem contribuir significativamente para o desempenho negativo acumulado, sendo que o impacto mais expressivo tem origem no porto de Sines, que revela uma variação homóloga de -190,2 mt (-10,8%), sendo embora de assinalar recuos ligeiros de Leixões e de Setúbal. Dos contributos positivos, destaca-se Lisboa com um acréscimo homólogo de +15,2 mt (+4,7%), que é reforçado por +3,1 mt (+22%) apurado na Figueira da Foz.

Porto	Outubro				Janeiro / Outubro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Outubro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	583.8	21.8%	-7.9	-1.3%	6 025.3	21.5%	+116.0	+2.0%	7 228.0	21.5%	+226.5	+3.2%
Figueira da Foz	17.4	0.7%	+3.1	+22.0%	142.4	0.5%	+1.3	+0.9%	172.3	0.5%	+5.7	+3.4%
Lisboa	340.3	12.7%	+15.2	+4.7%	3 269.8	11.7%	+213.5	+7.0%	3 905.1	11.6%	+308.2	+8.6%
Setúbal	156.2	5.8%	-2.4	-1.5%	1 474.0	5.3%	-41.6	-2.7%	1 728.4	5.1%	-95.5	-5.2%
Sines	1 575.2	58.9%	-190.2	-10.8%	17 056.0	61.0%	-1 460.9	-7.9%	20 565.9	61.2%	-1 526.3	-6.9%
Total	2 673.0	100.0%	-182.2	-6.4%	27 967.4	100.0%	-1 171.7	-4.0%	33 599.7	100.0%	-1 081.5	-3.1%

Nos últimos doze meses, o mercado da Carga Contentorizada movimentou 33,6 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -1,98 milhões de toneladas, correspondente a -3,1%, face a idêntico período imediatamente anterior. Esta diminuição reflete maioritariamente o desempenho do porto de Sines, que regista uma quebra de -1,53 milhões de toneladas, correspondente a -6,9%, contando com um ligeiro apoio de Setúbal. O porto de Lisboa é o que revela o comportamento positivo mais expressivo ao apresentar um acréscimo de +308,2 mt (+8,6%), seguido de Leixões que cresce +226,5 mt (+3,2%).

Considerando o sentido do fluxo da carga, verifica-se que os embarques representaram 55,4% do movimento total, sendo de enfatizar o facto de todos os portos apresentarem rácios embarque/total superiores a 50%,



com destaque para a Figueira da Foz onde ascende a 86%, ilustrando claramente o seu papel instrumental para as exportações da indústria localizada no seu *hinterland*.

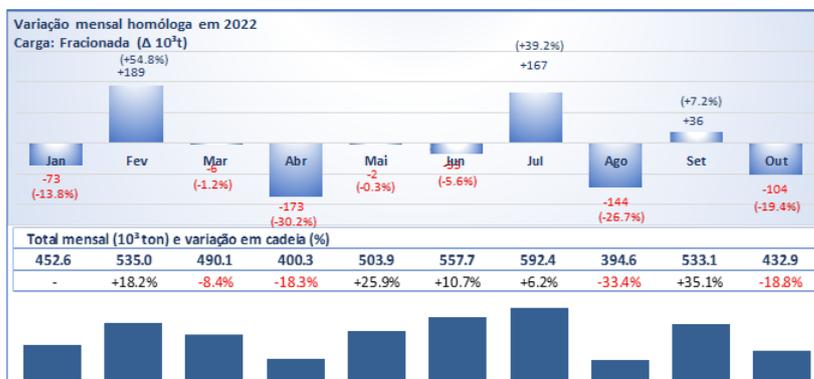
Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	3 110.1	20.1%	-51.3	-1.6%	2 915.1	23.4%	+167.3	+6.1%	+51.6%
Figueira da Foz	122.4	0.8%	-0.2	-0.2%	20.0	0.2%	+1.6	+8.5%	+86.0%
Lisboa	2 139.5	13.8%	+141.4	+7.1%	1 130.3	9.1%	+72.1	+6.8%	+65.4%
Setúbal	924.7	6.0%	-90.8	-8.9%	549.3	4.4%	+49.2	+9.8%	+62.7%
Sines	9 201.3	59.4%	-814.4	-8.1%	7 854.7	63.0%	-646.5	-7.6%	+53.9%
Total	15 498.1	100.0%	-815.3	-5.0%	12 469.3	100.0%	-356.4	-2.8%	+55.4%

Ambos os fluxos registaram quebras na tonelagem movimentada, sendo de -815,3 mt (-5%) nos embarques e de -356,4 mt (-2,8%) nos desembarques, onde sobressai a influência de Sines, cuja variação individual explica a variação global, ao apresentar quebras respetivas de -814,4 mt (-8,1%) e de -646,5 mt (-7,6%), estando, naturalmente, na base desta influência o tráfego de *transshipment*.

A variação positiva mais expressiva no fluxo de embarques é protagonizada por Lisboa, com um acréscimo de +141,4 mt (+7,1%), e nos desembarques por Leixões, com +167,3 mt (+6,1%).

5.1.2. Fracionada

O mercado da Carga Fracionada, que detém uma quota de 6,8% do total da carga movimentada, mantém o seu comportamento pautado por razoável nível de irregularidade, alternando variações homólogas positivas e negativas, assinalando-se contudo o registo de quatro variações homólogas negativas consecutivas, entre março e junho, seguindo-se a alternância de variações positivas e negativas, com outubro a registar uma quebra de -104 mt (-19,4%). Assim sendo, apenas três dos dez meses que constituem o período em análise apresentam variações homólogas positivas.



Observando a evolução mensal em cadeia deste mercado, o panorama é distinto, registando-se igual número de variações mensais positivas e negativas, refletindo elevada variabilidade no movimento mensal, que se traduz por um desvio médio de 13%.

A evolução anual nos períodos homólogos, evidenciada no quadro seguinte, revela uma trajetória ascendente traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +3,1%, sustentada pelo comportamento positivo de Aveiro e de Leixões, com acréscimos médios anuais respetivos de +8,4% e de +5,8%, suportados, também respetivamente, por quotas de 35,3% e de 20,7%. A contrariar esta evolução positiva destaca-se o porto de Setúbal, que revela uma *tmac* de -1,8%, suportada por uma quota de 20,5%.

A liderança deste mercado é detida por Aveiro, desde 2018, tendo no período em análise visto a sua quota ser reforçada em 4,1 pp de 2021 para 2022, seguindo-se Leixões e Setúbal, ambos a perder quotas de mercado, respetivamente -1 pp e -5,4 pp, e Figueira da Foz cuja quota aumenta +0,9 pp para 16,4%.

A variação acumulada no período em análise é praticamente determinada pelo confronto dos mercados de Setúbal e de Aveiro, com o primeiro a registar uma variação negativa de -299,4 mt (-23%) e o segundo a registar um acréscimo de +156,9 mt (+10%). Das variações dos restantes mercados há ainda a salientar a de Leixões que se cifra em -77,3 mt (-7,1%) e de Viana do Castelo que é de +36 mt (+23,9%).



Tonelagem total de CARGA FRACIONADA movimentada nos meses de JANEIRO a OUTUBRO (10³ ton)

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	160.2	163.6	142.0	150.8	186.8	3.8%	9.4%	+2.5%	
Douro e Leixões	845.7	900.5	813.3	1 091.3	1 014.0	20.7%	11.2%	+5.8%	
Aveiro	1 281.0	1 324.1	1 193.5	1 569.6	1 726.6	35.3%	14.0%	+8.4%	
Figueira da Foz	748.1	813.1	844.2	782.6	804.4	16.4%	4.0%	+1.0%	
Lisboa	117.8	135.9	84.2	125.6	139.3	2.8%	16.3%	+2.7%	
Setúbal	1 221.0	1 067.5	921.8	1 301.4	1 002.0	20.5%	12.7%	-1.8%	
Sines	73.1	99.9	103.6	13.1	19.7	0.4%	62.5%	-30.7%	
Faro	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0%	200.0%	-100.0%	
Total	4 447.1	4 505.7	4 102.6	5 034.4	4 892.6	100.0%	7.2%	+3.1%	
Δ%	-7.3%	+1.3%	-8.9%	+22.7%	-2.8%	-	-	-	-

Do desempenho negativo do sistema portuário no mês de outubro, salientam-se os contributos mais expressivos de Aveiro e de Leixões, com quebras respetivas de -83,8 mt (-40,7%) e de 61,5 mt (-38,6%). Os restantes portos registaram um comportamento positivo, sendo o mais significativo o da Figueira da Foz que se cifra em +20,6 mt (+33,7%).

Porto	Outubro				Janeiro / Outubro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Outubro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	26.4	6.1%	+10.7	+67.8%	186.8	3.8%	+36.0	+23.9%	211.8	3.5%	+32.6	+18.2%
Douro e Leixões	98.0	22.6%	-61.5	-38.6%	1 014.0	20.7%	-77.3	-7.1%	1 219.2	20.4%	-57.5	-4.5%
Aveiro	122.2	28.2%	-83.8	-40.7%	1 726.6	35.3%	+156.9	+10.0%	2 130.3	35.7%	+344.1	+19.3%
Figueira da Foz	81.8	18.9%	+20.6	+33.7%	804.4	16.4%	+21.8	+2.8%	960.2	16.1%	+38.4	+4.2%
Lisboa	15.2	3.5%	+5.4	+54.8%	139.3	2.8%	+13.7	+10.9%	179.0	3.0%	+32.2	+22.0%
Setúbal	88.1	20.4%	+4.3	+5.1%	1 002.0	20.5%	-299.4	-23.0%	1 243.7	20.8%	-280.6	-18.4%
Sines	1.1	0.3%	+0.4	+61.3%	19.7	0.4%	+6.5	+49.5%	22.0	0.4%	-3.3	-13.0%
Total	432.9	100.0%	-104.0	-19.4%	4 892.6	100.0%	-141.7	-2.8%	5 966.2	100.0%	+105.9	+1.8%

Nos últimos doze meses são movimentadas 5,97 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de +105,9 mil toneladas (+1,8%) face a idêntico período imediatamente anterior. A maior responsabilidade para este desempenho é de Aveiro, que chama a si um acréscimo de +344,1 mt (+19,3%), que anula a diminuição verificada em Setúbal, de -280,6 mt (-18,4%). Sublinha-se que o porto de Aveiro conta com reforços vindos da Figueira da Foz, Viana do Castelo e Lisboa, com acréscimos na casa de +30 mt, e Setúbal conta com o reforço de Leixões, que regista uma quebra de -57.5 mt (-4,5%).

Considerando o comportamento deste mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, verifica-se que os embarques representaram no período em análise 49,3% do movimento total, refletindo uma variação negativa de -178,3 mt (-6,9%) com responsabilidade repartida por Setúbal e Leixões, que registam quebras respetivas de -177,1 mt (-31,9%) e de -132,6 mt (-20,3%), anulando as variações positivas dos restantes portos.

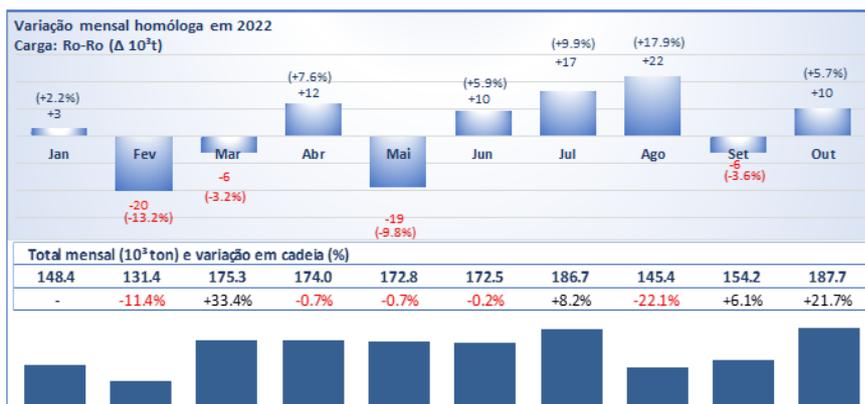
Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	155.6	6.5%	+20.8	+15.5%	31.3	1.3%	+15.2	+94.6%	+83.3%
Douro e Leixões	519.9	21.6%	-132.6	-20.3%	494.0	19.9%	+55.3	+12.6%	+51.3%
Aveiro	571.4	23.7%	+50.8	+9.8%	1 155.2	46.5%	+106.1	+10.1%	+33.1%
Figueira da Foz	653.3	27.1%	+35.5	+5.7%	151.0	6.1%	-13.7	-8.3%	+81.2%
Lisboa	112.7	4.7%	+17.4	+18.3%	26.6	1.1%	-3.7	-12.3%	+80.9%
Setúbal	377.7	15.7%	-177.1	-31.9%	624.3	25.1%	-122.3	-16.4%	+37.7%
Sines	19.0	0.8%	+6.9	+56.7%	0.6	0.0%	-0.4	-36.2%	+96.7%
Total	2 409.6	100.0%	-178.3	-6.9%	2 483.0	100.0%	+36.5	+1.5%	+49.3%



Os desembarques apresentam globalmente um acréscimo ligeiro de +36,5 mt (+1,5%), por influência mais significativa de Aveiro mecê do acréscimo de +106,1 mt (+10,1%), contando com o reforço de Leixões e de Viana do Castelo, que registaram acréscimos respetivos de +55,3 mt (+12,6%) e de +15,2 mt (+94,6%), logrando anular as variações negativas dos restantes portos, sem a mais expressiva de Setúbal, que se cifra em -122,3 mt (-16,4%).

5.1.3. Ro-Ro

O mercado da carga Ro-Ro, que representa apenas 2,3% do total, registou durante 2022 um movimento caracterizado por alguma alternância de variações mensais homólogas positivas e negativas, registando-se uma série de três positivas consecutivas entre junho e agosto, quebrando -3,6% em setembro e regressando às variações homólogas positivas em outubro, com um acréscimo de +10,2 mt ou +5,7%.



Se atendermos à evolução mensal em valores absolutos realça-se a relativa constância no período de março a julho, na casa de 176 mt e com um desvio médio de apenas 3%, seguindo-se agosto com um recuo de -41,3 mt (-22,1%), recuperando integralmente em setembro e outubro, com acréscimos sucessivos de +6,1% e +21,7%, sendo que no mês de outubro se observa o valor mensal mais elevado do ano.

Este mercado é maioritariamente constituído pelos portos de Leixões e de Setúbal, este último pelo seu papel no comércio internacional do ramo automóvel, e o primeiro alavancado no 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.

O volume de carga movimentada no período de janeiro a outubro de 2022 atinge um total de 1,65 milhões de toneladas, o que por comparação ao movimento verificado nos períodos homólogos desde 2018, determina um trajetória ascendente traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +4,1%, refletindo o bom desempenho do porto de Leixões, que evolui a uma média anual de +6,8%, anulando a equivalente do porto de Setúbal que é negativa em -4,6%.

Importa sublinhar a inversão de posições que os portos de Leixões ocupam no mercado, pois constata-se que em 2013, ano da viragem, Leixões detinha uma quota de apenas 15,7% enquanto Setúbal era responsável por 75,6% do movimento total, evoluindo desde então respetivamente para os atuais 75,7% e 21,8%. Salienta-se ainda que naquele ano Lisboa detinha 8,7% do mercado, tendo hoje praticamente saído, dando lugar a Sines, que, não considerando esporádicos registos de há mais de quinze anos, surgiu em 2015 e em 2016 apresentava uma quota de 0,7%, evoluindo, com algumas inflexões, para os atuais 2,5%.

Tonelagem total de CARGA RO-RO movimentada nos meses de JANEIRO a OUTUBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	$\Delta\%$ média anual	Sparklines
Douro e Leixões	963.0	1 112.6	1 075.0	1 280.7	1 248.0	75.7%	10.2%	↑ +6.8%	
Lisboa	7.9	7.1	0.7	0.0	0.0	0.0%	113.5%	-	
Setúbal	377.3	435.9	284.0	306.8	358.9	21.8%	15.2%	↓ -4.6%	
Sines	11.6	30.1	34.7	37.3	41.5	2.5%	33.5%	↑ +25.9%	
Portimão	0.7	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0%	-	-	
Total	1 360.5	1 586.2	1 394.4	1 624.8	1 648.4	100.0%	7.9%	+4.1%	
$\Delta\%$	+17.1%	+16.6%	-12.1%	+16.5%	+1.5%	-	-	-	-



Da acumulação das variações mensais homólogas resulta num valor positivo, embora muito ligeiro, de +23,6 mt, corresponde a +1,5%, originado maioritariamente pelo acréscimo registado em Setúbal, que ascende a +52,1 mt (+17%), com o apoio de +4,2 mt (+11,1%) do porto de Sines, contrariando assim o recuo induzido por Leixões, traduzido em -32,7 mt (-2,6%).

A variação registada no próprio mês de outubro é positiva por influência de Setúbal, que ao originar um acréscimo de +20,8 mt (+60%) anula a quebra verificada em Leixões, de -11,5 mt (-8,2%).

Porto	Outubro				Janeiro / Outubro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Outubro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	129.4	68.9%	-11.5	-8.2%	1 248.0	75.7%	-32.7	-2.6%	1 496.4	75.1%	-45.0	-2.9%
Setúbal	55.5	29.6%	+20.8	+60.0%	358.9	21.8%	+52.1	+17.0%	447.5	22.4%	+68.0	+17.9%
Sines	2.8	1.5%	+0.8	+42.3%	41.5	2.5%	+4.2	+11.1%	49.9	2.5%	+4.3	+9.5%
Total	187.7	100.0%	+10.2	+5.7%	1 648.4	100.0%	+23.6	+1.5%	1 993.8	100.0%	+27.4	+1.4%

Nos últimos doze meses foi efetuado um movimento de cerca de 2 milhões de toneladas, que reflete um acréscimo ligeiro de +27,4 mt (+1,4%) face a idêntico período imediatamente anterior. O contributo para este desempenho positivo tem origem em Setúbal que cresce +68 mt (+17,9%) e anula o decréscimo de -45 mt (-2,9%) apurado em Leixões.

No que se refere ao sentido das operações observa-se que os embarques superaram a fasquia dos 50% por cinco décimas, tendo sido observada uma variação positiva nos embarques, de +31,1 mt (+3,9%), induzido principalmente por Setúbal, com +35,8 mt (+17%), e negativa nos desembarques de -7,5 mt (-0,9%), por responsabilidade de Leixões que regista um decréscimo de -23,9 mt (-3,3%), anulando o acréscimo gerado por Setúbal, de +16,4 mt (+16,9%).

Importa ainda referir que Setúbal apresenta um rácio de embarques de 68,4%, muito associado ao tráfego de exportação do setor automóvel, enquanto em Leixões este indicador apresenta o valor de 43,7%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	546.0	65.5%	-8.8	-1.6%	702.0	86.1%	-23.9	-3.3%	+43.7%
Setúbal	245.6	29.5%	+35.8	+17.0%	113.3	13.9%	+16.4	+16.9%	+68.4%
Sines	41.5	5.0%	+4.2	+11.1%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	833.1	100.0%	+31.1	+3.9%	815.3	100.0%	-7.5	-0.9%	+50.5%

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 tonagem 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, pode considerar-se que atualmente este mercado, que detém uma quota simbólica de 0,3%, é constituído apenas pelo porto de Setúbal, tendo, no corrente ano, registado desembarques nos meses de março a julho e em outubro, num total de 185,2 mt, excedendo, contudo, o movimento homólogo de 2021 em +27,6 mt (+17,5%). No entanto, o porto de Sines reporta ainda embarques no total de 29,9 mt, tendo 22 mt sido registadas em março e as restantes 7,9 mt repartidas por julho e agosto.

Tonelagem total de CARVÃO movimentada nos meses de JANEIRO a OUTUBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Setúbal	184.7	209.1	150.7	157.7	185.2	86.1%	11.9%	-2.8%	
Sines	3 804.0	2 605.3	357.1	12.5	29.9	13.9%	114.3%	-	
Total	3 988.7	2 814.4	507.8	170.1	215.2	100.0%	102.0%	-	
Δ%	-24.9%	-29.4%	-82.0%	-66.5%	+26.5%	-	-	-	-

5.2.2. Minérios

O mercado portuário de Minérios representa apenas 1,2% do total de carga movimentada, e o seu comportamento nos primeiros nove meses do ano pode ser caracterizado por se ter iniciado com o registo de quatro variações mensais homólogas negativas consecutivas que somaram -125 mt, sendo que os dois trimestres seguintes começam com duas variações positivas e terminam com uma negativa, sendo que a de outubro se cifra em -9 mt ou -10,6%.

A leitura da figura ao lado, tanto pelas variações mensais homólogas, como pelas variações em cadeia, revela claramente o elevado grau de variabilidade do movimento

portuário desta tipologia de carga, sendo de enfatizar o intervalo de variação destas últimas entre -56% e +90,8%, e um desvio médio de 24%. Assinala-se a evolução decrescente da tonelagem movimentada entre agosto e outubro, de 115 mt para 79,1 mt, o que reflete uma quebra de -31,2%.

Observando a evolução anual do volume de carga movimentada nos períodos homólogos desde 2018, constata-se que as quebras verificadas nos dois últimos anos não impede que a trajetória subjacente seja ascendente, traduzindo-se por uma taxa média anual de crescimento de +1,7%, absolutamente determinado pelo comportamento de Setúbal traduzido por uma variação média anual de +8,9%, anulando as tendências negativas dos restantes portos.

Este mercado é maioritariamente constituído pelos portos de Setúbal e de Leixões, com quotas respetivas de 51,3% e de 46,4%, sendo completado por Sines que representa 2,3%.





A responsabilidade da quebra verificada no período em análise é repartida pelos dois principais mercados, com Leixões a diminuir -48,6 mt (-10,8%) e Setúbal -42,7 mt (-8,8%). O desempenho de Sines mitiga ligeiramente esta diminuição, movimentando +4 mt (+25,4%) do que no período homólogo de 2021.

Tonelagem total de MINÉRIOS movimentada nos meses de JANEIRO a OUTUBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	451.1	462.4	573.0	448.4	399.7	46.4%	12.3%	↓ -2.5%	
Lisboa	1.5	6.7	4.5	0.0	0.0	0.0%	104.6%	↓ -39.6%	
Setúbal	316.5	387.5	414.6	484.1	441.4	51.3%	13.7%	↑ +8.9%	
Sines	41.9	38.9	15.7	15.7	19.7	2.3%	43.9%	↓ -24.6%	
Total	811.0	895.4	1 007.8	948.9	860.9	100.0%	7.6%	+1.7%	
	Δ%	-17.0%	+10.4%	+12.5%	-5.8%	-9.3%	-	-	-

O movimento efetuado no próprio mês de outubro, num total de 79,1 mt, determina um decréscimo de -9,4 mt (+10,6%), provocado por Setúbal que regista uma quebra de -27 mt (-57,4%), anulando o efeito do acréscimo verificado em Leixões de +18,3 mt (+45%).

Porto	Outubro				Janeiro / Outubro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Outubro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	59.1	74.7%	+18.3	+45.0%	399.7	46.4%	-48.6	-10.8%	508.7	47.4%	-42.9	-7.8%
Setúbal	20.0	25.3%	-27.0	-57.4%	441.4	51.3%	-42.7	-8.8%	545.5	50.8%	-23.3	-4.1%
Sines	0.0	0.0%	-	-	19.7	2.3%	+4.0	+25.4%	19.7	1.8%	-0.4	-2.0%
Total	79.1	100.0%	-9.4	-10.6%	860.9	100.0%	-88.0	-9.3%	1 074.0	100.0%	-67.4	-5.9%

Nos últimos doze meses foram movimentadas 1,07 milhões de toneladas, que representa uma diminuição de -67,4 mt (-5,9%) comparativamente ao movimento realizado nos doze meses imediatamente anteriores. Este decréscimo resulta do conjugação do comportamento negativo de todos os portos, com Leixões a refletir uma quebra mais expressiva de -42,9 mt (-7,8%), enquanto a de Setúbal se fica por -23,3 mt (-4,1%).

No que respeita ao sentido do movimento das operações, salienta-se que o volume de carga embarcada representou 55,6% do total e registou uma quebra de -25,9 mt (-5,1%) provocada por Setúbal (-42,7 mt ou -8,8%) que anulou o registo positivo de Leixões (+13,5 mt ou +357,2%) e de Sines (+4 mt ou +25,4%). Nas operações de desembarque foi também movimentada uma tonelagem inferior à do período homólogo de 2021, cifrada em -62,1 mt (-14%), com registos apenas no porto de Leixões.

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	3.6%	+13.5	+357.2%	382.5	100.0%	-62.1	-14.0%	+4.3%
Setúbal	441.4	92.3%	-42.7	-8.8%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Sines	19.7	4.1%	+4.0	+25.4%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	478.4	100.0%	-25.9	-5.1%	382.5	100.0%	-62.1	-14.0%	+55.6%

5.2.3. Produtos Agrícolas

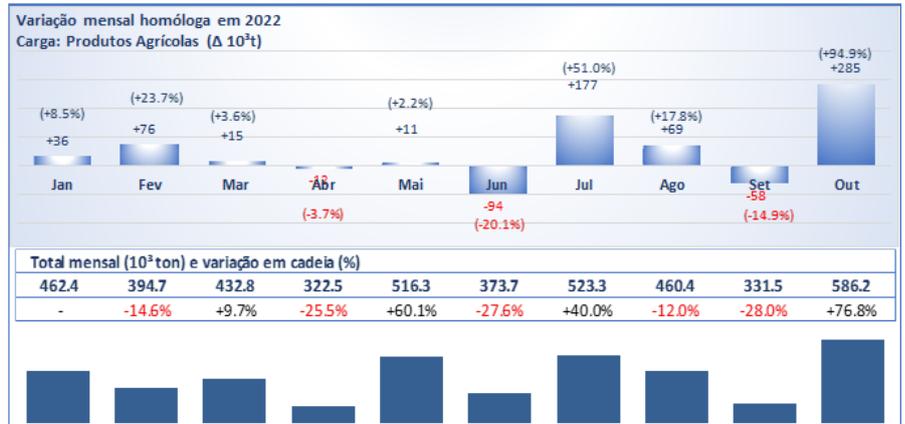
No mercado dos Produtos Agrícolas foram movimentados até outubro um total de 4,4 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 5,8% e que representa um acréscimo de +504,7 mt (+12,9%) face ao período homólogo de 2021.

Contudo, a formação deste acréscimo não foi regular ao longo do ano, tendo sido registadas três variações mensais homólogas negativas, em abril, junho e setembro, num total de -164,7 mt, tendo em outubro sido



apurada a variação homóloga positiva mais expressiva, de +285,3 mt (+94,9%), que corresponde também ao valor mensal mais elevado do ano.

Observando a evolução mensal da tonelagem movimentada de Produtos Agrícolas e a sua variação em cadeia, verifica-se a ocorrência de variações negativas em cinco meses, sendo que cada uma se regista em cada período bimestral, com duas consecutivas em agosto e setembro. Acresce ainda realçar a elevada variabilidade da tonelagem mensal, que reflete um desvio médio de cerca de 19%.



Não obstante o significativo acréscimo observado no período de janeiro a outubro de 2022, a evolução anual da tonelagem movimentada nos períodos homólogos desde 2018 tem subjacente uma trajetória descendente traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -0,4%, influenciada pela quebra verificada em 2019 (-3,3%) e repetida em 2020 (-8,1%), agravada, naturalmente, pelas medidas de combate à pandemia.

Esta tendência negativa surge por influência mais expressiva dos mercados de Leixões e Aveiro, que evoluem negativamente a taxas médias respetivas de -2,4% e de -12,3%, suportadas por quotas de 12,1% e de 11,5%, logrando anular o efeito do crescimento médio do principal mercado, Lisboa, traduzido por uma *tmac* de +3%, ponderado por uma quota maioritária absoluta de 74,9%, assegurada pela proximidade da localização dos silos cerealíferos servidos pelos terminais de granéis da Silopor, para receção e armazenagem de cereais e oleaginosas.

Tonelagem total de PRODUTOS AGRÍCOLAS movimentada nos meses de JANEIRO a OUTUBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	$\Delta\%$ média anual	Sparklines
Viana do Castelo	9.6	42.9	14.7	2.7	20.5	0.5%	75.9%	-9.7%	
Douro e Leixões	536.1	558.2	466.4	443.2	531.2	12.1%	8.7%	-2.4%	
Aveiro	906.6	857.8	722.2	706.9	507.1	11.5%	18.8%	-12.3%	
Figueira da Foz	6.3	4.9	23.7	11.7	14.3	0.3%	55.2%	+21.8%	
Lisboa	2 868.9	2 726.8	2 609.0	2 709.6	3 298.1	74.9%	8.5%	+3.0%	
Setúbal	0.0	0.0	15.7	22.1	30.6	0.7%	88.7%	-	
Sines	10.8	3.0	2.3	2.9	1.9	0.0%	79.7%	-47.0%	
Total	4 338.3	4 193.6	3 854.0	3 899.1	4 403.7	100.0%	5.4%	-0.4%	
Total	$\Delta\%$	+0.1%	-3.3%	-8.1%	+1.2%	+12.9%	-	-	-

O referido acréscimo da tonelagem movimentada no período de janeiro a outubro de 2022 reflete maioritariamente o comportamento do porto de Lisboa que movimenta +588,4 mt (+21,7%), contando ainda com o reforço de +87,9 mt (+19,8%) proporcionado por Leixões, e ainda, com menor expressividade, de Viana do Castelo, Setúbal e Figueira da Foz, num total de +29,1 mt, anulando, assim, a quebra apurada em Aveiro, de -199,8 mt (-28,3%).

Como já referido, o mês de outubro vem contribuir significativamente para o desempenho global do mercado dos Produtos Agrícolas, sendo este contributo da responsabilidade maioritária do porto de Lisboa, que regista um acréscimo de +253,2 mt (+109,1%), num movimento que corresponde a 82,8% do total.

A movimentação de Produtos Agrícolas registada no período constituído pelos últimos doze meses atinge 5,23 milhões de toneladas, ultrapassando em +507,9 mt (+10,8%) a tonelagem no período idêntico imediatamente anterior. Este acréscimo tem, naturalmente, origem maioritária no porto de Lisboa, que é



responsável por um aumento de +639,7 mt (+19,6%), contando com o apoio de Leixões que contribui com um aumento de +105,1 mt (+19,3%), para anular a contrariedade induzida por Aveiro, que vê diminuir o seu movimento em -260,6 mt (-37,6%).

Porto	Outubro				Janeiro / Outubro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Outubro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	0.0	0.0%	-	-	20.5	0.5%	+17.8	+659.4%	23.7	0.5%	+21.0	+777.1%
Douro e Leixões	47.4	8.1%	-4.7	-9.1%	531.2	12.1%	+87.9	+19.8%	650.5	12.4%	+105.1	+19.3%
Aveiro	45.2	7.7%	+40.3	+810.7%	507.1	11.5%	-199.8	-28.3%	614.6	11.7%	-260.6	-29.8%
Figueira da Foz	4.2	0.7%	-4.3	-50.6%	14.3	0.3%	+2.7	+22.8%	14.3	0.3%	-5.0	-25.9%
Lisboa	485.2	82.8%	+253.2	+109.1%	3 298.1	74.9%	+588.4	+21.7%	3 896.1	74.5%	+639.7	+19.6%
Setúbal	4.1	0.7%	+1.0	+30.2%	30.6	0.7%	+8.6	+38.8%	30.6	0.6%	+8.6	+38.8%
Sines	0.0	0.0%	-	-	1.9	0.0%	-1.0	-33.7%	1.9	0.0%	-1.0	-33.7%
Total	586.2	100.0%	+285.3	+94.9%	4 403.7	100.0%	+504.7	+12.9%	5 231.8	100.0%	+507.9	+10.8%

Como decorre da leitura do quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 96,7%, limitando-se os embarques a 144,8 mt efetuados por Lisboa.

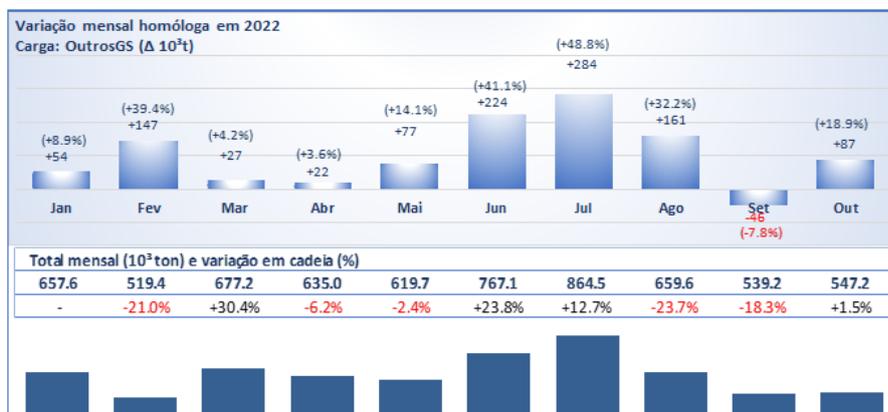
Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	0.0	0.0%	-	-	20.5	0.5%	+17.8	+659.4%	+0.0%
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-	-	531.2	12.5%	+87.9	+19.8%	+0.0%
Aveiro	0.0	0.0%	-	-	507.1	11.9%	-199.8	-28.3%	+0.0%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-	-	14.3	0.3%	+2.7	+22.8%	+0.0%
Lisboa	144.8	98.7%	+18.6	+14.7%	3 153.3	74.1%	+569.9	+22.1%	+4.4%
Setúbal	0.0	0.0%	-4.0	-100.0%	30.6	0.7%	+12.6	+69.5%	+0.0%
Sines	1.9	1.3%	+1.9	-	0.0	0.0%	-2.9	-100.0%	+100.0%
Total	146.7	100.0%	+16.5	+12.7%	4 257.1	100.0%	+488.2	+13.0%	+3.3%

5.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos, com uma quota de 9%, é o que o revela melhor desempenho em termos de acréscimo tonelagem movimentada face a 2021, registando um expressivo acréscimo de quase +1,04 milhões de toneladas, correspondente a +19%, cuja formação mensal é suportada por variações homólogas positivas apuradas na maioria dos meses, com única exceção de setembro.

Sublinha-se, no entanto, a elevada variabilidade quer da tonelagem movimentada em cada mês, quer do montante das variações homólogas ou em cadeia, sublinhando-se que o valor máximo excede o mínimo em +66,4% e que o desvio médio se situa em 15,5%, refletindo um movimento ondulatório que determinam o registo de cinco de variações negativas.

A evolução anual da tonelagem movimentada nos períodos homólogos revela variações negativas sucessivas entre 2019 e 2021, que determinam o apuramento de uma trajetória decrescente para o período de 2018 a 2022, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -3,2%. Esta tendência global do mercado resulta





Tonagem total de OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a OUTUBRO (10³ ton)

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	71.3	100.3	117.5	126.4	113.5	1.7%	18.2%	↑ +11.2%	
Douro e Leixões	1 088.7	1 186.7	840.8	1 068.8	1 395.8	21.5%	16.1%	↑ +4.6%	
Aveiro	1 248.1	1 235.2	979.4	1 141.3	1 306.9	20.1%	9.7%	⇒ +0.2%	
Figueira da Foz	845.3	637.7	674.1	578.0	906.5	14.0%	17.3%	⇒ +0.9%	
Lisboa	1 586.6	1 311.9	1 297.1	923.8	1 105.4	17.0%	17.8%	↓ -10.4%	
Setúbal	1 881.6	1 729.7	1 662.8	1 359.7	1 382.8	21.3%	12.6%	↓ -8.3%	
Sines	189.8	111.3	115.6	208.1	218.0	3.4%	27.2%	↑ +9.6%	
Faro	122.6	95.4	141.3	45.5	57.8	0.9%	39.6%	↓ -18.5%	
Total	7 034.0	6 408.1	5 828.6	5 451.6	6 486.6	100.0%	8.8%	-3.2%	
	Δ%	+6.0%	-8.9%	-9.0%	-6.5%	+19.0%	-	-	-

do comportamento assimétrico de vários portos, sendo positivos os de Leixões, Aveiro e Figueira da Foz, com *tmac* respetivas de +4,6%, +0,25 e de +0,9%, e negativos os de Lisboa e Setúbal, cujas *tmac* se cifram em -10,4% e -8,3%, cujas quotas do mercado se situam entre 14% e 21,5%.

No período de janeiro a outubro de 2022 foi movimentado um total de 6,49 milhões de toneladas, que é o quarto valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos, ficando, contudo, a -7,8% da melhor marca, observada em 2018.

Importa salientar que a expressiva variação positiva face ao período homólogo de 2021 tem o contributo repartido por vários portos, com destaque para a Figueira da Foz e Leixões com acréscimos próximos de +328 mt (correspondentes, respetivamente, a +56,8% e a +30,6%), seguidos de Lisboa e Aveiro com acréscimos respetivos de +181,6 mt (+19,7%) e de +165,6 mt (+14,5%). O único registo negativo é pouco expressivo e observado em Viana do Castelo (-12,9 mt ou -10,2%).

O desempenho positivo registado no próprio mês de outubro resulta do contributo principal de Lisboa (+63,1 mt ou +162,9%), Figueira da Foz (+38,4 mt ou +85,5%) e Leixões (+31,9 mt ou +36,6%), que recebem a maior oposição de Aveiro (que 'perde' -41,6 mt ou -28,1%).

Nos últimos doze meses foi movimentado um total de 7,84 milhões de toneladas, o que traduz um acréscimo de +1,32 milhões de toneladas (+20,3%) comparativamente ao período idêntico que o antecede. Para este

Porto	Outubro				Janeiro / Outubro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Outubro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	0.0	0.0%	-9.8	-100.0%	113.5	1.7%	-12.9	-10.2%	130.4	1.7%	-11.4	-8.1%
Douro e Leixões	119.1	21.8%	+31.9	+36.6%	1 395.8	21.5%	+327.0	+30.6%	1 737.6	22.2%	+570.9	+48.9%
Aveiro	106.4	19.4%	-41.6	-28.1%	1 306.9	20.1%	+165.6	+14.5%	1 578.7	20.1%	+215.9	+15.8%
Figueira da Foz	83.3	15.2%	+38.4	+85.5%	906.5	14.0%	+328.4	+56.8%	1 011.3	12.9%	+296.6	+41.5%
Lisboa	101.8	18.6%	+63.1	+162.9%	1 105.4	17.0%	+181.6	+19.7%	1 286.7	16.4%	+163.7	+14.6%
Setúbal	127.9	23.4%	+0.9	+0.7%	1 382.8	21.3%	+23.1	+1.7%	1 773.3	22.6%	+70.9	+4.2%
Sines	0.0	0.0%	-	-	218.0	3.4%	+9.8	+4.7%	268.2	3.4%	+43.5	+19.4%
Faro	8.8	1.6%	+4.1	+86.3%	57.8	0.9%	+12.3	+27.0%	57.8	0.7%	-27.3	-32.1%
Total	547.2	100.0%	+86.9	+18.9%	6 486.6	100.0%	+1 035.0	+19.0%	7 843.9	100.0%	+1 322.8	+20.3%

resultado contribuiu maioritariamente o porto de Leixões, com +570,9 mt (+48,9%), seguido da Figueira da Foz, com +296,6 mt (+41,5%), de Aveiro, com +215,9 mt (+15,8%) e Lisboa, com +163,7 mt (+14,6%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume de embarques representa 48% do movimento total e regista um acréscimo de +671,2 mt (+27,5%), contando com os contributos mais expressivos da Figueira da Foz, Aveiro e Lisboa, com acréscimos entre +213,2 mt e +153,2 mt, sendo de salientar que o único porto que embarca menor quantidade homóloga desta tipologia de carga é Sines, que, detendo a dimensão pouco significativa de 1,9% neste segmento, recua -1,1%.

O fluxo de desembarques regista igualmente uma variação global positiva, que se cifra em +363,8 mt (+12,1%), tendo como principal responsável o porto de Leixões, que regista um acréscimo de +293,6 mt



(+31,9%), contando ainda com o significativo reforço de +115,3 mt (+40,5%) providenciado pela Figueira da Foz. Com diminuição na tonelagem desembarcada surgem Aveiro, Setúbal e Viana do Castelo, com quebras respetivas de -42,3 mt (-6%), de -27,9 mt (-4,1%) e de -13,4 mt (-18,6%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	54.9	1.8%	+0.5	+1.0%	58.6	1.7%	-13.4	-18.6%	+48.3%
Douro e Leixões	182.3	5.9%	+33.4	+22.5%	1 213.5	36.0%	+293.6	+31.9%	+13.1%
Aveiro	641.9	20.6%	+207.9	+47.9%	665.0	19.7%	-42.3	-6.0%	+49.1%
Figueira da Foz	506.3	16.3%	+213.2	+72.7%	400.1	11.9%	+115.3	+40.5%	+55.9%
Lisboa	905.1	29.1%	+153.2	+20.4%	200.3	5.9%	+28.4	+16.5%	+81.9%
Setúbal	733.4	23.5%	+51.1	+7.5%	649.5	19.3%	-27.9	-4.1%	+53.0%
Sines	32.6	1.0%	-0.4	-1.1%	185.3	5.5%	+10.2	+5.8%	+15.0%
Faro	57.8	1.9%	+12.3	+27.0%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	3 114.3	100.0%	+671.2	+27.5%	3 372.3	100.0%	+363.8	+12.1%	+48.0%

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 de funcionamento, 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, sendo que, a concretizar-se a manutenção do nível da atividade de refinação assegurado por ambas as unidades, o volume total de Petróleo Bruto desembarcado seria sensivelmente do mesmo nível.

Não obstante o exposto, a tonelagem de Petróleo Bruto desembarcada no porto de Sines revela-se significativamente inferior à desembarcada nos períodos homólogos pré-pandemia, sendo que no período em análise e comparativamente a 2021 os valores encontram-se já bastante próximos, divergindo -60,7 mt ou -0,7%.



Salienta-se que o detalhe mensal desta variação acumulada evidencia o registo de variações mensais negativas no primeiro trimestre (somando -284,6 mt), seguidas de variações mensais positivas no segundo trimestre (somando +275,6 mt), sendo que nos dois bimestres seguintes se alternam novamente variações negativas e positivas, de, respetivamente, -237,6 mt e de +219 mt, cabendo a outubro o acréscimo homólogo de +33 mt.



Observando a evolução da tonalagem mensal constata-se um ciclo crescente de janeiro a junho com ligeira interrupção em abril, a que se seguem quebras em cadeia nos dois meses imediatos, uma recuperação em setembro (+21,9%) e nova quebra em outubro (-43,7%).

A evolução anual da tonalagem movimentada nos períodos homólogos descreve uma trajetória descendente traduzida por uma taxa média anual de crescimento negativa de -6,1%, que surge em resultado da forte quebra registada em Leixões, traduzida por uma CAGR de -64,9%, e de uma *tmac* de +6,2% em Sines.

Tonelagem total de PETRÓLEO BRUTO movimentada nos meses de JANEIRO a OUTUBRO (10^3 ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	$\Delta\%$ média anual	Sparklines
Douro e Leixões	3 508.4	3 453.6	2 360.3	244.8	53.4	0.6%	78.3%	-	
Sines	7 339.6	5 741.3	6 726.3	8 141.1	8 305.0	99.4%	13.0%	+6.2%	
Total	10 848.1	9 194.8	9 086.6	8 385.9	8 358.4	100.0%	9.9%	-6.1%	
$\Delta\%$	-12.1%	-15.2%	-1.2%	-7.7%	-0.3%	-	-	-	-

A quota que o Petróleo Bruto detém no universo da carga movimentada no período em análise é de 11,6%, perdendo -0,1 pp por comparação à homóloga de 2021.

Acresce ainda salientar que a tonalagem de Petróleo Bruto desembarcada em outubro vem mitigar o acumulado que vinha de setembro, recuando de -0,8% para -0,3%.

No período constituído pelos últimos doze meses verifica-se um movimento total de 9,3 milhões de toneladas, o que reflete uma diminuição de -944,9 milhões de toneladas, ou seja, de -9,2%, face a idêntico período imediatamente anterior, sendo esta repartida por Leixões e Sines, que 'perdem' respetivamente -436,9 mt (-89,1%) e -504 mt (-5,2%).

Porto	Outubro				Janeiro / Outubro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Outubro/2021	%	Valor	Quota	Δ Homólogo 2021	%	Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	%
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-	-	53.4	0.6%	-191.4	-78.2%	53.4	0.6%	-436.9	-89.1%
Sines	535.5	100.0%	+33.1	+6.6%	8 305.0	99.4%	+163.8	+2.0%	9 243.6	99.4%	-508.0	-5.2%
Total	535.5	100.0%	+33.1	+6.6%	8 358.4	100.0%	-27.6	-0.3%	9 297.0	100.0%	-944.9	-9.2%

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

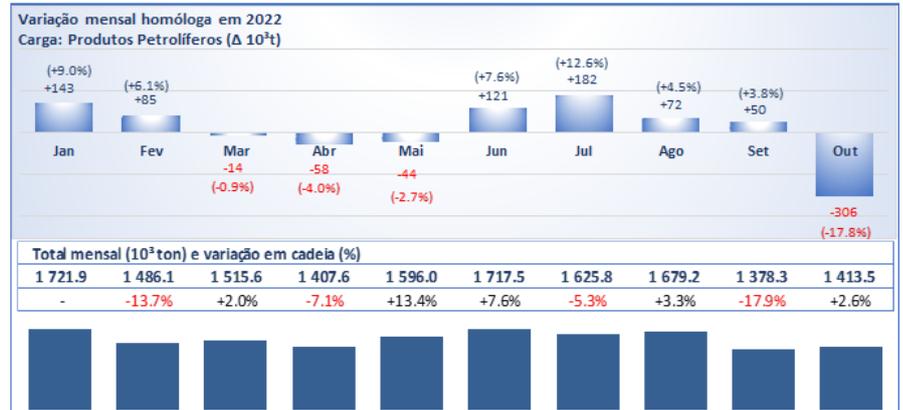


5.3.2. Produtos Petrolíferos

O mercado dos Produtos Petrolíferos registou no período de janeiro a outubro de 2022 um movimento total de 15,5 milhões de toneladas, o que reflete uma variação positiva de +231,5 mt, correspondente a +1,5%, face ao período homólogo de 2021, e lhe confere uma quota de 21,5%.

Contudo a formação desse montante e variação global resultou de registos mensais distintos, quer em termos de volume, quer em termos de variações homólogas, como mostra a figura seguinte, mais clara no

que respeita a estas últimas. Com efeito, verifica-se que períodos mensais de duração variável alternam variações positivas e negativas, com o mês de outubro a interromper uma sequência de quatro variações mensais homólogas positivas, que acumulava um acréscimo de +425 mt, registando uma quebra de -305,7 mt, correspondente a -17,8%.



As variações mensais em cadeia oscilam sucessivamente entre positivas e negativas, com única exceção em junho que repete a variação positiva observada no mês anterior. Acresce referir que a tonelagem movimentada no mês de outubro excede a de setembro em +2,6%.

A evolução anual nos períodos homólogos desde 2018 reflete uma tendência positiva, traduzida por uma *tmac* de +1,9%, determinada maioritariamente pelo comportamento do porto de Sines, que detém uma quota maioritária absoluta de 78,5% e segue uma trajetória ascendente à razão de +5,5% ao ano, recebendo, contudo, ligeiro apoio de Aveiro que detém uma *tmac* de +4,3% ponderada por uma quota de 3,9%. A contrariar estas trajetórias surge de forma mais expressiva o porto de Leixões que apresenta uma *tmac* de -11,1% suportada por uma quota de 12%, a 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 OUTUBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ % média anual	Sparklines
Viana do Castelo	41.8	38.5	29.5	47.5	27.9	0.2%	20.0%	-5.0%	
Douro e Leixões	2 736.1	2 742.2	2 217.7	1 857.0	1 864.4	12.0%	17.3%	-11.1%	
Aveiro	587.3	472.2	391.5	664.5	605.4	3.9%	18.1%	+4.3%	
Lisboa	934.7	1 039.2	779.4	605.2	778.6	5.0%	18.0%	-8.7%	
Setúbal	72.2	76.0	69.6	92.3	67.6	0.4%	11.7%	+0.9%	
Sines	9 690.0	11 138.2	10 217.2	12 043.5	12 197.6	78.5%	8.9%	+5.5%	
Total	14 062.2	15 506.5	13 704.9	15 310.0	15 541.6	100.0%	5.3%	+1.9%	
Δ%	-7.0%	+10.3%	-11.6%	+11.7%	+1.5%	-	-	-	-

O acréscimo de +231,5 mt verificado no período de janeiro a outubro de 2022 reflete os contributos mais expressivos de Lisboa e de Sines, traduzidos respetivamente por acréscimos de +173,4 mt (+28,7%) e de +154,1 mt (+1,3%), a que acrescem +7,4 mt de Leixões (+0,4%). Os restantes portos apresentam variações negativas, embora não muito expressivas, sendo o valor mais elevado de Aveiro, que se cifra em -59,1 (-8,9%), seguido de Setúbal e Viana do Castelo.



O desempenho evidenciado no próprio mês de outubro vem influenciar forte e negativamente o desempenho global, ao registar uma variação negativa de -305,7 mt (-17,8%), determinado pelo comportamento de Sines, que é responsável por uma diminuição homóloga de -417,7 mt (-29,6%).

Porto	Outubro				Janeiro / Outubro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Outubro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	3.5	0.2%	-0.5	-12.8%	27.9	0.2%	-19.6	-41.2%	31.5	0.2%	-25.7	-44.9%
Douro e Leixões	239.8	17.0%	+72.5	+43.4%	1 864.4	12.0%	+7.4	+0.4%	2 234.1	12.1%	+29.9	+1.4%
Aveiro	76.7	5.4%	+22.7	+42.0%	605.4	3.9%	-59.1	-8.9%	756.4	4.1%	-5.4	-0.7%
Lisboa	94.5	6.7%	+23.9	+33.9%	778.6	5.0%	+173.4	+28.7%	912.6	4.9%	+142.7	+18.5%
Setúbal	3.9	0.3%	-6.6	-62.7%	67.6	0.4%	-24.7	-26.8%	76.4	0.4%	-34.7	-31.2%
Sines	995.1	70.4%	-417.7	-29.6%	12 197.6	78.5%	+154.1	+1.3%	14 498.0	78.3%	+193.2	+1.4%
Total	1 413.5	100.0%	-305.7	-17.8%	15 541.6	100.0%	+231.5	+1.5%	18 509.0	100.0%	+300.0	+1.6%

Nos últimos doze meses foram movimentadas cerca de 18,5 milhões de toneladas, o que traduz um aumento de +300 mt (+1,6%), contando principalmente com os contributos de Sines e de Lisboa, traduzidos por acréscimos respetivos de +193,2 mt (+1,4%) e de +142,7 mt (+18,5%), a que se junta Leixões com um acréscimo mais modesto, de +29,9 mt (+1,4%). A encabeçar os portos que contrariam o crescimento da tonelagem movimentada neste período surge o porto de Setúbal que vê diminuir o seu movimento em -34,7 mt (-31,2%), acompanhado por Viana do Castelo e Aveiro, com decréscimos respetivos de -25,7 mt (-44,9%) e de -5,4 mt (-0,7%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume dos embarques representou 41,7% do total, tendo, contudo, observado uma diminuição, de -523,5 mt (-7,5%), muito por efeito da cessação de operações de embarque efetuadas em Leixões, responsável pela quebra de -313,2 mt (-95,1%), mas também com o reforço de -200,9 mt (-3%) da responsabilidade de Sines.

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%	24.4	0.3%	+0.6	+2.6%	+12.5%
Douro e Leixões	16.3	0.3%	-313.2	-95.1%	1 848.2	20.4%	+320.6	+21.0%	+0.9%
Aveiro	0.0	0.0%	-2.0	-100.0%	605.4	6.7%	-57.1	-8.6%	+0.0%
Lisboa	23.0	0.4%	+12.8	+126.4%	755.6	8.3%	+160.6	+27.0%	+3.0%
Setúbal	0.0	0.0%	-	-	67.6	0.7%	-24.7	-26.8%	+0.0%
Sines	6 431.2	99.3%	-200.9	-3.0%	5 766.4	63.6%	+355.1	+6.6%	+52.7%
Total	6 474.0	100.0%	-523.5	-7.5%	9 067.6	100.0%	+755.0	+9.1%	+41.7%

O volume dos desembarques excede em +755 mt (+9,1%) a tonelagem desembarcada no período homólogo de 2021, com os contributos mais expressivos de Sines, de +355,1 mt (+6,6%), e de Leixões, de +320,6 mt (+21%), mas também de Lisboa, que se cifra em +160,6 mt (+27%).

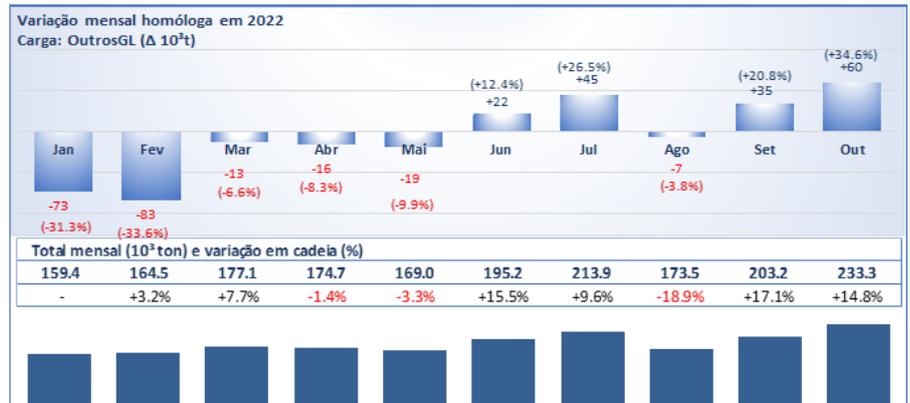
5.3.3. Outros Granéis Líquidos

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 da tonelagem movimentada no período de janeiro a outubro de 2022 traduz um recuo de -48,2 mt (-2,5%), para um total de 1,86 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 2,6%.

Salienta-se que este mercado vem atravessando um ciclo claramente negativo, sendo que a quebra ora apurada é o espelho de variações mensais homólogas negativas na maioria dos meses, sendo de salientar que o ano se iniciou com variações mensais homólogas negativas até maio, com a 'perda' de -202,7 mt, tendo no período seguinte de cinco meses sido registada apenas uma variação homóloga negativa em agosto, com um acréscimo acumulado de +154,5 mt.



A evolução mensal aparenta razoável regularidade, embora o desvio médio se situe em 12,3%, alternando, contudo variações em cadeia positivas e negativas, fechando com outubro a registar o valor mensal mais elevado, que excede o de setembro em +14,8%.

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%, influenciada pelo comportamento da generalidade dos portos, que apresentam *tmac* negativas, merecendo destaque os portos de Lisboa e de Aveiro, em que estes indicadores têm o valor respetivo de -1,9% e de -0,8%, suportados por quotas de 18,5% e de 34,2%, sendo esta a mais elevada. O único porto que apresenta uma trajetória ascendente é Sines, com uma *tmac* de +8,7%, suportada por uma quota de 30%.

Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a OUTUBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	347.6	328.1	303.2	215.4	133.9	7.2%	30.1%	-19.4%	
Aveiro	567.7	743.9	683.6	555.5	637.8	34.2%	11.1%	-0.8%	
Figueira da Foz	7.3	17.7	6.0	9.9	9.3	0.5%	40.8%	-3.8%	
Lisboa	358.3	334.6	269.4	301.6	344.3	18.5%	10.0%	-1.9%	
Setúbal	163.7	230.7	198.1	198.5	179.4	9.6%	11.6%	-0.0%	
Sines	345.6	605.8	599.6	630.9	558.9	30.0%	19.0%	+8.7%	
Total	1 790.2	2 260.9	2 059.9	1 911.8	1 863.6	100.0%	8.4%	-1.0%	
Δ%	-1.5%	+26.3%	-8.9%	-7.2%	-2.5%	-	-	-	-

A quebra registada no período em análise resulta do comportamento negativo da maioria dos portos, com Aveiro e Lisboa como únicas exceções, responsáveis por acréscimos respetivos de +82,3 mt (+14,8%) e de +42,6 mt (+14,1%). A quebra mais significativa é apresentada por Leixões e ascende a -81,4 mt (-37,8%), a que se segue Sines com -72 mt (-11,4%).

Porto	Outubro				Janeiro / Outubro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Outubro/2021 ton	%	Valor	Quota	Δ Homólogo 2021 ton	%	Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior ton	%
Douro e Leixões	10.3	4.4%	-4.6	-30.9%	133.9	7.2%	-81.4	-37.8%	162.1	7.1%	-133.2	-45.1%
Aveiro	67.7	29.0%	+20.6	+43.8%	637.8	34.2%	+82.3	+14.8%	745.0	32.7%	+42.7	+6.1%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-	-	9.3	0.5%	-0.6	-6.5%	9.3	0.4%	-0.6	-6.5%
Lisboa	69.2	29.7%	+49.4	+249.4%	344.3	18.5%	+42.6	+14.1%	464.5	20.4%	+75.5	+19.4%
Setúbal	35.9	15.4%	+17.0	+90.3%	179.4	9.6%	-19.1	-9.6%	219.1	9.6%	-24.6	-10.1%
Sines	50.1	21.5%	-22.5	-31.0%	558.9	30.0%	-72.0	-11.4%	681.0	29.9%	-46.3	-6.4%
Total	233.3	100.0%	+59.9	+34.6%	1 863.6	100.0%	-48.2	-2.5%	2 281.0	100.0%	-86.5	-3.7%



A variação positiva de outubro, tomado individualmente, é determinada por Lisboa, Aveiro e Setúbal, com acréscimos respetivos de +49,4 mt (3,5 vezes superior ao mês homólogo de 2021), de +20,6 mt (+43,8%) e de +17 mt (+90,3%).

O movimento efetuado nos últimos doze meses ascendeu a 2,28 milhões de toneladas, traduzindo uma diminuição de -86,5 mt (-3,7%), com responsabilidade maioritária de Leixões, que exhibe uma quebra de -133,2 mt (-45,1%), sendo as únicas variações positivas observadas por Lisboa e Aveiro, com valores que se cifram em +75,5 mt (+19,4%) e em +42,7 mt (+6,1%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que os embarques representam apenas 24,6% do total, tendo a correspondente tonelagem observado um decréscimo de -121,7 mt (-21%), por efeito maioritário de Leixões, que 'perde' as 98,7 mt que havia embarcado no período homólogo de 2021, contando, contudo, com o apoio mais expressivo de Aveiro, cuja quebra é de -26,3 mt (-10,7%).

No segmento dos desembarques constata-se uma variação positiva, embora ligeira, de +73,5 mt (+5,5%), cuja responsabilidade é atribuída maioritariamente a Aveiro, que regista um acréscimo de +108,6 mt (+35,1%), contando com o apoio de Lisboa, com um acréscimo de 30,5 mt (+15%), e ainda de Leixões, com +17,3 mt (+14,8%).

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%	133.9	9.5%	+17.3	+14.8%	+0.0%
Aveiro	219.4	47.9%	-26.3	-10.7%	418.4	29.8%	+108.6	+35.1%	+34.4%
Figueira da Foz	3.0	0.7%	-6.9	-69.8%	6.3	0.4%	+6.3	-	+32.3%
Lisboa	111.0	24.2%	+12.2	+12.3%	233.2	16.6%	+30.5	+15.0%	+32.3%
Setúbal	0.0	0.0%	-1.0	-100.0%	179.4	12.8%	-18.1	-9.2%	+0.0%
Sines	124.6	27.2%	-0.9	-0.8%	434.3	30.9%	-71.1	-14.1%	+22.3%
Total	458.0	100.0%	-121.7	-21.0%	1 405.6	100.0%	+73.5	+5.5%	+24.6%

AMT, 12 de janeiro de 2023



ANEXOS



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

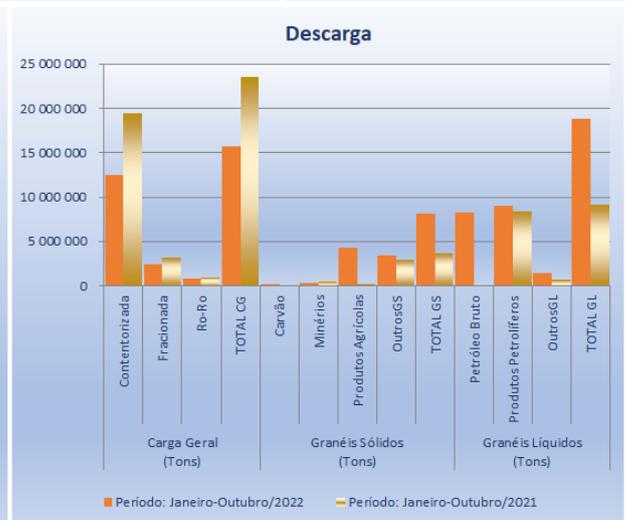
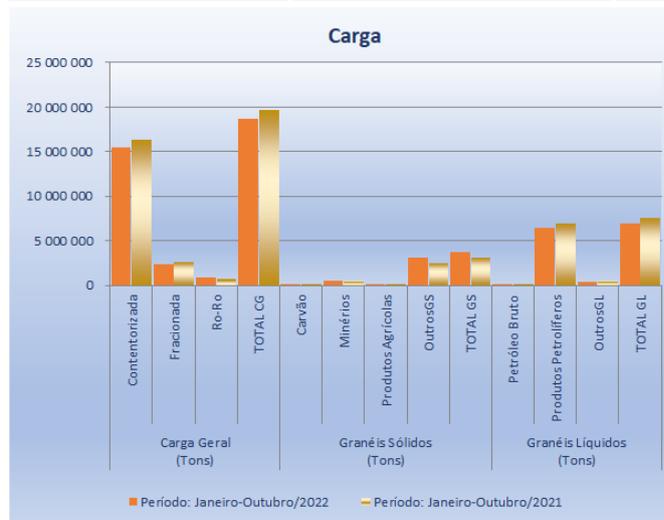
Período de Janeiro a Outubro

		2020		2021		2022		Δ% 2021 / 2020	Δ% 2022 / 2021
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	163	2.1%	221	2.8%	213	2.6%	+35.6%	-3.6%
	Douro e Leixões	2 058	26.3%	2 043	25.6%	2 089	25.1%	-0.7%	+2.3%
	Aveiro	804	10.3%	888	11.1%	884	10.6%	+10.4%	-0.5%
	Figueira da Foz	391	5.0%	349	4.4%	403	4.8%	-10.7%	+15.5%
	Lisboa	1 396	17.8%	1 373	17.2%	1 712	20.6%	-1.6%	+24.7%
	Setúbal	1 320	16.8%	1 434	17.9%	1 314	15.8%	+8.6%	-8.4%
	Sines	1 666	21.3%	1 650	20.6%	1 640	19.7%	-1.0%	-0.6%
	Faro	36	0.5%	13	0.2%	15	0.2%	-63.9%	+15.4%
	Portimão	6	0.1%	21	0.3%	57	0.7%	+250.0%	+171.4%
TOTAL	7 840	100.0%	7 992	100.0%	8 327	100.0%	+1.9%	+4.2%	
NAVIOS (10 ³ GT)	Viana do Castelo	695	8.9%	755	9.4%	985	0.6%	+8.7%	+30.5%
	Douro e Leixões	24 024	306.4%	22 422	280.6%	28 491	17.5%	-6.7%	+27.1%
	Aveiro	4 213	53.7%	4 884	61.1%	5 179	3.2%	+15.9%	+6.0%
	Figueira da Foz	1 441	18.4%	1 271	15.9%	1 471	0.9%	-11.8%	+15.7%
	Lisboa	18 558	236.7%	17 099	213.9%	38 209	23.4%	-7.9%	+123.5%
	Setúbal	17 406	222.0%	18 581	232.5%	17 639	10.8%	+6.7%	-5.1%
	Sines	74 424	949.3%	70 146	877.7%	69 925	42.9%	-5.7%	-0.3%
	Faro	103	1.3%	38	0.5%	48	0.0%	-62.8%	+24.5%
	Portimão	8	0.1%	170	2.1%	1 131	0.7%	+2020.1%	+564.4%
TOTAL	140 872	100.0%	135 367	100.0%	163 078	100.0%	-3.9%	+20.5%	
CARGA MOVIMENTADA (10 ³ Tons)	Viana do Castelo	303.7	0.4%	328.2	0.5%	348.8	0.5%	+8.1%	+6.3%
	Douro e Leixões	14 561.7	21.5%	12 558.8	17.5%	12 665.7	17.5%	-13.8%	+0.9%
	Aveiro	3 970.2	5.9%	4 637.8	6.5%	4 783.7	6.6%	+16.8%	+3.1%
	Figueira da Foz	1 654.8	2.4%	1 523.2	2.1%	1 876.8	2.6%	-8.0%	+23.2%
	Lisboa	7 464.1	11.0%	7 722.2	10.7%	8 935.4	12.4%	+3.5%	+15.7%
	Setúbal	5 189.7	7.7%	5 438.0	7.6%	5 121.9	7.1%	+4.8%	-5.8%
	Sines	34 537.6	50.9%	39 622.1	55.1%	38 448.2	53.2%	+14.7%	-3.0%
	Faro	141.3	0.2%	45.5	0.1%	57.8	0.1%	-67.8%	+27.0%
	Portimão	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-
TOTAL	67 823.1	100.0%	71 875.8	100.0%	72 238.4	100.0%	+6.0%	+0.5%	
CONTENTORES (10 ³ Número)	Viana do Castelo	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	+100.0%	-100.0%
	Douro e Leixões	356.2	24.9%	359.7	22.5%	366.5	23.6%	+1.0%	+1.9%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-66.7%	-100.0%
	Figueira da Foz	8.3	0.6%	9.3	0.6%	9.4	0.6%	+12.4%	+0.3%
	Lisboa	154.1	10.8%	190.5	11.9%	203.4	13.1%	+23.6%	+6.8%
	Setúbal	79.4	5.5%	86.6	5.4%	81.0	5.2%	+9.1%	-6.5%
	Sines	832.4	58.2%	951.2	59.5%	892.2	57.5%	+14.3%	-6.2%
	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	1 430.5	100.0%	1 597.4	100.0%	1 552.5	100.0%	+11.7%	-2.8%	
CONTENTORES (10 ³ TEU)	Viana do Castelo	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	+300.0%	-100.0%
	Douro e Leixões	588.3	25.5%	596.5	23.0%	608.0	23.9%	+1.4%	+1.9%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-83.3%	-100.0%
	Figueira da Foz	13.9	0.6%	18.1	0.7%	18.6	0.7%	+29.9%	+3.0%
	Lisboa	245.2	10.6%	302.2	11.6%	325.8	12.8%	+23.2%	+7.8%
	Setúbal	138.8	6.0%	148.4	5.7%	142.1	5.6%	+6.9%	-4.2%
	Sines	1 323.6	57.3%	1 531.4	59.0%	1 446.5	56.9%	+15.7%	-5.5%
	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	2 309.9	100.0%	2 596.6	100.0%	2 541.0	100.0%	+12.4%	-2.1%	



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

		Outubro/2022				Período: Janeiro-Outubro/2022				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Nov/2021 a Out/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	868		+3.6%		8327		+4.2%		9 854		+2.7%	
	GT	18 694 006		+18.7%		163 078 228		+20.5%		190 337 825		+17.1%	
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	1 490 141	1 182 898	-8.3%	-3.8%	15 498 104	12 469 320	-5.0%	-2.8%	18 634 241	14 965 447	-3.9%	-2.1%
	Fracionada	239 009	193 845	+7.6%	-38.4%	2 409 631	2 482 996	-6.9%	+1.5%	2 872 945	3 093 227	-8.5%	+13.7%
	Ro-Ro	98 894	88 818	+12.9%	-1.2%	833 083	815 292	+3.9%	-0.9%	1 017 852	975 943	+4.9%	-2.0%
	TOTAL CG	1 828 044	1 465 561	-5.5%	-10.3%	18 740 818	15 767 608	-4.9%	-2.0%	22 525 038	19 034 617	-4.2%	+0.2%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	0	7 175	-	-79.2%	29 934	185 240	+140.2%	+17.5%	29 934	199 699	-36.2%	+26.7%
	Minérios	20 030	59 100	-61.2%	+59.8%	478 379	382 488	-5.1%	-14.0%	582 520	491 480	-1.9%	-10.3%
	Produtos Agrícolas	2 626	583 548	-68.1%	+99.4%	146 680	4 257 057	+12.7%	+13.0%	172 207	5 059 596	+16.4%	+10.6%
	OutrosGS	254 593	292 647	+34.9%	+7.7%	3 114 279	3 372 316	+27.5%	+12.1%	3 583 511	4 260 386	+22.1%	+18.8%
TOTAL GS	277 249	942 470	+11.6%	+48.3%	3 769 272	8 197 101	+22.0%	+11.1%	4 368 172	10 011 161	+17.3%	+12.9%	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	535 512	-	+6.6%	53 418	8 304 950	+245.2%	-0.8%	53 418	9 243 566	245.2%	-9.6%
	Produtos Petrolíferos	536 417	877 094	-3.6%	-24.6%	6 473 994	9 067 583	-7.5%	+9.1%	7 315 636	11 193 319	-12.8%	+14.0%
	OutrosGL	51 108	182 144	+31.7%	+35.4%	458 014	1 405 601	-21.0%	+5.5%	587 139	1 693 819	-20.4%	+3.9%
TOTAL GL	587 525	1 594 750	-1.3%	-11.4%	6 985 426	18 778 134	-8.0%	+4.2%	7 956 193	22 130 704	-13.0%	+2.1%	
TOTAL GERAL		2 692 818	4 002 781	-3.1%	-1.6%	29 495 516	42 742 843	-2.9%	+3.0%	34 849 403	51 176 482	-4.2%	+3.3%
Contentores	NúmeroC	74 693	76 105	-5.1%	+1.9%	768 133	784 350	-3.5%	-2.2%	922 973	939 222	-2.5%	-1.7%
	TEU	123 420	125 324	-4.2%	+2.3%	1 258 014	1 283 028	-2.7%	-1.6%	1 511 270	1 536 016	-1.6%	-0.9%





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

	Outubro/2022				Janeiro a Outubro/2022				Período de 12 Meses				
	Valor Mensal		Variação sobre Outubro/2021		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2021		Últimos 12 Meses: Nov/2021 a Out/2022		Δ % sobre Nov/2020 a Out/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	22 942 76.7%	6 957 23.3%	+39.0%	-49.5%	213 929 61.3%	134 859 38.7%	+0.2%	+17.6%	238 952 60.1%	158 410 39.9%	-6.5%	+25.6%
	Douro e Leixões	435 250 33.8%	851 631 66.2%	-3.3%	+5.9%	4 445 251 35.1%	8 220 435 64.9%	-10.2%	+8.0%	5 324 038 34.8%	9 966 007 65.2%	-10.1%	+8.9%
	Aveiro	132 489 31.7%	285 656 68.3%	+10.6%	-16.0%	1 432 697 29.9%	3 351 025 70.1%	+19.2%	-2.5%	1 664 460 28.6%	4 160 541 71.4%	+17.7%	+2.1%
	Figueira da Foz	110 954 59.4%	75 850 40.6%	+52.3%	+35.1%	1 285 099 68.5%	591 725 31.5%	+23.1%	+23.4%	1 481 646 68.4%	685 681 31.6%	+20.1%	+14.6%
	Lisboa	342 104 30.9%	764 163 69.1%	+20.4%	+85.4%	3 436 135 38.5%	5 499 275 61.5%	+11.5%	+18.5%	4 080 367 38.3%	6 563 487 61.7%	+11.9%	+16.4%
	Setúbal	256 085 51.3%	242 861 48.7%	-15.4%	+12.7%	2 722 781 53.2%	2 399 160 46.8%	-7.8%	-3.5%	3 326 260 53.1%	2 938 067 46.9%	-7.1%	-0.6%
	Sines	1 384 187 43.8%	1 775 663 56.2%	-9.4%	-20.3%	15 901 850 41.4%	22 546 364 58.6%	-5.9%	-0.8%	18 675 906 41.2%	26 704 289 58.8%	-7.7%	-1.1%
	Faro	8 807 100.0%	0 0.0%	+86.3%	-	57 774 100.0%	0 0.0%	+27.0%	-	57 774 100.0%	0 0.0%	-32.1%	-
	Portimão	0 -	0 -	-	-	0 -	0 -	-	-	0 -	0 -	-	-
	TOTAL	2 692 818 40.2%	4 002 781 59.8%	-3.1%	-1.6%	29 495 516 40.8%	42 742 843 59.2%	-2.9%	+3.0%	34 849 403 40.5%	51 176 482 59.5%	-4.2%	+3.3%
CONTENTORES TEU	Viana do Castelo	0	0	-	-	0	0	-100.0%	-100.0%	0	0	-100.0%	-100.0%
	Douro e Leixões	29 353	30 959	-2.8%	+0.5%	288 169	319 869	-0.1%	+3.9%	347 327	382 016	+0.9%	+3.8%
	Aveiro	-	-	-100.0%	-	-	-	-100.0%	-	-	-	-100.0%	-
	Figueira da Foz	1 149	1 030	+12.9%	+102.0%	9 131	9 476	-0.2%	+6.3%	11 167	10 772	+3.9%	-2.5%
	Lisboa	18 022	15 464	+1.9%	+6.6%	162 305	163 505	+9.3%	+6.4%	195 701	195 190	+11.7%	+7.7%
	Setúbal	7 427	6 794	-5.6%	+1.1%	70 858	71 273	-8.3%	+0.2%	82 773	83 257	-11.3%	+0.1%
	Sines	67 469	71 077	-6.4%	+1.7%	727 551	718 905	-5.5%	-5.6%	874 302	864 781	-4.2%	-4.7%
	TOTAL	123 420 49.6%	125 324 50.4%	-4.2%	+2.3%	1 258 014 49.5%	1 283 028 50.5%	-2.7%	-1.6%	1 511 270 49.6%	1 536 016 50.4%	-1.6%	-0.9%
NAVIOS Número/N	Viana do Castelo	15	89.3	-16.7%	+40.1%	213	984.9	-3.6%	+30.5%	242	1 089.2	-6.9%	+23.8%
	Douro e Leixões	224	3 529.6	+2.8%	+38.4%	2 089	28 490.9	+2.3%	+27.1%	2 472	32 993.3	+0.1%	+22.6%
	Aveiro	85	481.3	+0.0%	+3.9%	884	5 179.2	-0.5%	+6.0%	1 054	6 105.3	-0.2%	+5.7%
	Figueira da Foz	42	159.5	+23.5%	+26.9%	403	1 471.2	+15.5%	+15.7%	471	1 722.6	+12.4%	+12.1%
	Lisboa	196	5 703.9	+18.8%	+55.1%	1 712	38 209.2	+24.7%	+123.5%	2 022	44 321.5	+23.4%	+122.8%
	Setúbal	138	1 572.6	-1.4%	-19.8%	1 314	17 638.6	-8.4%	-5.1%	1 577	21 114.7	-8.8%	-6.4%
	Sines	155	6 917.2	-8.3%	+1.2%	1 640	69 925.2	-0.6%	-0.3%	1 939	81 735.7		
	Faro	3	10.1	+50.0%	+40.1%	15	47.8	+15.4%	+24.5%	17	50.0		
	Portimão	10	230.6	+42.9%	s/s	57	1 131.3	+171.4%	s/s	60	1 205.5	+172.7%	+606.2%
	TOTAL	868 4.4%	18 694.0 95.6%	+3.6%	+18.7%	8 327 4.9%	163 078.2 95.1%	+4.2%	+20.5%	9 854 4.9%	190 337.8 95.1%	+2.7%	+17.1%



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

TRÁFEGO DE CONTENTORES (NÚMERO DE UNIDADES)										
Períodos: Janeiro / Outubro										
	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Leixões	299 681	321 661	328 223	329 189	335 782	36.9%	3.9%	+2.5%	
	Figueira da Foz	8 566	9 116	8 309	9 342	9 370	1.0%	4.8%	+2.1%	
	Lisboa (*)	230 674	248 190	151 433	186 780	199 369	21.9%	16.7%	-5.9%	
	Setúbal	67 122	65 154	79 383	86 629	81 021	8.9%	11.0%	+6.8%	
	Sines	203 904	242 718	261 060	281 772	283 265	31.2%	11.5%	+8.1%	
	Total	809 947	886 839	828 408	893 712	908 807	100.0%	4.5%	+2.4%	
Transshipment	Leixões	29 620	28 579	27 988	30 509	30 726	4.8%	3.6%	+1.4%	
	Lisboa	7 097	7 376	2 699	3 694	4 035	0.6%	38.1%	-18.8%	
	Sines	720 296	509 570	571 353	669 460	608 915	94.6%	12.0%	-1.0%	
	Total	757 013	545 525	602 040	703 663	643 676	100.0%	11.4%	-1.0%	
Total	Leixões	329 301	350 240	356 211	359 698	366 508	23.6%	3.6%	+2.4%	
	Figueira da Foz	8 566	9 116	8 309	9 342	9 370	0.6%	4.8%	+2.1%	
	Lisboa	237 771	255 566	154 132	190 474	203 404	13.1%	17.1%	-6.3%	
	Setúbal	67 122	65 154	79 383	86 629	81 021	5.2%	11.0%	+6.8%	
	Sines	924 200	752 288	832 413	951 232	892 180	57.5%	8.2%	+1.6%	
	Total UNIDADES	1 566 960	1 432 364	1 430 448	1 597 375	1 552 483	100.0%	4.7%	+0.9%	

NÚMERO DE CONTENTORES										
Tráfego	Porto	Out			Jan / Out			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Leixões	32 983	36.8%	-0.1%	335 782	36.9%	+2.0%	402 573	37.2%	+4.2%
	Figueira da Foz	1 091	1.2%	+12.2%	9 370	1.0%	+0.3%	11 038	1.0%	+5.2%
	Lisboa	20 347	22.7%	+3.6%	199 369	21.9%	+6.7%	239 253	22.1%	+2.9%
	Setúbal	7 836	8.7%	-7.5%	81 021	8.9%	-6.5%	95 149	8.8%	-2.8%
	Sines	27 477	30.6%	+9.2%	283 265	31.2%	+0.5%	334 062	30.9%	+2.5%
	Total	89 734	100.0%	+2.8%	908 807	100.0%	+1.7%	1 082 075	100.0%	+2.7%
Transshipment	Leixões	3 424	5.6%	+5.7%	30 726	4.8%	+0.7%	37 215	4.8%	+3.0%
	Lisboa	410	0.7%	+4.9%	4 035	0.6%	+9.2%	4 828	0.6%	+8.0%
	Sines	57 230	93.7%	-8.4%	608 915	94.6%	-9.0%	738 077	94.6%	-3.2%
	Total	61 064	100.0%	-7.6%	643 676	100.0%	-8.5%	780 120	100.0%	-2.8%
Total	Leixões	36 407	24.1%	+0.4%	366 508	23.6%	+1.9%	439 788	23.6%	+4.1%
	Figueira da Foz	1 091	0.7%	+12.2%	9 370	0.6%	+0.3%	11 038	0.6%	+5.2%
	Lisboa	20 757	13.8%	+3.6%	203 404	13.1%	+6.8%	244 081	13.1%	+2.9%
	Setúbal	7 836	5.2%	-7.5%	81 021	5.2%	-6.5%	95 149	5.1%	-2.8%
	Sines	84 707	56.2%	-3.4%	892 180	57.5%	-6.2%	1 072 139	57.6%	-1.5%
	Total	150 798	100.0%	-1.7%	1 552 483	100.0%	-2.8%	1 862 195	100.0%	+0.3%

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



A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2022 (10³ toneladas)

EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA ANUALMENTE DESDE 2000 E MENSAL DESDE 2019

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	348 788	12 665 686	4 783 722	1 876 824	8 935 410	5 121 941	38 448 214	57 774	0	72 238 359
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	3 667 857	9 700	0	6 865 205
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
9	41 887	1 234 784	478 325	177 767	762 509	429 880	3 798 573	0	0	6 923 725
10	29 899	1 286 881	418 145	186 804	1 106 267	498 946	3 159 850	8 807	0	6 695 599



A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10³ toneladas)

	Carga Geral			Total Carga Geral	Granéis Sólidos				Total Granéis Sólidos	Granéis Líquidos			Total Granéis Líquidos	Total Geral
	Contento- rizada	Fracio- nada	Ro-Ro		Carvão	Minérios	Produtos Agrícolas	Outros		Petróleo Bruto	Produtos Petróli- feros	Outros		
2000	6 776.9	5 319.4	563.6	12 659.9	6 951.8	1 152.9	3 921.5	5 734.0	17 760.1	11 746.3	12 376.1	1 720.0	25 842.3	56 262.3
2001	7 402.5	5 494.9	646.7	13 544.0	5 290.4	651.8	4 886.6	5 310.6	16 139.3	12 594.0	12 077.3	1 557.3	26 228.6	55 911.9
2002	7 988.5	5 074.8	442.3	13 505.6	6 373.0	822.4	5 101.6	4 812.8	17 109.8	11 691.4	12 072.1	1 790.3	25 553.8	56 169.2
2003	9 081.6	4 381.1	405.9	13 868.5	5 908.6	793.7	4 717.6	5 839.8	17 259.7	12 777.7	11 706.1	1 987.8	26 471.6	57 599.9
2004	9 363.4	4 876.2	421.3	14 660.9	5 898.6	776.7	4 503.5	6 363.4	17 542.2	13 641.5	11 741.7	1 807.9	27 191.1	59 394.2
2005	9 591.6	4 146.9	396.2	14 134.7	5 850.5	964.3	5 218.0	6 773.5	18 806.3	13 559.4	14 613.3	2 026.8	30 199.5	63 140.5
2006	10 784.7	4 975.6	407.4	16 167.7	6 274.8	878.9	4 604.9	6 946.2	18 704.7	13 538.5	14 408.6	2 048.8	29 995.9	64 868.3
2007	12 363.1	5 195.0	363.0	17 921.0	5 081.6	900.9	5 338.2	7 254.4	18 575.0	12 363.9	15 304.3	2 219.9	29 888.2	66 384.2
2008	13 620.5	4 822.4	361.6	18 804.6	4 549.9	1 093.3	5 108.1	6 348.0	17 099.2	12 711.1	14 456.2	1 934.9	29 102.1	65 005.9
2009	12 942.5	3 772.2	349.8	17 064.5	5 559.4	784.7	4 963.4	5 848.5	17 156.0	10 383.1	14 003.9	2 038.4	26 425.3	60 645.8
2010	15 220.3	5 117.2	347.5	20 684.9	3 375.0	760.8	4 925.9	7 036.4	16 098.1	11 189.1	14 818.6	2 260.0	28 267.8	65 050.8
2011	17 410.2	5 518.2	336.4	23 264.8	4 277.1	1 171.5	4 566.0	6 351.6	16 366.2	10 367.9	14 203.7	2 691.3	27 262.8	66 893.8
2012	18 756.8	6 119.5	258.3	25 134.6	5 564.5	983.6	4 433.6	5 389.8	16 371.5	11 016.9	13 097.5	2 579.7	26 694.1	68 200.3
2013	24 574.1	7 498.9	294.4	32 367.4	4 824.9	1 165.8	4 275.9	6 325.7	16 592.4	11 775.8	16 465.4	2 467.4	30 708.6	79 668.3
2014	27 256.4	7 903.5	653.2	35 813.1	5 082.2	938.1	4 459.3	7 845.3	18 324.9	11 407.6	15 296.5	2 208.1	28 912.2	83 050.2
2015	28 838.1	7 680.5	1 016.0	37 534.5	5 916.3	1 164.3	4 785.5	7 230.0	19 096.1	13 900.5	16 625.1	2 166.0	32 691.6	89 322.2
2016	32 906.7	6 333.4	1 177.5	40 417.6	5 661.2	1 097.2	4 738.4	6 907.9	18 404.6	16 989.5	15 983.8	2 088.0	35 061.3	93 883.6
2017	33 936.3	5 656.1	1 428.2	41 020.7	6 382.1	1 094.0	5 108.5	7 813.3	20 397.8	14 394.4	17 936.5	2 200.1	34 531.0	95 949.5
2018	34 627.3	5 283.7	1 599.3	41 510.3	5 106.0	983.4	5 203.3	8 242.9	19 535.6	12 600.8	16 854.5	2 179.0	31 634.3	92 680.2
2019	30 265.6	5 277.4	1 884.2	37 427.1	3 206.3	1 067.5	5 102.4	7 643.6	17 019.7	11 235.0	18 741.7	2 649.4	32 626.1	87 072.9
1	2 997.4	470.5	147.0	3 614.8	597.9	67.8	510.9	582.7	1 759.3	1 164.9	1 487.2	253.4	2 905.5	8 279.6
2	2 635.0	406.4	152.8	3 194.3	287.8	89.1	266.2	683.7	1 326.8	835.8	1 550.1	177.2	2 563.1	7 084.1
3	2 955.4	455.4	170.1	3 580.9	302.6	103.9	418.0	620.4	1 445.0	713.1	1 409.2	199.0	2 321.3	7 347.2
4	2 344.0	492.0	153.4	2 989.5	346.2	104.6	328.7	693.7	1 473.1	847.6	1 578.3	254.3	2 680.2	7 142.7
5	2 485.9	422.2	169.8	3 077.9	266.7	94.1	406.7	762.4	1 529.9	1 224.7	1 766.1	239.0	3 229.8	7 837.7
6	2 421.8	487.8	151.9	3 061.4	367.3	99.2	313.6	593.9	1 374.0	950.0	1 402.7	214.7	2 567.4	7 002.9
7	2 510.7	387.7	179.3	3 077.7	20.9	109.7	579.9	721.9	1 432.5	1 219.7	1 574.8	276.7	3 071.2	7 581.4
8	2 252.4	459.8	125.6	2 837.8	204.3	69.4	630.3	553.1	1 457.1	485.7	1 557.1	218.0	2 260.9	6 555.8
9	2 402.6	402.0	164.2	2 968.9	284.2	99.9	363.8	501.6	1 249.5	823.2	1 639.9	212.0	2 675.1	6 893.4
10	2 571.9	521.7	172.1	3 265.7	136.4	57.8	375.4	694.8	1 264.4	930.2	1 541.1	216.4	2 687.7	7 217.8
11	2 587.7	373.4	164.2	3 125.2	391.8	81.5	447.1	606.6	1 527.0	892.6	1 543.9	174.9	2 611.4	7 263.6
12	2 100.9	398.3	133.8	2 633.0	0.0	90.5	461.8	628.8	1 181.2	1 147.5	1 691.4	213.7	3 052.5	6 866.7
2020	31 818.6	4 928.4	1 736.1	38 483.1	542.2	1 200.3	4 678.9	6 898.0	13 319.4	10 942.5	16 603.9	2 515.5	30 061.9	81 864.4
1	2 455.1	503.4	140.5	3 099.0	8.7	75.0	358.3	581.5	1 023.3	1 424.7	1 722.1	216.5	3 363.2	7 485.6
2	2 419.0	410.0	160.6	2 989.7	41.0	149.6	379.5	593.7	1 163.6	1 028.5	1 350.7	224.3	2 603.4	6 756.7
3	2 803.3	493.7	163.7	3 460.7	80.5	111.9	404.9	520.1	1 117.4	1 419.6	1 378.4	242.2	3 040.2	7 618.3
4	2 683.3	396.0	92.5	3 171.8	83.8	90.8	353.2	616.7	1 144.5	940.9	1 338.5	180.5	2 459.9	6 776.2
5	2 425.6	423.9	115.9	2 965.4	20.9	73.8	467.8	667.6	1 230.1	213.0	971.8	189.7	1 374.5	5 570.1
6	2 210.5	363.8	119.5	2 693.8	60.4	122.9	252.6	506.3	942.2	283.0	1 089.3	178.3	1 550.6	5 186.6
7	2 757.6	459.5	153.3	3 370.4	17.0	89.1	485.0	602.6	1 193.8	818.2	1 332.7	220.2	2 371.0	6 935.1
8	2 974.0	366.3	131.7	3 472.0	140.8	107.6	503.0	620.0	1 371.4	804.9	1 493.3	216.2	2 514.4	7 357.9
9	2 666.1	290.0	165.3	3 121.4	22.5	98.3	323.1	588.4	1 032.3	1 145.7	1 527.3	197.3	2 870.2	7 023.9
10	2 882.1	395.9	151.3	3 429.4	32.3	88.8	326.7	531.7	979.5	1 008.1	1 500.9	194.8	2 703.8	7 112.7
11	2 948.5	428.2	203.9	3 580.6	7.7	98.1	415.6	539.5	1 060.8	944.5	1 502.2	231.3	2 678.0	7 319.4
12	2 593.5	397.7	137.8	3 129.0	26.7	94.4	409.3	530.0	1 060.5	911.4	1 396.7	224.4	2 532.5	6 721.9
2021	34 771.4	6 107.9	1 970.2	42 849.5	184.6	1 162.0	4 727.1	6 808.9	12 882.6	9 324.6	18 277.4	2 329.2	29 931.2	85 663.3
1	3 010.5	525.2	145.2	3 680.9	0.0	95.9	426.3	604.1	1 126.2	850.1	1 579.2	231.9	2 661.3	7 468.4
2	2 475.5	345.6	151.4	2 972.4	11.7	94.0	319.0	372.6	797.2	921.0	1 400.7	247.9	2 569.6	6 339.2
3	3 083.1	496.0	181.1	3 760.2	0.0	135.2	417.8	650.2	1 203.1	936.9	1 530.0	189.7	2 656.6	7 619.9
4	2 879.2	573.0	161.8	3 614.1	56.5	111.5	334.8	612.9	1 115.7	767.9	1 465.5	190.4	2 423.8	7 153.6
5	3 006.6	505.5	191.5	3 703.7	38.6	86.2	505.4	543.0	1 173.2	892.1	1 639.7	187.5	2 719.3	7 596.2
6	3 002.6	591.0	162.9	3 756.5	21.2	83.1	468.0	543.6	1 115.8	877.1	1 596.7	173.6	2 647.4	7 519.7
7	2 963.5	425.7	169.9	3 559.1	0.0	86.1	346.5	580.9	1 013.5	920.9	1 443.7	169.1	2 533.8	7 106.4
8	2 901.4	538.3	123.3	3 563.0	0.0	82.3	390.9	499.0	972.2	951.5	1 606.9	180.3	2 726.6	7 273.8
9	2 961.5	497.2	160.0	3 618.7	7.7	86.1	389.7	585.1	1 068.6	766.0	1 328.4	168.2	2 262.6	6 950.0
10	2 855.3	536.9	177.5	3 569.7	34.4	88.5	300.8	460.3	884.1	502.4	1 719.2	173.3	2 394.9	6 848.6
11	2 895.9	583.4	173.3	3 652.6	0.0	87.2	306.7	730.5	1 124.4	454.0	1 608.7	200.5	2 263.2	7 040.3
12	2 736.4	490.1	172.1	3 398.6	14.5	126.0	521.4	626.8	1 288.5	484.6	1 358.7	216.8	2 060.1	6 747.3
2022	27 967.4	4 892.6	1 648.4	34 508.4	215.2	860.9	4 403.7	6 486.6	11 966.4	8 358.4	15 541.6	1 863.6	25 763.6	72 238.4
1	2 770.6	452.6	148.4	3 371.6	0.0	68.0	462.4	657.6	1 188.0	750.7	1 721.9	159.4	2 632.0	7 191.7
2	2 348.8	535.0	131.4	3 015.2	0.0	65.0	394.7	519.4	979.0	781.0	1 486.1	164.5	2 431.6	6 425.7
3	2 939.7	490.1	175.3	3 605.1	37.8	123.9	432.8	677.2	1 271.8	891.8	1 515.6	177.1	2 584.6	7 461.5
4	2 755.2	400.3	174.0	3 329.5	62.4	54.5	322.5	635.0	1 074.4	879.1	1 407.6	174.7	2 461.3	6 865.2
5	2 931.1	503.9	172.8	3 607.9	30.5	91.6	516.3	619.7	1 258.1	950.7	1 596.0	169.0	2 715.7	7 581.7
6	2 806.9	557.7	172.5	3 537.0	23.4	85.8	373.7	767.1	1 250.0	982.9	1 717.5	195.2	2 895.6	7 682.7
7	3 057.8	592.4	186.7	3 836.9	50.7	81.1	523.3	864.5	1 519.5	854.1	1 625.8	213.9	2 693.8	8 050.2
8	2 948.8	394.6	145.4	3 488.8	3.2	115.0	460.4	659.6	1 238.3	780.7	1 679.2	173.5	2 633.3	7 360.4
9	2 735.5	533.1	154.2	3 422.8	0.0	96.9	331.5	539.2	967.5	951.9	1 378.3	203.2	2 533.4	6 923.7
10	2 673.0	432.9	187.7	3 293.6	7.2	79.1	586.2	547.2	1 219.7	535.5	1 413.5	233.3	2 182.3	6 695.6



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

	TRÁFEGO COM HINTERLAND						TRÁFEGO DE TRANSHIPMENT			
	Leixões	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total	Leixões	Lisboa	Sines	Total
2000	281 596	1 132	388 733	4 789	0	676 250	0	0	0	0
2001	296 616	700	438 245	6 167	0	741 728	0	0	0	0
2002	304 355	2 466	487 529	9 324	0	803 674	0	0	0	0
2003	320 433	2 717	554 405	12 059	40	889 654	0	0	0	0
2004	349 495	9 948	514 769	19 515	19 211	912 938	0	0	0	0
2005	352 002	10 799	513 241	13 145	38 337	927 524	0	0	12 657	12 657
2006	378 387	10 093	512 501	15 736	59 653	976 370	0	0	62 303	62 303
2007	423 739	10 667	554 774	12 425	72 375	1 073 980	9 750	0	77 663	87 413
2008	437 427	13 596	556 062	17 440	108 191	1 132 716	12 599	0	124 926	137 525
2009	421 963	13 392	500 857	24 986	91 607	1 052 805	32 541	0	156 024	188 565
2010	440 778	16 475	496 110	50 827	118 894	1 123 084	42 635	16 643	257 127	316 405
2011	463 386	19 488	525 371	77 127	141 815	1 227 187	50 700	16 536	303 372	370 608
2012	566 557	19 826	468 846	49 350	184 705	1 289 284	66 108	16 850	368 359	451 317
2013	573 150	15 897	540 699	70 564	207 733	1 408 043	53 038	8 603	723 307	784 948
2014	603 184	19 728	493 239	103 563	265 318	1 485 032	63 485	8 906	962 378	1 034 769
2015	568 766	21 349	465 211	121 165	283 916	1 460 407	54 992	16 078	1 048 287	1 119 357
2016	605 644	24 690	376 992	156 567	300 004	1 463 897	52 929	14 291	1 213 077	1 280 297
2017	588 070	24 512	473 566	152 483	344 034	1 582 665	46 862	21 742	1 325 027	1 393 631
2018	613 213	18 825	415 061	123 294	398 663	1 569 056	56 881	13 189	1 351 784	1 421 854
2019	632 100	20 402	449 181	136 551	454 369	1 692 603	53 710	12 459	968 843	1 035 012
2020	648 400	17 644	294 876	166 858	509 445	1 637 223	55 533	4 550	1 102 521	1 162 604
1	49 775	1 420	30 598	9 531	41 829	133 153	4 889	399	81 424	86 712
2	52 737	1 407	27 493	10 426	42 728	134 791	4 534	368	78 034	82 936
3	67 020	1 875	11 756	14 719	40 323	135 693	5 142	71	96 249	101 462
4	56 683	1 759	20 722	17 436	47 170	143 770	5 025	288	87 115	92 428
5	51 235	632	19 996	15 677	35 305	122 845	3 969	471	77 954	82 394
6	44 743	828	19 916	11 668	35 672	112 827	3 674	405	74 809	78 888
7	55 960	1 310	27 892	15 628	38 971	139 761	4 117	264	95 932	100 313
8	56 181	846	28 137	14 385	50 008	149 557	5 232	266	111 818	117 316
9	53 004	1 855	26 781	14 068	40 240	135 948	4 616	394	96 503	101 513
10	55 447	1 983	28 330	15 299	45 992	147 051	4 335	665	105 499	110 499
11	57 695	2 422	28 057	15 056	49 505	152 735	5 075	594	101 732	107 401
12	47 920	1 307	25 198	12 965	41 702	129 092	4 925	365	95 452	100 742
2021	658 530	21 403	360 228	172 304	541 256	1 753 721	59 288	7 028	1 282 810	1 349 126
1	50 106	1 874	26 755	16 103	43 387	138 225	4 619	326	118 005	122 950
2	48 466	511	24 977	14 756	36 830	125 540	4 014	362	87 155	91 531
3	56 198	2 309	29 693	14 659	42 463	145 322	4 931	773	112 806	118 510
4	56 044	2 065	28 971	16 227	42 799	146 106	5 178	590	101 576	107 344
5	58 253	2 309	31 784	14 538	47 697	154 581	5 102	651	109 797	115 550
6	52 798	1 796	32 709	14 290	50 027	151 620	5 005	664	112 370	118 039
7	61 687	1 724	30 546	15 877	53 926	163 760	4 698	603	104 077	109 378
8	52 283	1 666	29 282	14 262	49 734	147 227	5 175	569	118 163	123 907
9	56 130	2 289	30 126	13 107	48 476	150 128	4 819	595	110 125	115 539
10	55 789	1 528	31 574	14 586	40 924	144 401	5 218	625	101 102	106 945
11	57 969	1 666	30 598	11 099	44 101	145 433	5 719	610	109 186	115 515
12	52 807	1 666	33 213	12 800	40 892	141 378	4 810	660	98 448	103 918
2022	558 697	18 607	320 386	142 131	469 003	1 508 824	49 341	5 424	977 453	1 032 218
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
9	52 483	2 560	32 540	14 412	44 474	146 469	4 879	545	97 481	102 905
10	54 853	2 179	32 934	14 221	44 830	149 017	5 459	552	93 716	99 727



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	213	2 089	884	403	1 712	1 314	1 640	15	57	8 327
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
9	20	224	86	40	197	130	159	1	7	864
10	15	224	85	42	196	138	155	3	10	868