



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

junho, 2023



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

Notas:

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT.
2. Alguns dados, principalmente os relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, podendo ser objeto de eventual correção posterior. Neste contexto, sublinha-se que o porto de Lisboa não está atualmente a disponibilizar dados da repartição do tráfego de contentores entre *transshipment* e *hinterland*, resultando os valores indicados no relatório de uma chave de imputação com base em histórico anterior.
3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à Carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem a Diretiva 2009/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, (Diretiva Marítima), alterada pela Decisão Delegada da Comissão, de 3 de abril de 2012, por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de navios inclui algumas tipologias não abrangidas pela Diretiva.
4. Os elementos relativos a contentores (Número, TEU e Tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reshipe* por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias.
5. Neste relatório são considerados como mercados portuários os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica, e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o

seu movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03).

ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	7
2.1 Movimento Geral de Carga	7
✓ Por Porto	10
✓ Por Tipologia de Carga	12
✓ Por Tipologia de Carga e Porto	15
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque	17
2.2 Movimento Geral de Contentores	19
✓ Tráfego Total (TEU)	19
✓ Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	22
2.3 Movimento Geral de Navios	23
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	26
3.1 Movimentação de Carga	26
3.2 Tráfego de Contentores	27
ANEXO	29

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) movimentou 7,5 milhões de toneladas de carga no mês de junho de 2023, representando uma redução de -2,4% quando comparado com o mês homólogo de 2022, contribuindo para uma quebra de -0,9% no primeiro semestre do corrente ano, cujo total de movimento de carga se cifrou em 42,9 milhões de toneladas (ver Quadro 1).

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em junho e acumulado de 2023

Carga movimentada (10 ³ t)				
Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Viana do Castelo	18	168	0,4%	-14,2%
Leixões	1.255	7.406	17,3%	-1,6%
Aveiro	534	3.245	7,6%	11,9%
Figueira da Foz	162	1.035	2,4%	-5,0%
Lisboa	1.003	6.011	14,0%	17,2%
Setúbal	600	3.341	7,8%	8,6%
Sines	3.901	21.617	50,4%	-7,2%
Faro	13	53	0,1%	36,7%
Total	7.485	42.876	100,0%	-0,9%

Variação hómologa					
	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
Mensal	-12,0%	-25,9%	45,0%	2,0%	-2,4%
Acumulado	-3,8%	-11,9%	10,9%	-1,0%	-0,9%

Contentores movimentados (10 ³ TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	58,8	347,9	24,0%	-4,9%
Aveiro	0,7	3,5	0,2%	
Figueira da Foz	2,1	10,5	0,7%	1,7%
Lisboa	33,7	196,0	13,5%	-0,6%
Setúbal	11,7	81,0	5,6%	-4,3%
Sines	165,6	809,8	55,9%	-4,0%
Total	272,6	1.448,6	100,0%	-3,5%

Variação hómologa					
	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
Mensal	-13,5%	-13,6%	40,7%	-7,4%	9,2%
Acumulado	-3,0%	-7,7%	17,4%	-2,2%	-3,5%

Navios (N.º de escalas)				
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Viana do Castelo	14	114	2,3%	-11,6%
Leixões	207	1.187	24,3%	-0,6%
Aveiro	76	432	8,9%	2,6%
Figueira da Foz	34	231	4,7%	0,4%
Lisboa	185	1.086	22,3%	9,8%
Setúbal	149	822	16,9%	9,3%
Sines	159	960	19,7%	-2,2%
Faro	2	15	0,3%	66,7%
Portimão	4	28	0,6%	-20,0%
Total	830	4.875	100,0%	2,8%

Variação hómologa					
	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
Mensal	-4,3%	-22,9%	17,8%	3,2%	-1,3%
Acumulado	-2,2%	-12,0%	1,8%	-0,1%	2,8%

Ao nível de cada porto e em termos acumulados, releva-se em particular o acréscimo expressivo de movimento observado nos portos de Lisboa, de +17,2% (+883 mil toneladas), e de Aveiro, de +11,9% (+346 mil toneladas), a que também se associou o porto de Setúbal, com +8,6% (+264 mil toneladas), mas que foi contrariado e superado pela quebra de tráfego verificada no porto de Sines, com -7,2% (-1,7 milhões de toneladas) e, numa segunda linha, por Leixões, com -1,6% (-119 mil toneladas).

A movimentação de carga nos restantes portos, com menor dimensão, registou quebras na Figueira da Foz (-55 mil toneladas; -5%) e Viana do Castelo (-28 mil toneladas; -14,2%), e crescimento em Faro (+14 mil toneladas; +36,7%).

O movimento de contentores caiu -3,5% no primeiro semestre de 2023, quando comparado com o mesmo semestre do ano anterior, cifrando-se em 1,4 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), com variações negativas nos principais portos que movimentam contentores, apesar de se ter registado uma evolução particularmente positiva (+9,2%) no sistema portuário no mês de junho (ver Quadro 1).

Concretamente, em termos acumulados, nos portos de Leixões e de Sines observaram-se as maiores reduções do movimento de contentores, respetivamente, de -4,9% (-18 mil TEU) e -4% (-53 mil TEU), mas que igualmente ocorreu em Setúbal (-4 mil TEU; -4,3%) e Lisboa (- mil TEU; -0,6%), registando-se apenas uma evolução favorável em Aveiro (+4 mil TEU) e na Figueira da Foz (+0,2 mil TEU; +1,7%).

Em junho do corrente ano registaram-se 830 escalas de navios no sistema portuário, representando -1,3% que no mês homólogo de 2022, mantendo-se, contudo, um crescimento acumulado no primeiro semestre de 2023 de +2,8%, correspondendo a 4 875 escalas, com os contributos mais relevantes dos portos de Lisboa (+97 escalas) e de Setúbal (+70 escalas).

Com exceção de Viana do Castelo, Leixões, Sines e Portimão, todos os restantes portos observaram um incremento de escalas de navios neste período (ver Quadro 1).

De forma sintética serão de destacar as seguintes evoluções mais relevantes nos mercados portuários, considerados pelo binómio porto-tipologia de carga movimentada:

- Destacam-se os acréscimos de movimentação dos Outros Granéis Sólidos (+511 mil toneladas; +92,6%) e Outros Granéis Líquidos (235 mil toneladas; +138,7%) no porto de Lisboa, bem como dos Produtos Agrícolas (+464 mil toneladas) e Produtos Petrolíferos (+307 mil toneladas) em Aveiro;
- e
- A maior quebra foi observada no mercado do Gás Liquefeito no porto de Sines (-910 mil toneladas; -30,1%), a que se seguiram as reduções de Outros Granéis Sólidos (-384 mil toneladas; -36,7%) e Outros Granéis Líquidos (-346 mil toneladas; -49,8%) no porto de Aveiro e, ainda, dos Produtos Petrolíferos (-303 mil toneladas; -6,7%) e da Carga Contentorizada (-209 mil toneladas; -2,1%) em Sines.

No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, assinala-se que no primeiro semestre de 2023 foram desembarcadas 26,1 milhões de toneladas, que representam 60,9% do tráfego total, traduzindo um incremento de +2%, e embarcadas 16,7 milhões de toneladas, o que representa uma redução de -4,9%.

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol no primeiro semestre de 2023, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho melhor que o homólogo espanhol, na medida em que, conforme já mencionado, em Portugal constatou-se uma redução de apenas -0,9% (para um movimento geral de 42,9 milhões de toneladas) inferior ao semestre homólogo de 2022, e no conjunto dos portos espanhóis observou-se uma redução de -3,8%, correspondendo a 266,9 milhões de toneladas, consolidando a inversão da tendência qualitativa desfavorável para os portos nacionais observada no primeiro trimestre.

No âmbito específico do movimento de contentores, ambos os sistemas portuários observaram evoluções negativas no primeiro semestre de 2023, quando comparados com o semestre homólogo do ano anterior, tendo essa penalização sido menos intensa no sistema portuário português (1,4 milhões de TEU), representando uma redução de -3,5%, enquanto no sistema portuário espanhol, que movimentou 8,1 milhões de TEU, a quebra foi de -7,9%.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

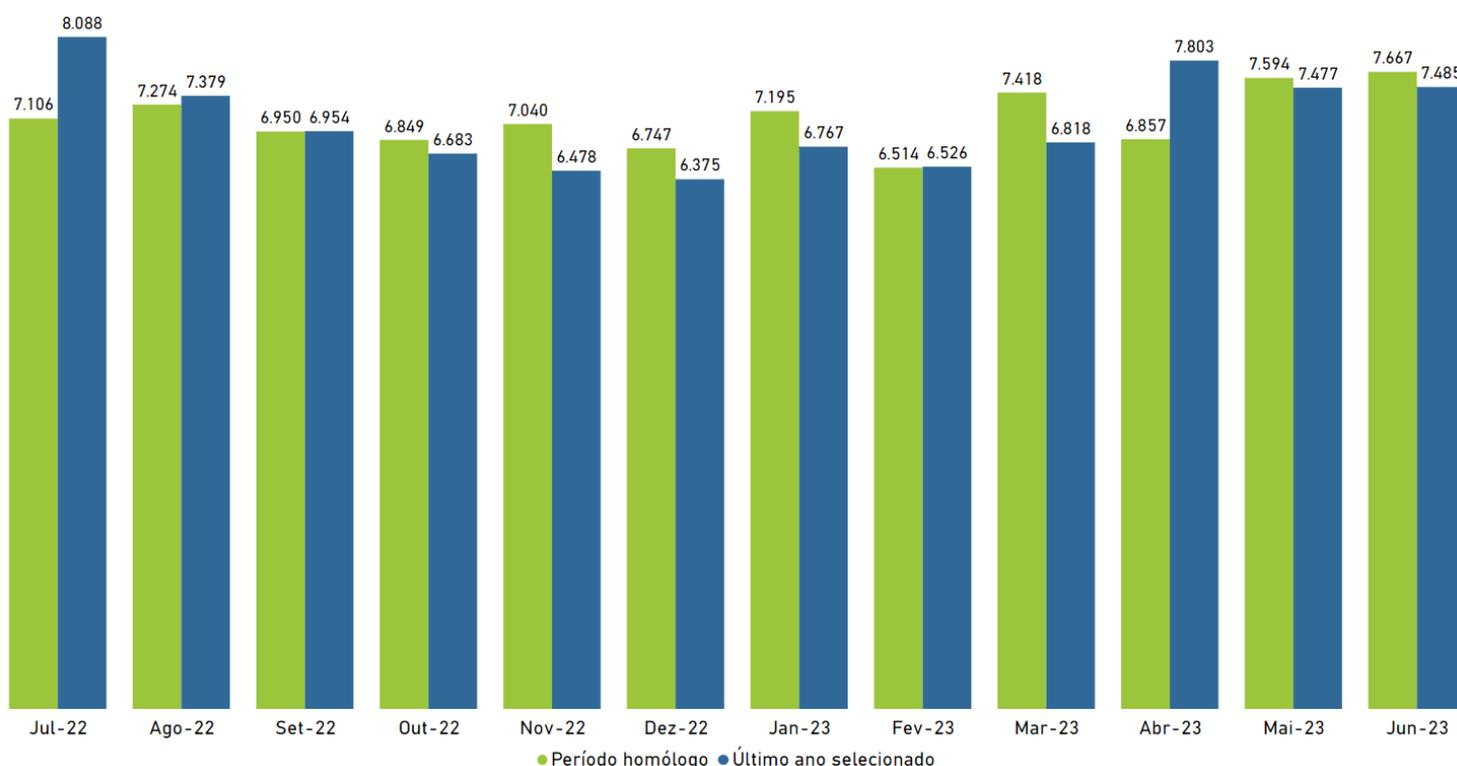
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente no primeiro semestre de 2023, relativamente a:

- Movimento de carga, em valores agregados por tipologia e por porto;
- Movimento geral de contentores, em termos globais e em cada um dos segmentos de tráfego de *transshipment* e com o *hinterland*; e
- 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.

2.1 Movimento Geral de Carga

O volume de carga movimentada no mês de junho cifrou-se em 7,5 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -2,4% relativamente ao mês homólogo de 2022, contribuindo para uma quebra de -0,9% no primeiro semestre do corrente ano de 2023, cujo total de movimento de carga se cifrou em 42,9 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (10³ ton) nos 12 meses anteriores a junho de 2023 e períodos homólogos



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em junho e acumulado de 2023

Carga movimentada (10 ³ t)				
Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	18	168	0,4%	-14,2%
Leixões	1.255	7.406	17,3%	-1,6%
Aveiro	534	3.245	7,6%	11,9%
Figueira da Foz	162	1.035	2,4%	-5,0%
Lisboa	1.003	6.011	14,0%	17,2%
Setúbal	600	3.341	7,8%	8,6%
Sines	3.901	21.617	50,4%	-7,2%
Faro	13	53	0,1%	36,7%
Total	7.485	42.876	100,0%	-0,9%

Variação hómologa					
	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
Mensal	-12,0%	-25,9%	45,0%	2,0%	-2,4%
Acumulado	-3,8%	-11,9%	10,9%	-1,0%	-0,9%

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário nos primeiros semestres dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo de -1%, não podendo ser ignorado neste contexto o período pandémico de covid-19 que se viveu, particularmente no biénio 2020-2021, com a sua repercussão significativa nas trocas comerciais entre diferentes geografias em todo o mundo (ver Quadro 3).

Acompanhando esta tendência decrescente, a observada nos dois portos nacionais com maior nível de movimentação, concretamente de Sines e Leixões, parece igualmente oportuno assinalar os seguintes fatores adicionais, para além do já mencionado ambiente pandémico:

- No caso do porto de Sines, com uma evolução média anual de -0,6% e sendo o porto nacional com maior quota de mercado (50,4%), não poderá ser omissivo o encerramento das centrais termoelétricas a carvão de São Torpes (Sines) e do Pêgo, cuja importação era efetuada por este porto e que representava, no período 2000-2018, um movimento médio anual de cerca de 5 milhões de toneladas; e
- Em Leixões (-6,2%), terá naturalmente de se considerar o efeito do encerramento da refinaria da GALP em Leça da Palmeira, que era responsável pela quase totalidade do movimento de granéis líquidos no porto em apreço, e apresentando um impacto estimado de quebra de tráfego superior a 5 milhões de toneladas.

A estes dois portos, juntam-se ainda Setúbal e Viana do Castelo, com taxas de variação média negativas, respetivamente -1,2% e -5,8%, constatando-se, por sua vez, evoluções médias de crescimento em Aveiro (+4,6%), Figueira da Foz (+3,2%), Faro (+3,2%) e Lisboa (+2,1%).

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) nos primeiros semestres maio em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
⊕ Viana do Castelo	213	192	186	196	168	0,4 %	191	-5,8 %
⊕ Leixões	9.585	9.041	7.539	7.525	7.406	17,3 %	8.219	-6,2 %
⊕ Aveiro	2.712	2.369	2.854	2.898	3.245	7,6 %	2.816	4,6 %
⊕ Figueira da Foz	912	979	870	1.090	1.035	2,4 %	977	3,2 %
⊕ Lisboa	5.539	4.167	4.820	5.129	6.011	14,0 %	5.133	2,1 %
⊕ Setúbal	3.505	3.208	3.418	3.077	3.341	7,8 %	3.310	-1,2 %
⊕ Sines	22.180	19.372	23.980	23.292	21.617	50,4 %	22.088	-0,6 %
⊕ Faro	47	66	31	39	53	0,1 %	47	3,2 %
⊕ Portimão								
Total	44.694	39.394	43.697	43.246	42.876	100,0 %	42.781	-1,0 %

✓ Por Porto

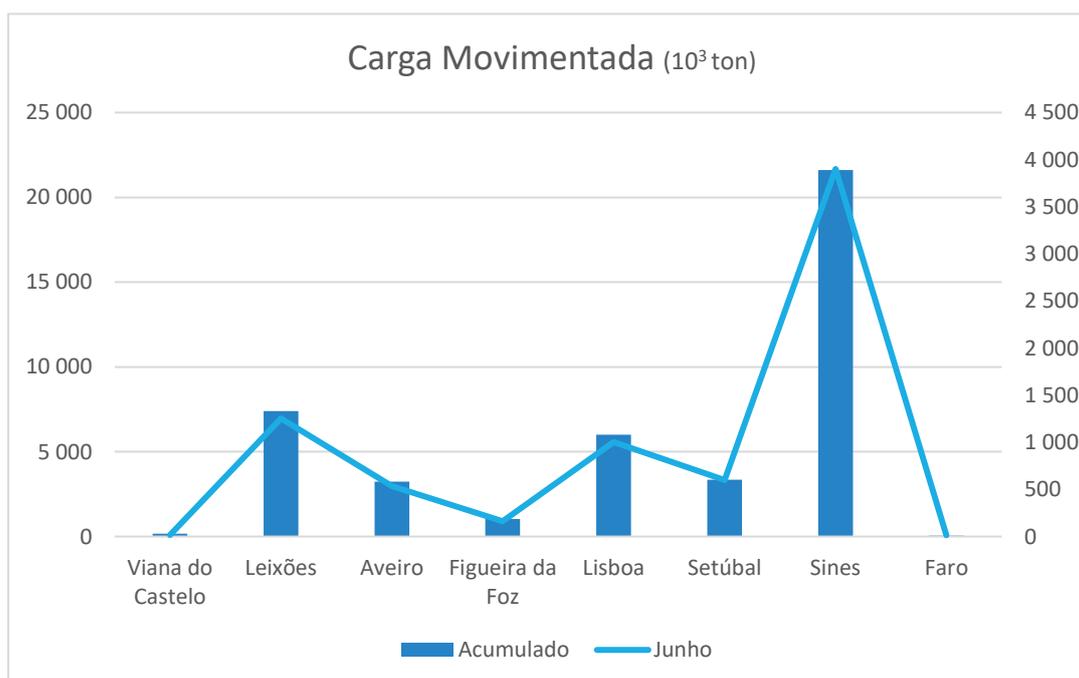
Na perspetiva do movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota maioritária absoluta (50,4%), tendo movimentado no primeiro semestre de 2023, 21,6 milhões de toneladas, ou seja, perdendo em relação ao semestre homólogo do ano transato -1,7 milhões de toneladas, representando -7,2% (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Igualmente, o porto de Leixões apresenta um movimento acumulado de 7,4 milhões de toneladas, mantendo o desempenho negativo (-119 mil toneladas; -1,6%), sendo que a evolução desfavorável dos dois maiores portos referidos, a que ainda se adita a quebra observada na Figueira da Foz, com um movimento de 1 milhão de toneladas (-55 mil toneladas; -5%), superou o desempenho positivo dos demais portos relevantes, concretamente:

- Lisboa, com um movimento de 6 milhões de toneladas e um crescimento de +17,2% (+883 mil toneladas);
- Aveiro, que movimentou 3,2 milhões de toneladas que corresponde a um incremento de +11,9% (+346 mil toneladas); e
- Setúbal, que atingiu 3,3 milhões de toneladas, crescendo +8,6% (+264 mil toneladas);

Nos portos de menor expressão, ou seja, Viana do Castelo e Faro, com movimentos de, respetivamente, 168 mil toneladas e 53 mil toneladas, observou-se uma quebra de -14,2% (-28 mil toneladas) no primeiro caso e uma evolução positiva de +36,7% (+14 mil toneladas) no porto algarvio.

Gráfico 2 – Carga movimentada por porto em junho e acumulado de 2023



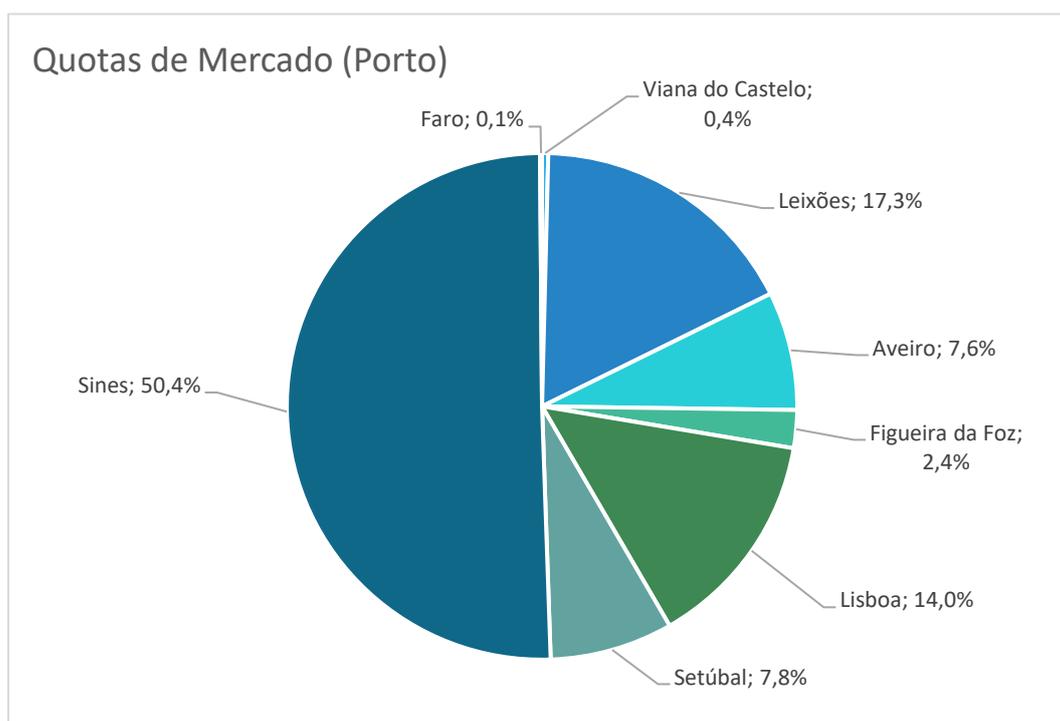
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em junho e acumulado de 2023

Período	Mensal				Acumulado				
	Porto	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)
▲									
+	Viana do Castelo	18	0,2%	-24 ●	-57,2%	168	0,4%	-28 ●	-14,2%
+	Leixões	1.255	16,8%	-26 ●	-2,0%	7.406	17,3%	-119 ▼	-1,6%
+	Aveiro	534	7,1%	42 ●	8,6%	3.245	7,6%	346 ●	11,9%
+	Figueira da Foz	162	2,2%	-69 ●	-29,8%	1.035	2,4%	-55 ●	-5,0%
+	Lisboa	1.003	13,4%	138 ●	16,0%	6.011	14,0%	883 ●	17,2%
+	Setúbal	600	8,0%	109 ●	22,1%	3.341	7,8%	264 ●	8,6%
+	Sines	3.901	52,1%	-353 ▼	-8,3%	21.617	50,4%	-1.676 ▼	-7,2%
+	Faro	13	0,2%	0 ●	0,5%	53	0,1%	14 ●	36,7%
	Total	7.485	100,0%	-183 ▼	-2,4%	42.876	100,0%	-370 ▼	-0,9%

▼ < -100 -100 ≤ ● ≤ +100 ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 50,4%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (17,3%); Lisboa (14%); Setúbal (7,8%), Aveiro (7,6%); Figueira da Foz (2,4%); Viana do Castelo (0,4%) e Faro (0,1%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Acumulado/2023)



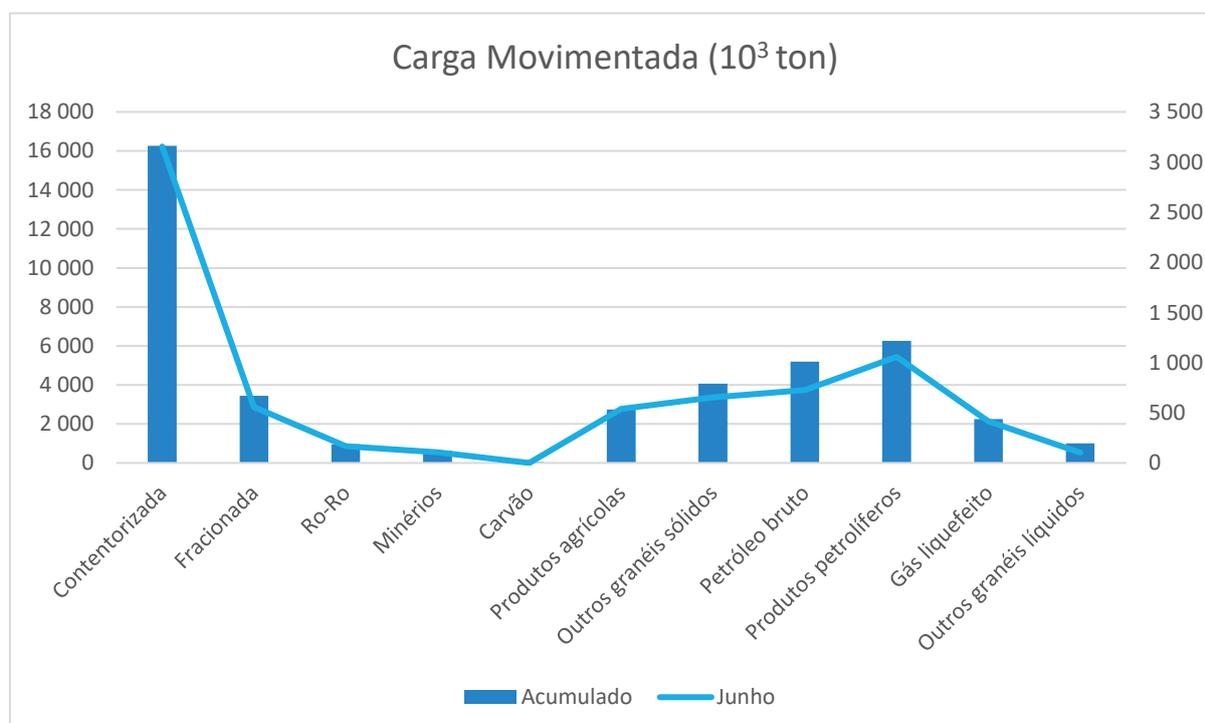
✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (37,9%), os Produtos Petrolíferos (14,6%) e o Petróleo Bruto (12,1%), que representam no seu conjunto 64,7% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de -1,7% (-283 mil toneladas), +2,2% (+137 mil toneladas) e -0,8% (-41 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (9,5%), a Carga Fracionada (8%), os Produtos Agrícolas (6,4%) e o Gás Liquefeito (5,3%), as quais registaram evoluções negativas na primeira e última tipologia (Outros Granéis Sólidos: -45 mil toneladas e -1,1%; Gás Liquefeito: -837 mil toneladas; -27,1%), e positivas nas outras duas tipologias (Carga Geral Fracionada: +493 mil toneladas e +16,7%; Produtos Agrícolas: +486 mil toneladas; +21,6%).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, apenas se registou uma evolução positiva nos Minérios (+156 mil toneladas; +32,8%), tendo as restantes registado decréscimos de movimentação, concretamente, nos Outros Granéis Líquidos (-312 mil toneladas; -23,6%), Carvão (-97 mil toneladas; -62,7%) e tráfego *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (-26 mil toneladas; -2,7%).

Gráfico 4 – Carga movimentada por tipologia em junho e acumulado de 2023



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em junho e acumulado de 2023

Período	Mensal				Acumulado			
	Categoria AMT	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)
☐ Carga geral	3.882	51,9%	335 ●	9,5%	20.667	48,2%	183 ●	0,9%
☐ Contentorizada	3.155	42,2%	348 ●	12,4%	16.268	37,9%	-283 ▼	-1,7%
☐ Fracionada	559	7,5%	-8 ●	-1,4%	3.451	8,0%	493 ●	16,7%
☐ Ro-Ro	168	2,2%	-5 ●	-2,8%	948	2,2%	-26 ●	-2,7%
☐ Granéis sólidos	1.300	17,4%	70 ●	5,7%	7.487	17,5%	500 ●	7,2%
☐ Minérios	108	1,4%	22 ●	25,3%	633	1,5%	156 ●	32,8%
☐ Carvão			-23 ●	-100,0%	58	0,1%	-97 ●	-62,7%
☐ Produtos agrícolas	539	7,2%	168 ●	45,4%	2.733	6,4%	486 ●	21,6%
☐ Outros granéis sólidos	653	8,7%	-96 ●	-12,8%	4.064	9,5%	-45 ●	-1,1%
☐ Granéis líquidos	2.304	30,8%	-588 ▼	-20,3%	14.722	34,3%	-1.053 ▼	-6,7%
☐ Petróleo bruto	728	9,7%	-255 ▼	-25,9%	5.195	12,1%	-41 ●	-0,8%
☐ Produtos petrolíferos	1.057	14,1%	-122 ▼	-10,4%	6.259	14,6%	137 ●	2,2%
☐ Gás liquefeito	417	5,6%	-91 ●	-18,0%	2.256	5,3%	-837 ▼	-27,1%
☐ Outros granéis líquidos	103	1,4%	-120 ▼	-53,9%	1.012	2,4%	-312 ▼	-23,6%
Total	7.485	100,0%	-183 ▼	-2,4%	42.876	100,0%	-370 ▼	-0,9%

▼ < -100 ● -100 ≤ ≤ +100 ● > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte no primeiro semestre de 2023:

- A categoria da Carga Geral totalizou 20,7 milhões de toneladas, tendo observado uma evolução positiva de +0,9% (+183 mil toneladas), essencialmente pelo crescimento da Carga Fracionada de +16,7% (+493 mil toneladas), para um total de 3,5 milhões de toneladas, para o qual contribuiu a evolução positiva verificada nos portos de Aveiro (+184 mil toneladas; +15,9%), de Setúbal (+129 mil toneladas; +21,7%), de Leixões (+122 mil toneladas; +22%) e da Figueira da Foz (+40 mil toneladas; +8,3%).

Por sua vez, o movimento de Carga Contentorizada, que somou 16,3 milhões de toneladas, registou uma quebra de -1,7% (-283 mil toneladas), essencialmente como consequência dos decréscimos observados nos portos de Sines (-209 mil toneladas; -2,1%) e de Leixões (-185 mil toneladas; -5,1%), mas também, numa dimensão mais baixa, em Setúbal (-24 mil toneladas; -2,7%) e na Figueira da Foz (-19 mil toneladas; -25%).

Ainda na Carga Contentorizada, o porto de Lisboa registou um crescimento de +5,7% (+110 mil toneladas), sendo igualmente de assinalar o movimento de 44 mil toneladas em Aveiro, em contraponto com o semestre homólogo de 2022 onde neste porto não tinha sido movimentada qualquer carga em contentores.

No tráfego Ro-Ro observou-se uma redução de -2,7% (-26 mil toneladas), totalizando 948 mil toneladas, tendo por base a quebra de -10,5% verificada no porto de Leixões (-80 mil toneladas), parcialmente compensada por Setúbal (+53 mil toneladas; +27,7%);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 7,5 milhões de toneladas, cresceram +7,2% (+500 mil toneladas), particularmente com suporte nos acréscimos de movimento observados nos Produtos Agrícolas (2,7 milhões de toneladas) de +21,6% (+486 mil toneladas), em especial em Aveiro (+464 mil toneladas), e nos Minérios (633 mil toneladas) de +32,8% (+156 mil toneladas), neste caso com particular relevância no porto de Leixões (+122 mil toneladas; +62,8%).

Verificou-se, por sua vez, um decréscimo dos Outros Granéis Sólidos (-45 mil toneladas; -1,1%), que totalizaram 4,1 milhões de toneladas, fundamentalmente com base na sua quebra nos portos de Aveiro (-384 mil toneladas; -36,7%), Leixões (-176 mil toneladas; -20,6%) e Figueira da Foz (-71 mil toneladas; -13,3%), parcialmente contrabalançada em Lisboa (+511 mil toneladas; +92,6%) e Setúbal (-103 mil toneladas; +12%).

Ainda nesta categoria de carga, assinala-se a redução de -62,7% (-97 mil toneladas) verificada na movimentação de Carvão que apenas totalizou 58 mil toneladas no sistema portuário;

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 14,7 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -6,7% (- 1 milhão de toneladas), a maior quebra ocorreu no Gás Liquefeito, cujo total de 2,3 milhões de toneladas representa um decréscimo de -27,1% (-837 mil toneladas), essencialmente pela diminuição de movimentação no porto de Sines (-910 mil toneladas; -30,1%), a que se associou também uma diminuição do movimento dos Outros Granéis Líquidos que, com um total de 1 milhão de toneladas, apresentou uma redução de -23,6% (-312 mil toneladas), essencialmente com origem em Aveiro (-346 mil toneladas; -49,8%) e Sines (-189 mil toneladas; -54,5%) e em que o incremento observado em Lisboa (+235 mil toneladas; +138,7%), não foi suficiente para contrabalançar.

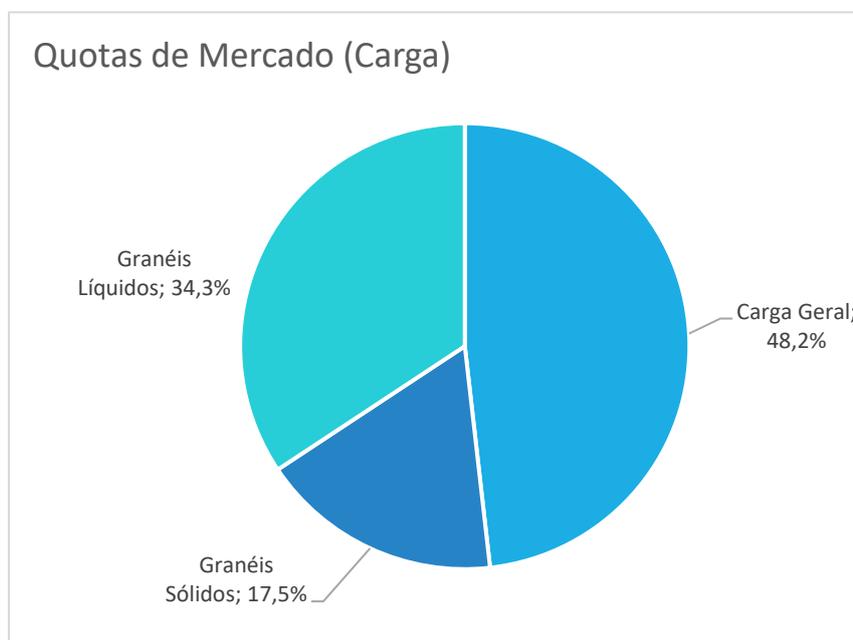
Também no Petróleo Bruto, com um movimento global de 5,2 milhões de toneladas, constatou-se um decréscimo de -0,8% (-41 mil toneladas), com suporte nas perdas observadas nos portos de Sines (-36 mil toneladas; -0,7%) e de Leixões (-5 mil toneladas; -21,8%).

Apenas os Produtos Petrolíferos, totalizando 6,3 milhões de toneladas, registaram um crescimento de +2,2% (+137 mil toneladas), particularmente com suporte nos incrementos observados em Aveiro (+307 mil toneladas), Leixões (+87 mil toneladas; -8,1%) e Lisboa (+61 mil toneladas; +13,3%), mitigados pela quebra constatada em Sines (-303 mil toneladas; -6,7%).

✓ Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 48,2% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 17,5% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 34,3% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Acumulado/2023)



Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Acumulado/2023)

Porto / Categoria	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais Porto	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)
Viana do Castelo	90	0,4%	67	0,9%	10	0,1%	168	0,4%
Leixões	4 837	23,4%	1 313	17,5%	1 256	8,5%	7 406	17,3%
Aveiro	1 384	6,7%	1 127	15,1%	733	5,0%	3 245	7,6%
Figueira da Foz	572	2,8%	463	6,2%	0	0,0%	1 035	2,4%
Lisboa	2 158	10,4%	2 928	39,1%	925	6,3%	6 011	14,0%
Setúbal	1 816	8,8%	1 399	18,7%	126	0,9%	3 341	7,8%
Sines	9 806	47,4%	139	1,9%	11 672	79,3%	21 617	50,4%
Faro	3	0,0%	50	0,7%	0	0,0%	53	0,1%
Totais Categoria	20 667	48,2%	7 487	17,5%	14 722	34,3%	42 876	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 28 mercados, no valor global de +2,8 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 26 mercados representando -3,2 milhões de toneladas, originando uma redução do nível de movimentação global do sistema portuário comparativamente com o primeiro semestre de 2022 de -0,9% (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Acumulado /2023)

Carga \ Porto	Viana do Castelo		Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Carga geral	90	-3,1%	4 837	-2,9%	1 384	19,7%	572	3,7%	2 158	6,3%	1 816	9,5%	9 806	-2,1%	3		20 667	0,9%
Contentorizada			3 483	-5,1%	44		58	-25,0%	2 061	5,7%	851	-2,7%	9 773	-2,1%			16 268	-1,7%
Fracionada	90	-3,1%	674	22,0%	1 341	15,9%	514	8,3%	98	20,9%	722	21,7%	10	35,0%	3		3 451	16,7%
Ro-Ro			681	-10,5%							243	27,7%	24	2,5%			948	-2,7%
Granéis sólidos	67	-21,0%	1 313	-3,3%	1 127	7,7%	463	-13,3%	2 928	18,6%	1 399	8,9%	139	-18,3%	50	29,0%	7 487	7,2%
Minérios			317	62,8%							315	12,0%					633	32,8%
Carvão											58	-56,5%		-100,0%			58	-62,7%
Produtos agrícolas	21	145,9%	315	2,8%	464				1 865	-2,7%	66	420,3%	2			-100,0%	2 733	21,6%
Outros granéis sólidos	46	-39,8%	680	-20,6%	663	-36,7%	463	-13,3%	1 063	92,6%	961	12,0%	136	-7,6%	50	37,1%	4 064	-1,1%
Granéis líquidos	10	-40,1%	1 256	5,8%	733	5,6%	0	-100,0%	925	47,2%	126	-6,1%	11 672	-11,0%	0		14 722	-6,7%
Petróleo bruto			18	-21,8%									5 177	-0,7%			5 195	-0,8%
Produtos petrolíferos	10	-40,1%	1 163	8,1%	307				520	13,3%	34	-21,2%	4 224	-6,7%			6 259	2,2%
Gás liquefeito			67	-6,5%	77								2 112	-30,1%			2 256	-27,1%
Outros granéis líquidos			8	-51,2%	348	-49,8%		-100,0%	405	138,7%	92	1,0%	158	-54,5%			1 012	-23,6%
Total Geral	168	-14,2%	7 406	-1,6%	3 245	11,9%	1 035	-5,0%	6 011	17,2%	3 341	8,6%	21 617	-7,2%	53	36,7%	42 876	-0,9%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (37,9%) e que foi movimentada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Figueira da Foz e Aveiro, a qual observou uma redução de -1,7%, particularmente pela redução deste tráfego nos mercados de Sines, Leixões, Setúbal e Figueira da Foz, tendo apenas sido registadas evoluções favoráveis em Lisboa e Aveiro.

A Carga Fracionada, que representa 8% do movimento do sistema portuário, tem a sua maior expressão em Aveiro, onde atingiu 1,3 milhões de toneladas, pese embora tenha sido movimentada em todos os portos, tendo observado incrementos em todos os mercados portuários com exceção de Viana do Castelo, saldando num crescimento global de +16,7%.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,2%, é particularmente relevante no porto de Leixões que condicionou a evolução negativa global (-2,7%), ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal e Sines onde se observaram incrementos de movimentação comparativamente com o primeiro semestre de 2022.

Os Minérios, com uma expressão de 1,5% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram crescimentos nos mercados associados aos portos de Leixões e Setúbal, originando uma evolução positiva deste segmento de tráfego de +32,8%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,1% do conjunto dos mercados portuários, apenas foi movimentado no porto de Setúbal e registando uma quebra global de -62,7%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,4% do tráfego total, foram movimentados em todos os portos, excluindo a Figueira da Foz e Faro, e apresentaram uma evolução favorável, com exceção de Lisboa, permitindo um incremento global deste segmento de tráfego de +21,6%.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 9,5% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -1,1%, essencialmente pela redução de movimento nos vários portos, com exceção de Lisboa, Setúbal e Faro, cujo incremento de tráfego não foi suficiente para contrabalançar as perdas verificadas nas outras infraestruturas portuárias.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 12,1% do movimento total, registou um decréscimo de -0,8%, tendo essencialmente por base as perdas verificadas nos portos de Sines e de Leixões.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 14,6% do movimento de carga no sistema portuário, incrementaram em +2,2% a sua movimentação relativamente ao primeiro semestre de 2022, com suporte nos incrementos verificados em Aveiro, Leixões e Lisboa, e quebra de tráfego fundamentalmente em Sines, e apoiada, em muito menor expressão, por Setúbal e Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5,3%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Leixões e Aveiro, tendo verificado uma redução de -27,1%, essencialmente pela quebra verificada em Sines.

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 2,4% do sistema portuário, constatou-se uma redução de -23,6%, principalmente com suporte nas quebras ocorridas nos portos de Aveiro e Sines, e cuja evolução favorável em Lisboa não foi suficiente para compensar.

Em anexo apresentam-se quadros com os desempenhos observados nos vários mercados em função do tipo de carga por porto.

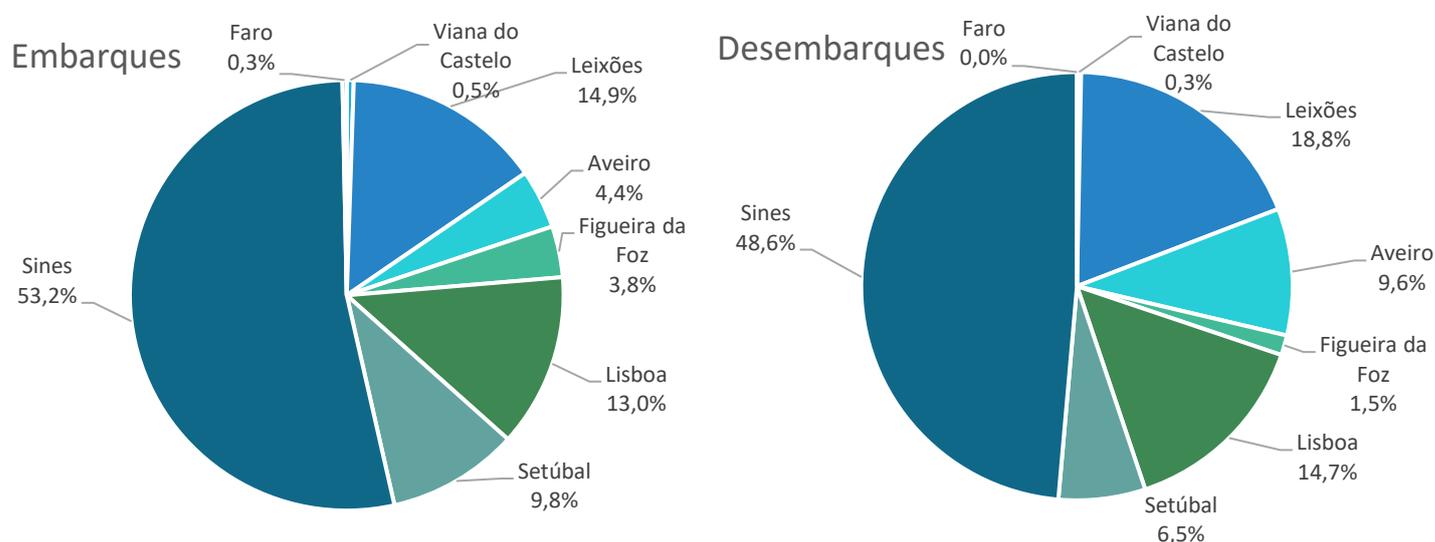
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas, independentes entre si e associados maioritariamente ao tráfego de exportação e de importação, não obstante o volume de tráfego processado em operações de *transshipment*, que contempla operações em ambos os sentidos.

O volume de desembarques registado no primeiro semestre de 2023, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 60,9% do movimento portuário e registou um total de 26,1 milhões de toneladas, o que se traduz num crescimento de +2% (+501 mil toneladas) relativamente ao semestre homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 16,7 milhões de toneladas, refletindo uma quebra de -4,9% (-871 mil toneladas).

Gráfico 6 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Acumulado/2023)



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Acumulado/2023)

Porto \ Fluxo	Jan-Jun / 2023 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	87	81	51,8%	48,2%	-28	-24,3%	0	0,3%
Leixões	2 489	4 917	33,6%	66,4%	-194	-7,2%	75	1,5%
Aveiro	744	2 501	22,9%	77,1%	-113	-13,2%	460	22,5%
Figueira da Foz	642	393	62,0%	38,0%	-147	-18,7%	92	30,7%
Lisboa	2 178	3 833	36,2%	63,8%	191	9,6%	692	22,0%
Setúbal	1 642	1 699	49,1%	50,9%	-28	-1,7%	293	20,8%
Sines	8 912	12 704	41,2%	58,8%	-565	-6,0%	-1 110	-8,0%
Faro	53	0	100,0%		14	36,7%		
Total Geral	16 747	26 129	39,1%	60,9%	-871	-4,9%	501	2,0%

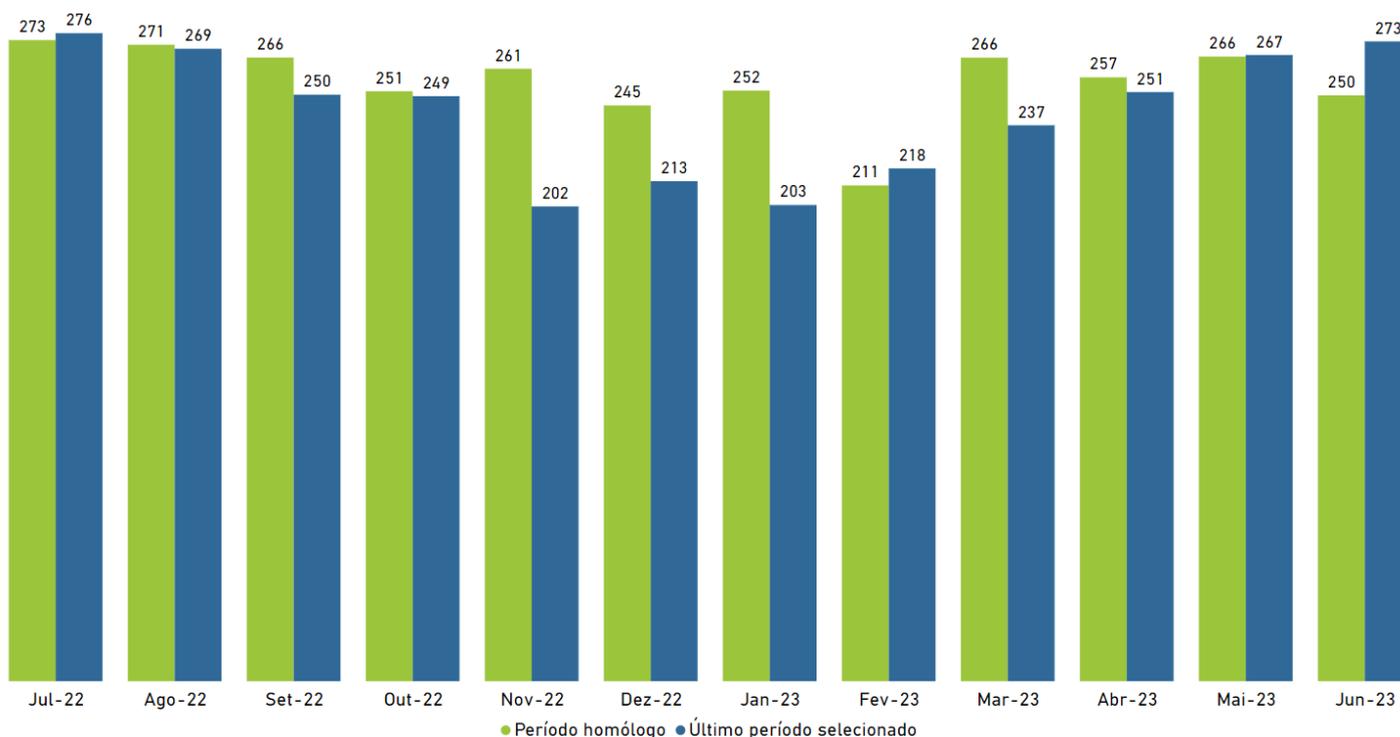
2.2 Movimento Geral de Contentores

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, é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 37,9%, e ainda parte da quota de 2,2% relativa à carga Ro-Ro, o que justifica uma avaliação mais detalhada do comportamento deste mercado específico, agora efetuado na perspetiva de movimento de contentores, expresso em TEU, quer com origem ou destino no *hinterland* dos portos, quer no âmbito de operações de *transshipment*.

✓ Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transshipment* e com o *hinterland*, foi registado no primeiro semestre de 2023 um movimento de 1,4 milhões de TEU, ou seja, um decréscimo de -3,5% (-53 mil TEU) relativamente ao semestre homólogo de 2022, relevando-se, contudo, que especificamente no mês de junho de 2023 constatou-se um crescimento de +9,2% (+23 mil TEU) relativamente ao mesmo mês do ano anterior, com o manuseamento de 273 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10³ TEU) nos 12 meses anteriores a junho de 2023 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em junho e acumulado de 2023

Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	58,8	347,9	24,0%	-4,9%
Aveiro	0,7	3,5	0,2%	
Figueira da Foz	2,1	10,5	0,7%	1,7%
Lisboa	33,7	196,0	13,5%	-0,6%
Setúbal	11,7	81,0	5,6%	-4,3%
Sines	165,6	809,8	55,9%	-4,0%
Total	272,6	1.448,6	100,0%	-3,5%

Variação hómologa					
	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
Mensal	-13,5%	-13,6%	40,7%	-7,4%	9,2%
Acumulado	-3,0%	-7,7%	17,4%	-2,2%	-3,5%

A causa desta redução de movimentação de contentores deve-se principalmente às quebras observadas nos portos de Sines (-34 mil TEU; -4%) e de Leixões (-18 mil TEU; -4,9%), que manusearam, respetivamente, 810 mil TEU e 348 mil TEU, relevando que se trata dos dois portos com maior quota de mercado neste tipo de tráfego (Sines: 55,9%; Leixões: 24%), mas também, em menor proporção, às reduções observadas nos portos de Lisboa (- mil TEU; -0,6%), com um movimento de 196 mil TEU, e de Setúbal (-4 mil TEU; -4,3%), que movimentou 81 mil TEU.

Será de assinalar que, no âmbito dos principais portos que movimentam contentores – Sines, Leixões e Lisboa - todos com variações negativas no primeiro trimestre de 2023, Sines, pese embora ainda mantendo no final de primeiro semestre uma variação acumulada negativa, tem registado balanços positivos ao considerar-se, isoladamente, os tráfegos mensais de contentores de abril (+2,3%), maio (+1,2%) e, principalmente, de junho (+17,1%), evidenciando uma progressiva recuperação no segundo trimestre de 2023, e, conseqüentemente, atenta a sua quota maioritária absoluta, originando uma tendência semelhante para o sistema portuário.

No caso do porto de Lisboa, essa tendência de recuperação observou-se neste último bimestre (maio e junho), sem prejuízo de Lisboa ter também registado pontualmente um balanço positivo em fevereiro, no entanto, no caso de Leixões, e com exceção do mês de fevereiro, tem-se verificado desde o início do corrente ano uma evolução mensal negativa.

Por sua vez, os portos da Figueira da Foz, com um movimento de 10 mil TEU (+ 0,2 mil TEU; +1,7%) e de Aveiro, que movimentou 4 mil TEU (+4 mil TEU), registaram uma evolução positiva deste tráfego no período em análise.

Se analisarmos o primeiro semestre dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período do movimento de contentores (em TEU) no sistema portuário observa uma tendência de ligeiro crescimento (+0,6%), resultando essencialmente da tendência negativa observada no porto de Lisboa (-4,1%), a que não poderá ser omisso o clima de instabilidade laboral que se constatou em anos anteriores deste período de cinco anos nesse porto e, numa perspetiva mais generalizada para o sistema portuário, o período agudo da pandemia de covid-19, com a sua repercussão significativa nas trocas comerciais entre diferentes geografias em todo o mundo, naturalmente restringindo uma maior dinâmica do mercado portuário de contentores (ver Quadro 10).

Poderá ainda referenciar-se que a elevada variação média anual para o primeiro semestre identificada no porto de Aveiro se deve ao facto de apenas recentemente se ter começado a observar o movimento de contentores nesta instalação portuária.

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) no primeiro semestre em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	0,1	0,0					0,0	-100,0%
Leixões	345,8	349,4	350,7	365,8	347,9	24,0%	351,9	0,1%
Aveiro	0,0	0,0			3,5	0,2%	0,7	322,6%
Figueira da Foz	11,0	7,9	10,9	10,3	10,5	0,7%	10,1	-1,3%
Lisboa	231,8	132,5	178,3	197,2	196,0	13,5%	187,1	-4,1%
Setúbal	73,3	79,5	90,6	84,7	81,0	5,6%	81,8	2,5%
Sines	754,5	738,6	904,9	843,5	809,8	55,9%	810,3	1,8%
Faro								
Portimão								
Total	1.416,6	1.307,9	1.535,3	1.501,4	1.448,6	100,0%	1.442,0	0,6%

✓ Tráfego com o *Hinterland* e em *Transshipment* (TEU)

Atendendo à forte representação e à natureza essencialmente distinta dos segmentos de *transshipment* e do tráfego com o *hinterland*, importa, para além de uma observação global, 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 (ver Quadro 11).

Quadro 11 – Contentores movimentados para o *hinterland* e em *transshipment* (Acumulado/2023)

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU
Leixões	321	92,2%	41,9%	-4,7%	27	7,8%	4,0%	-7,1%	348
Aveiro	4	100,0%	0,5%		0	0,0%	0,0%		4
Figueira da Foz	10	100,0%	1,4%	1,7%	0	0,0%	0,0%		10
Lisboa	193	98,7%	25,2%	-0,3%	3	1,3%	0,4%	-20,4%	196
Setúbal	51	62,6%	6,6%	-8,1%	30	37,4%	4,4%		81
Sines	187	23,1%	24,5%	-32,4%	622	76,9%	91,2%	9,9%	810
Total Geral	766	52,9%	100,0%	-12,2%	682	47,1%	100,0%	8,6%	1 449

O volume de TEU movimentado no primeiro semestre de 2023 em operações *transshipment* (682 mil TEU) corresponde a 47,1% do tráfego de contentores no sistema portuário, tendo especial preponderância em Sines em que atinge uma proporção de 76,9%, ocorrendo ainda nos portos de Setúbal, Leixões e Lisboa*, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 37,4%, 7,8% e 1,3%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 91,2%, a que se seguem os portos de Setúbal (4,4%), Leixões (4%), e Lisboa (0,4%).

O movimento de contentores com o *hinterland* (766 mil TEU), que apresenta uma proporção geral de 52,9%, é maioritariamente realizado em Leixões, que apresenta uma quota de mercado de 41,9%, a que se seguem os portos Lisboa com 25,2% e de Sines com 24,5%, e depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal com 6,6% e, finalmente, os portos da Figueira da Foz e de Aveiro com quotas residuais de, respetivamente, 1,4% e 0,5%.

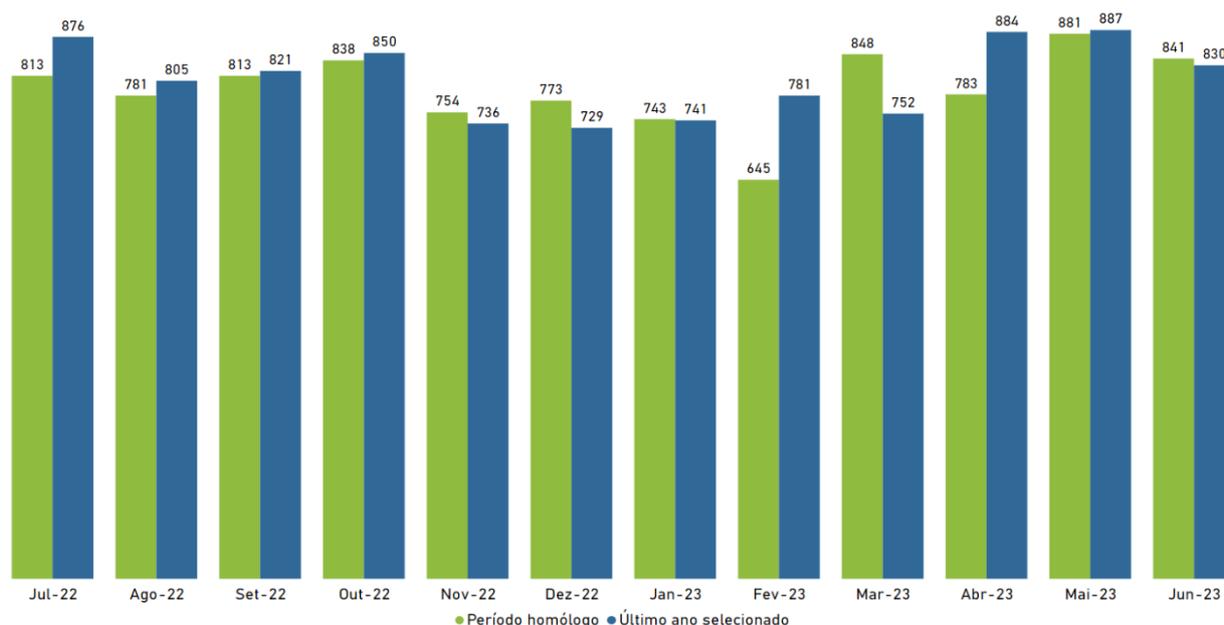
Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresenta apenas uma proporção de 23,1%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representam mais de 60% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz e em Aveiro.

* Os valores de repartição dos tráfegos para o *hinterland* e *transshipment* no porto de Lisboa foram estimados com base em histórico anterior, em face da não disponibilização atual destes dados pela APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A..

2.3 Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou no mês de junho, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, 830 escalas de navios, o que representa uma redução de -1,3% em relação ao mês homólogo de 2022, mantendo-se, contudo, um crescimento acumulado no primeiro semestre de 2023 de +2,8%, correspondendo a 4 875 escalas (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Gráfico 8 – Escalas de navios nos 12 meses anteriores a junho de 2023 e períodos homólogos



Quadro 12 – Escalas de navios em junho e acumulado de 2023

Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	14	114	2,3%	-11,6%
Leixões	207	1.187	24,3%	-0,6%
Aveiro	76	432	8,9%	2,6%
Figueira da Foz	34	231	4,7%	0,4%
Lisboa	185	1.086	22,3%	9,8%
Setúbal	149	822	16,9%	9,3%
Sines	159	960	19,7%	-2,2%
Faro	2	15	0,3%	66,7%
Portimão	4	28	0,6%	-20,0%
Total	830	4.875	100,0%	2,8%
Varição hómologa				
	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022 / 2023
Mensal	-4,3%	-22,9%	17,8%	3,2% / -1,3%
Acumulado	-2,2%	-12,0%	1,8%	-0,1% / 2,8%

Analisando o primeiro semestre dos últimos cinco anos, observa-se uma tendência decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-2%), o que foi influenciado significativamente pelo mencionado período pandémico, em especial no biénio 2020-2021, que neste caso particular das escalas de navios, penalizou peculiarmente os portos que são escalados por navios de cruzeiro oceânico, com especial impacto no porto de Lisboa (ver Quadro 13).

Quadro 13 – Escalas de navios no primeiro semestre em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	106	92	130	129	114	2,3 %	94	1,8 %
Leixões	1.299	1.229	1.209	1.194	1.187	24,3 %	1.020	-2,2 %
Aveiro	517	485	539	421	432	8,9 %	402	-4,4 %
Figueira da Foz	220	235	210	230	231	4,7 %	197	1,2 %
Lisboa	1.244	852	793	989	1.086	22,3 %	785	-3,3 %
Setúbal	807	768	864	752	822	16,9 %	710	0,5 %
Sines	1.060	979	988	982	960	19,7 %	836	-2,4 %
Faro	15	19	9	9	15	0,3 %	14	0,0 %
Portimão	28	4	5	35	28	0,6 %	18	0,0 %
Total	5.296	4.663	4.747	4.741	4.875	100,0 %	4.076	-2,0 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,3% e totalizando 1 187 escalas no primeiro semestre de 2023, o que representou uma quebra de movimentação de -0,6% relativamente ao semestre homólogo de 2022, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 1 086 (+9,8%) e 960 (-2,2%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 22,3% e 19,7%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada registou um acréscimo de +11%, atingindo 103,2 milhões, com mais destaque, no caso dos portos de maior dimensão, no porto de Sines (+16,2%), cuja dimensão média de navio cresceu +18,9%, contribuindo igualmente para o incremento deste parâmetro médio no sistema portuário para 21,2 mil (+8%) (ver Quadro 14).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (45,4%), totalizando 46,8 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 48,8 mil, mais do dobro que a segunda infraestrutura portuária em termos de dimensão de navios, ou seja, o porto de Lisboa (com dimensão média de navios de 22,2 milhões).

Poderá ainda sublinhar-se o crescimento conjunto da arqueação bruta acumulada e da dimensão média dos navios, juntamente com Sines, nos portos de Leixões e de Aveiro, sendo que os únicos portos que observaram reduções, de forma conjunta, nestes dois parâmetros, foram os de Viana do Castelo e da Figueira da Foz.

Quadro 14 – Escalas de navios, arqueação bruta e dimensão média (Acumulado/2023)

Porto \ Navios	2023		Var. Navios (%)	Var. Arq.Bruta (%)	Jan - Jun / 2023			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)			Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	14	74	-54,8%	-46,6%	114	477	4,2	2,3%	0,5%	-11,6%	-20,5%	-10,1%
Leixões	207	3 087	-1,4%	9,8%	1 187	16 919	14,3	24,3%	16,4%	-0,6%	7,1%	7,7%
Aveiro	76	464	4,1%	11,6%	432	2 604	6,0	8,9%	2,5%	2,6%	6,9%	4,1%
Figueira da Foz	34	123	-27,7%	-31,9%	231	805	3,5	4,7%	0,8%	0,4%	-1,4%	-1,8%
Lisboa	185	3 978	14,9%	28,9%	1 086	24 095	22,2	22,3%	23,4%	9,8%	10,3%	0,5%
Setúbal	149	1 942	13,7%	-1,1%	822	10 861	13,2	16,9%	10,5%	9,3%	3,9%	-5,0%
Sines	159	8 272	-11,7%	9,0%	960	46 810	48,8	19,7%	45,4%	-2,2%	16,2%	18,9%
Portimão	4	90	-33,3%	9,2%	28	566	20,2	0,6%	0,5%	-20,0%	-14,9%	6,4%
Faro	2	5			15	36	2,4	0,3%	0,0%	66,7%	32,6%	-20,5%
Total Geral	830	18 036	-1,3%	10,8%	4 875	103 173	21,2	100,0%	100,0%	2,8%	11,0%	8,0%

3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

Para uma apreciação mais realista 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 partilham significativa área de *hinterland* e se encontram em concorrência direta num conjunto elevado de cargas e, particularmente, no domínio dos contentores.

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 (por comparação com a informação que é disponibilizada no [Portal do Puertos del Estado](#)).

3.1 Movimentação de Carga

A informação disponibilizada no [Portal do Puertos del Estado](#) sustenta uma evolução global negativa do sistema portuário de Espanha no primeiro semestre de 2023, de -3,8%, que se pode comparar com um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou um nível de movimentação acumulado ligeiramente inferior ao primeiro semestre de 2022 (-0,9%), e invertendo a tendência qualitativa mais penalizante que se observou anteriormente (ver Quadro 15).

Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2023)

Sistema Portuário	Jan - Jun / 2023							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	20 667	0,9%	7 487	7,2%	14 722	-6,7%	42 876	-0,9%
Espanha	131 822	-5,8%	47 260	2,1%	87 779	-3,9%	266 861	-3,8%

Contudo, os portos espanhóis movimentaram nesse período 266,9 milhões de toneladas, ou seja 6,2 vezes mais que o sistema portuário nacional (42,9 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,6 relativo à população e de 5,9 no que reporta ao Produto Interno Produto.

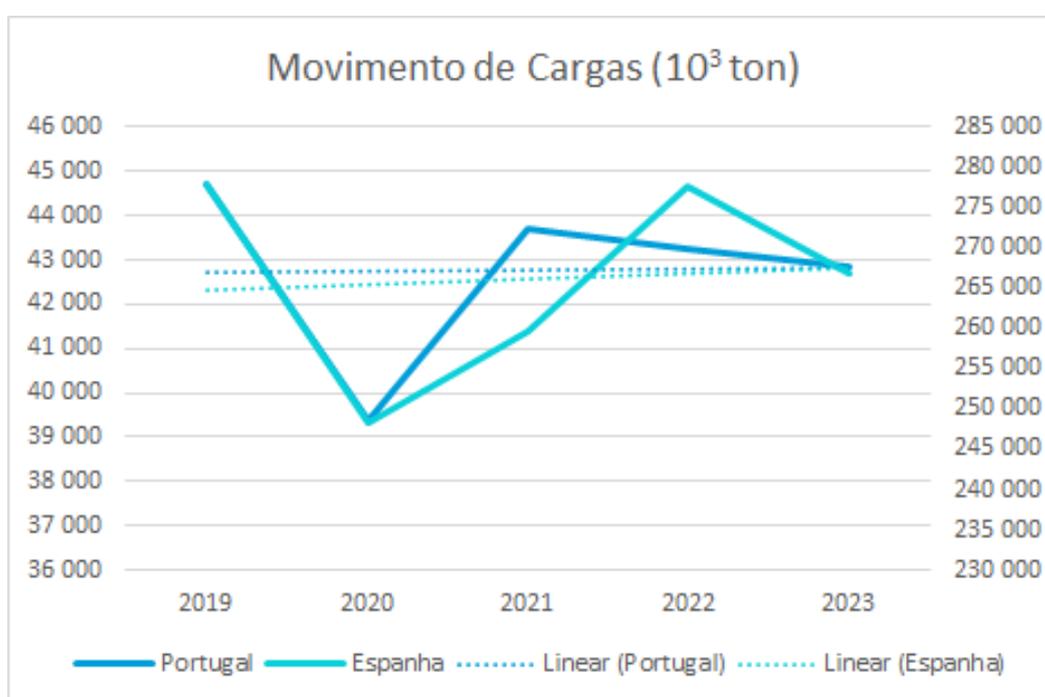
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou um ligeiro incremento (+0,9%), tendo, no caso de Espanha se verificado uma quebra de -5,8%, ilustrando um melhor desempenho dos portos nacionais nesta categoria de carga;

- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal também foi melhor que o de Espanha, na medida em que no sistema portuário nacional se verificou um crescimento de +7,2% e no sistema portuário espanhol o incremento deste tipo de tráfego foi de apenas +2,1%; e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação inverte-se, constatando-se um melhor desempenho portuário em Espanha, observando uma redução de -3,9%, sendo que nos portos portugueses se verificou uma quebra de -6,7%.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos primeiros semestres dos últimos cinco anos, poderá observar-se que ambos os sistemas portuários perderam aproximadamente 4% do tráfego relativamente ao início do período (ver Gráfico 9).

Gráfico 9 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (1.ºSem.)



3.2 Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se igualmente um desempenho menos penalizante do sistema portuário nacional que, embora registando uma redução de -3,5% no primeiro semestre de 2023, totalizando 1,4 milhões de TEU, se compara com a quebra de -7,9% dos portos espanhóis que movimentaram 8,1 milhões de TEU (ver Quadro 16).

Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2023)

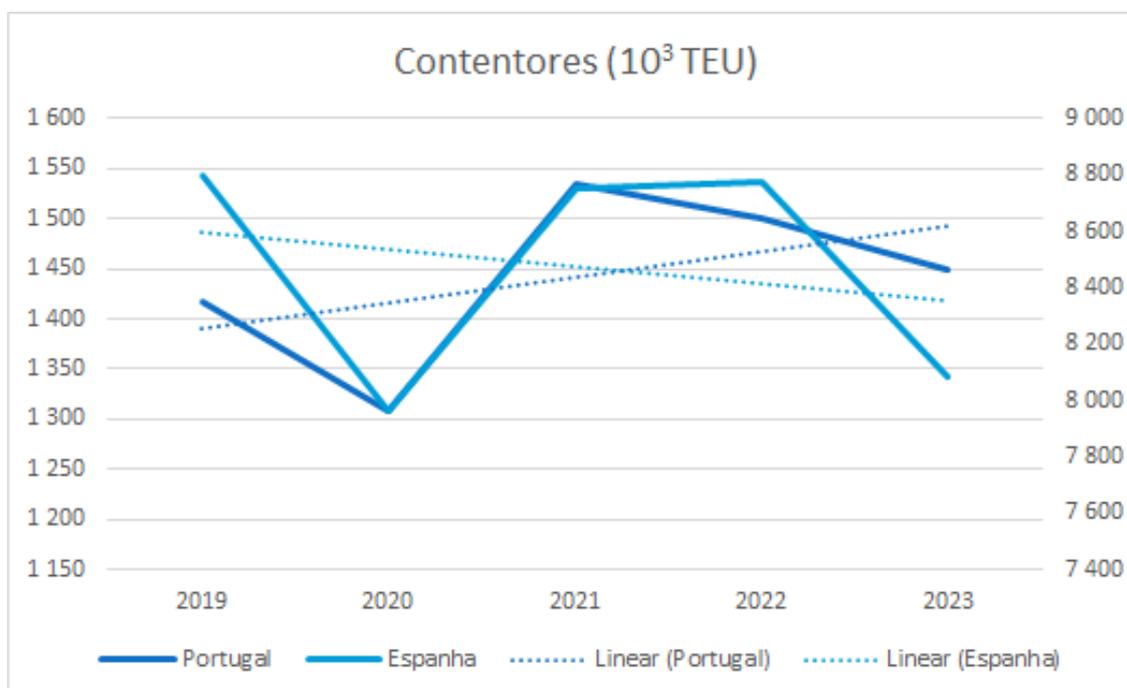
Sistema Portuário	Jan - Jun / 2023 mil TEU	Varição (%)
Portugal	1 449	-3,5%
<i>Hinterland</i>	766	-12,2%
<i>Transshipment</i>	682	8,6%
Espanha	8 084	-7,9%
<i>Hinterland</i>	3 965	-5,1%
<i>Transshipment</i>	4 119	-10,4%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários registam uma redução de tráfego com o *hinterland*, sendo de maior expressão em Portugal (-12,2%) do que em Espanha (-5,1%).

Ao contrário, no caso do tráfego de *transshipment*, o sistema portuário português cresceu +8,6% no primeiro semestre de 2023 quando comparado com o semestre análogo do ano anterior, enquanto os portos espanhóis observaram no seu conjunto uma quebra de -10,4%.

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários nos primeiros semestres desde 2019, os portos nacionais ganharam +2,3%% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou uma quebra de -8,1% (ver Gráfico 10).

Gráfico 10 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (1.ºSem)



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Jun. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	3 155	348	12,4%	16 268	100,0%	-283	-1,7%
Viana do Castelo					0,0%	0	
Leixões	597	3	0,5%	3 483	21,4%	-185	-5,1%
Aveiro	8	8		44	0,3%	44	
Figueira da Foz	12	-9	-42,4%	58	0,4%	-19	-25,0%
Lisboa	359	37	11,5%	2 061	12,7%	110	5,7%
Setúbal	128	-15	-10,7%	851	5,2%	-24	-2,7%
Sines	2 051	325	18,8%	9 773	60,1%	-209	-2,1%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	559	-8	-1,4%	3 451	100,0%	493	16,7%
Viana do Castelo	13	-6	-30,9%	90	2,6%	-3	-3,1%
Leixões	109	16	17,0%	674	19,5%	122	22,0%
Aveiro	171	-53	-23,5%	1 341	38,8%	184	15,9%
Figueira da Foz	84	-2	-2,1%	514	14,9%	40	8,3%
Lisboa	21	13	172,0%	98	2,8%	17	20,9%
Setúbal	161	23	17,1%	722	20,9%	129	21,7%
Sines	1	0	-0,2%	10	0,3%	2	35,0%
Faro		0		3	0,1%	3	
Ro-Ro	168	-5	-2,8%	948	100,0%	-26	-2,7%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	118	-14	-10,6%	681	71,8%	-80	-10,5%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	45	8	20,7%	243	25,7%	53	27,7%
Sines	4	1	41,3%	24	2,5%	1	2,5%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 882	335	9,5%	20 667	48,2%	183	0,9%

Granéis Sólidos	Jun. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	108	22	25,3%	633	0,0% 1,5%	156	32,8%
Viana do Castelo		0				0	
Leixões	51	6	12,6%	317		122	62,8%
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal	56	16	39,8%	315		34	12,0%
Sines		0				0	
Faro		0				0	
Carvão	0	-23	-100,0%	58	0,0% 0,1%	-97	-62,7%
Viana do Castelo		0				0	
Leixões		0				0	
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal		-23	-100,0%	58		-75	-56,5%
Sines		0				-22	-100,0%
Faro		0				0	
Produtos Agrícolas	539	168	45,4%	2 733	0,0% 6,4%	486	21,6%
Viana do Castelo		-2	-100,0%	21		13	145,9%
Leixões	67	28	73,5%	315		9	2,8%
Aveiro	101	101		464		464	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa	346	16	4,9%	1 865		-52	-2,7%
Setúbal	25	25		66		53	420,3%
Sines		0		2		2	
Faro		0				-2	-100,0%
Outros Granéis Sólidos	653	-96	-12,8%	4 064	0,0% 9,5%	-45	-1,1%
Viana do Castelo	3	-11	-78,0%	46		-30	-39,8%
Leixões	119	-43	-26,8%	680		-176	-20,6%
Aveiro	123	-35	-22,3%	663		-384	-36,7%
Figueira da Foz	66	-58	-46,8%	463		-71	-13,3%
Lisboa	137	21	18,5%	1 063		511	92,6%
Setúbal	172	87	102,7%	961		103	12,0%
Sines	20	-58	-73,9%	136		-11	-7,6%
Faro	13	0	0,5%	50		14	37,1%
Totais	1 300	70	5,7%	7 487	17,5%	500	7,2%

Granéis Líquidos	Jun. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	728	-255	-25,9%	5 195	100,0%	-41	-0,8%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0		18	0,3%	-5	-21,8%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	728	-255	-25,9%	5 177	99,7%	-36	-0,7%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 057	-122	-10,4%	6 259	100,0%	137	2,2%
Viana do Castelo	2	-5	-75,0%	10	0,2%	-7	-40,1%
Leixões	187	-17	-8,3%	1 163	18,6%	87	8,1%
Aveiro	65	65		307	4,9%	307	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	111	48	76,8%	520	8,3%	61	13,3%
Setúbal	2	-3	-63,7%	34	0,5%	-9	-21,2%
Sines	690	-210	-23,3%	4 224	67,5%	-303	-6,7%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	417	-91	-18,0%	2 256	100,0%	-837	-27,1%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	7	0	-1,2%	67	3,0%	-5	-6,5%
Aveiro	20	20		77	3,4%	77	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	390	-111	-22,1%	2 112	93,6%	-910	-30,1%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	103	-120	-53,9%	1 012	100,0%	-312	-23,6%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	1	-4	-87,7%	8	0,8%	-8	-51,2%
Aveiro	46	-64	-58,0%	348	34,4%	-346	-49,8%
Figueira da Foz	0	0	-100,0%	0	0,0%	-4	-100,0%
Lisboa	29	2	8,4%	405	40,0%	235	138,7%
Setúbal	11	-8	-44,2%	92	9,1%	1	1,0%
Sines	16	-45	-74,2%	158	15,6%	-189	-54,5%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 304	-588	-20,3%	14 722	34,3%	-1 053	-6,7%

**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS**



**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS**



**TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS**



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**