



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Agosto, 2024



Notas:

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias do Continente, 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.
3. A repartição de número de contentores (TEU) no porto de Lisboa, entre o *hinterland* e o *transshipment*, foi efetuada por estimativa, sem prejuízo de posteriores ajustes que venham a ser necessários.
4. 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.
5. 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.
6. 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	9
✓ Por Tipologia de Carga	11
✓ Por Tipologia de Carga e Porto	15
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque	18
2.2. Movimento Geral de Contentores	20
✓ Tráfego Total (TEU)	20
✓ Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transhipment</i> (TEU)	22
2.3. Movimento Geral de Navios	24
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	28
3.1. Movimentação de Carga	28
3.2. Tráfego de Contentores	29
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	31

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O movimento de carga do sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) registou uma evolução positiva de +8,6% entre janeiro e agosto de 2024, totalizando 62,3 milhões de toneladas, por comparação com o período homólogo de 2023, pese, contudo, o mês de agosto, movimentando 7,3 milhões de toneladas, tenha observado uma ligeira redução (-1,2%) quando comparado com o mesmo mês do ano passado (ver Quadro 1).

Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em agosto e acumulado de 2024

Carga movimentada (10 ^{^3} t)					Contentores movimentados (10 ^{^3} TEU)					Navios (N.º de escalas)							
Portos	Mensal (10 ^{^3} t)	Acumulado anual (10 ^{^3} t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)			
Viana do Castelo	29	207	0,3%	-9,6%	Leixões	61,2	473,1	21,2%	-0,7%	Viana do Castelo	13	125	1,9%	-22,4%			
Leixões	1.111	9.515	15,3%	-5,1%	Aveiro		11,6	0,5%	15,3%	Leixões	193	1.585	24,5%	-1,9%			
Aveiro	398	3.675	5,9%	-2,5%	Figueira da Foz	2,0	13,0	0,6%	-5,0%	Aveiro	73	627	9,7%	-11,7%			
Figueira da Foz	160	1.436	2,3%	3,4%	Lisboa	45,8	304,7	13,6%	12,4%	Figueira da Foz	35	301	4,7%	-0,7%			
Lisboa	965	7.436	11,9%	-4,7%	Setúbal	12,7	103,8	4,6%	-0,8%	Lisboa	179	1.453	22,5%	0,3%			
Setúbal	537	4.360	7,0%	-0,8%	Sines	174,7	1.329,9	59,5%	18,4%	Setúbal	132	1.077	16,7%	-2,2%			
Sines	4.147	35.675	57,2%	20,2%	Total	296,5	2.236,1	100,0%	11,8%	Sines	160	1.247	19,3%	-3,5%			
Faro		22	0,0%	-65,9%	Varição hómologa					Faro		7	0,1%	-61,1%			
Total	7.347	62.326	100,0%	8,6%		2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	Total	792	6.461	100,0%	-3,3%		
Varição hómologa											Varição hómologa						
Mensal	12,2%	-1,1%	1,4%	0,8%	-1,2%	Mensal	-20,4%	1,6%	-0,6%	0,2%	9,8%	Mensal	-9,4%	-2,4%	3,1%	4,0%	-5,4%
Acumulado	-8,7%	8,2%	1,1%	-2,3%	8,6%	Acumulado	-2,6%	14,6%	-1,6%	-2,3%	11,8%	Acumulado	-11,7%	1,0%	1,2%	4,2%	-3,3%

O acréscimo de movimento acumulado neste período de oito meses de 2024, suportou-se no crescimento expressivo observado no porto de Sines, de +20,2% (+6 milhões de toneladas), tendo sido apoiado pela Figueira da Foz (+47 mil toneladas; +3,4%).

Os demais portos comerciais do Continente registaram quebras de movimentação acumulada, nesse mesmo período, concretamente: Leixões (-514 mil toneladas; -5,1%); Lisboa (-368 mil toneladas; -4,7%); Aveiro (-94 mil toneladas; -2,5%); Faro (-43 mil toneladas; -65,9%); Setúbal (-33 mil toneladas; -0,8%) e Viana do Castelo (-22 mil toneladas; -9,6%).

O movimento de contentores aumentou +11,8% nos primeiros oito meses de 2024, quando comparado com o período homólogo de 2023, cifrando-se em 2,2 milhões de TEU (Unidade

Equivalente do Contentor de 20 Pés), com o contributo da movimentação do mês de agosto, cifrada em 296 mil TEU (+9,8%) (ver Quadro 1).

Este crescimento do tráfego de contentores teve origem nas variações positivas observadas nos portos de Sines (+206 mil TEU; +18,4%), de Lisboa (+34 mil TEU; +12,4%) e de Aveiro (+2 mil TEU; +15,3%), tendo, em contrapartida, este tipo de tráfego decrescido em Leixões (-3 mil TEU; -0,7%), Setúbal (-1 mil TEU; -0,8%) e Figueira da Foz (-1 mil TEU; -5%).

As 792 escalas de navios no mês de agosto, representam um decréscimo de -5,4%, quando comparados com o mesmo mês do ano transato, contribuindo para o registo negativo do período de janeiro a agosto de 2024, de -3,3%, com 6 461 escalas. Com exceção dos portos de Lisboa e de Portimão, que observaram incrementos de entradas de navios, em todas as demais infraestruturas portuárias comerciais do continente constatou-se uma redução do número de escalas (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:

- O acréscimo de movimentação dos Produtos Petrolíferos (+3,6 milhões de toneladas; +60,4%) e da Carga Contentorizada (+2,6 milhões de toneladas; +19%) no porto de Sines, bem como da Carga Contentorizada (+473 mil toneladas; +16,6%) em Lisboa; e
- As reduções dos Outros Granéis Sólidos (-472 mil toneladas; -36,7%), dos Outros Granéis Líquidos (-234 mil toneladas; -48,1%) e dos Produtos Agrícolas (-215 mil toneladas; -9,1%) no porto de Lisboa, a par do Gás Liquefeito (-308 mil toneladas; -10,6%) 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, nos primeiros oito meses de 2024, foram desembarcadas 37,8 milhões de toneladas, que representaram 60,7% do tráfego total, traduzindo um incremento de movimentação de +9,2% (+3,2 milhões de toneladas) relativamente ao mesmo período de 2023, e embarcadas 24,5 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +7,7% (+1,8 milhões de toneladas), também comparativamente com o período correspondente de 2023.

Efetuada um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol entre janeiro e agosto de 2024, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho ligeiramente melhor, concretizado num maior crescimento do lado português, ou seja, de +8,6%, comparado com o homólogo espanhol que se cifrou em +3%.

No âmbito específico do movimento de contentores, ambos os sistemas portuários evoluíram positivamente, a uma taxa praticamente idêntica (portos nacionais: +11,8%; portos espanhóis: +11,6%).

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

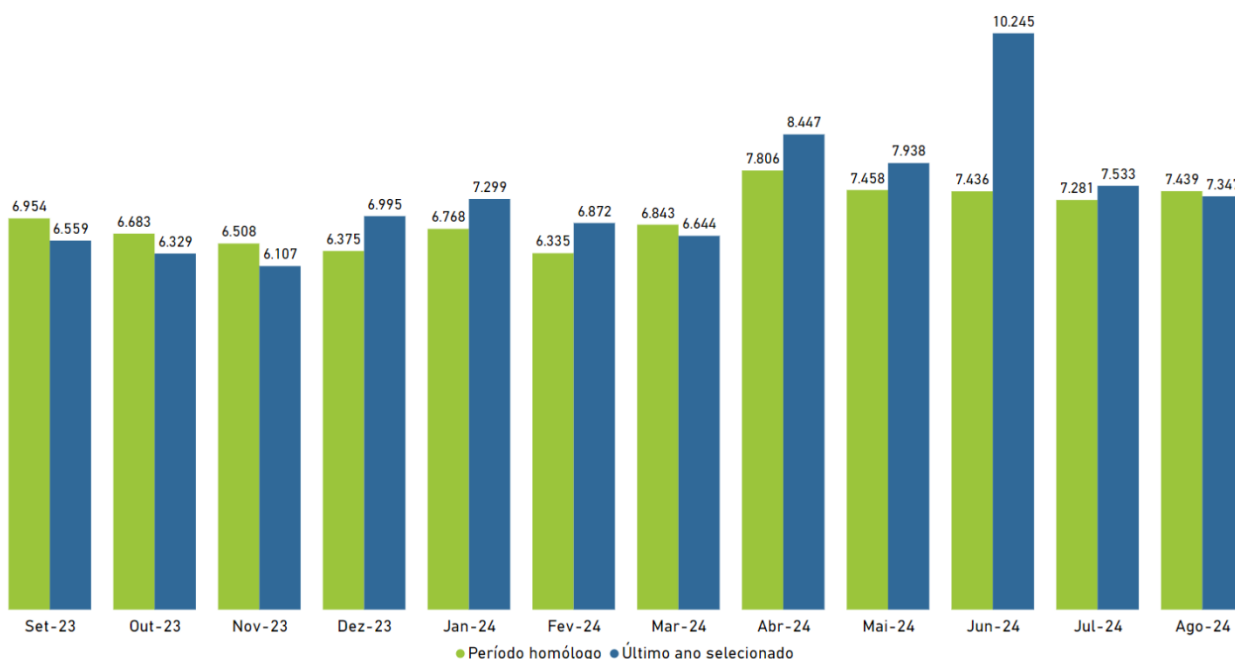
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente entre janeiro e agosto de 2024, relativamente:

- Ao movimento de carga, em valores agregados por tipologia e por porto;
- Ao movimento geral de contentores, em termos globais e em cada um dos segmentos de tráfego de *transhipment* e com o *hinterland*; e
- Ao movimento de navios que escalam os portos comerciais, nas diversas tipologias, incluindo nomeadamente os navios de cruzeiro, independentemente das operações realizadas aquando da estadia em porto.

2.1. Movimento Geral de Carga

O volume de carga movimentada no mês de agosto cifrou-se em 7,3 milhões de toneladas, o que representa um ligeiro decréscimo (-1,2%) relativamente ao mês homólogo de 2023, no entanto, em termos acumulados nos primeiros oito meses do ano, mantém-se a tendência de crescimento, atualmente de +8,6%, num movimento total de 62,3 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (10^3 ton) nos 12 meses anteriores a agosto de 2024 e períodos homólogos



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em agosto e acumulado de 2024

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	29	207	0,3%	-9,6%	
Leixões	1.111	9.515	15,3%	-5,1%	
Aveiro	398	3.675	5,9%	-2,5%	
Figueira da Foz	160	1.436	2,3%	3,4%	
Lisboa	965	7.436	11,9%	-4,7%	
Setúbal	537	4.360	7,0%	-0,8%	
Sines	4.147	35.675	57,2%	20,2%	
Faro		22	0,0%	-65,9%	
Total	7.347	62.326	100,0%	8,6%	
Variação hómologa					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	12,2%	-1,1%	1,4%	0,8%	-1,2%
Acumulado	-8,7%	8,2%	1,1%	-2,3%	8,6%

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário no período de janeiro a agosto dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de crescimento de +3,8%, particularmente influenciada pelo incremento médio de tráfego de +7,2% no porto de Sines, seguido de Lisboa (+5,6%), de Aveiro (+3,1%), da Figueira da Foz (+2,1%) e de Setúbal (+0,6%), sendo em parte contrariado pelas reduções médias de tráfego nos portos de Leixões (-4,8%), de Viana do Castelo (-3,9%) e de Faro (-31,7%) (ver Quadro 3).

Releva, no caso do porto de Leixões, que 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 anuais.

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) entre janeiro e agosto, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
⊕ Viana do Castelo	242	263	277	229	207	0,3 %	244	-3,9 %
⊕ Leixões	11.562	10.011	10.144	10.029	9.515	15,3 %	10.252	-4,8 %
⊕ Aveiro	3.255	3.754	3.936	3.769	3.675	5,9 %	3.678	3,1 %
⊕ Figueira da Foz	1.324	1.225	1.512	1.390	1.436	2,3 %	1.377	2,1 %
⊕ Lisboa	5.981	6.304	7.067	7.804	7.436	11,9 %	6.918	5,6 %
⊕ Setúbal	4.249	4.395	4.191	4.393	4.360	7,0 %	4.318	0,6 %
⊕ Sines	26.971	32.094	31.542	29.687	35.675	57,2 %	31.194	7,2 %
⊕ Faro	102	31	44	65	22	0,0 %	53	-31,7 %
Total	53.687	58.077	58.714	57.365	62.326	100,0 %	58.034	3,8 %

✓ Por Porto

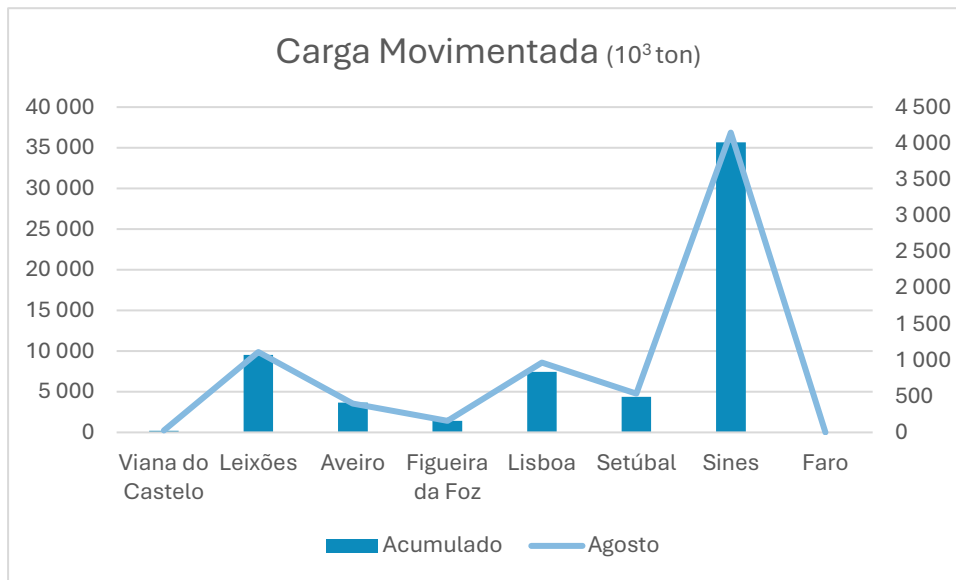
No que concerne ao movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário, ao deter uma quota maioritária absoluta (57,2%), tendo movimentado nos primeiros oito meses de 2024, 35,7 milhões de toneladas, representando um incremento significativo de tráfego (+6 milhões de toneladas; +20,2%) (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Esta evolução positiva apenas foi acompanhada, embora traduzida numa expressão residual, pelo porto da Figueira da Foz, que, com um movimento de 1,4 milhões de toneladas, cresceu +3,4% (+47 mil toneladas), tendo os demais portos comerciais do Continente verificado reduções de movimentação, conforme identificadas de seguida:

- Leixões: 9,5 milhões de toneladas, com uma redução de -5,1% (-514 mil toneladas);
- Lisboa: 7,4 milhões de toneladas, com uma redução de -4,7% (-368 mil toneladas);
- Setúbal: 4,4 milhões de toneladas, assinalando um decréscimo de -0,8% (-33 mil toneladas);
- Aveiro: 3,7 milhões de toneladas, representando uma diminuição de -2,5% (-94 mil toneladas);
- Viana do Castelo: 207 mil toneladas, constatando uma redução de -9,6% (-22 mil toneladas); e

- Faro: 22 mil toneladas, com uma quebra associada de -65,9% (-43 mil toneladas).

Gráfico 2 – Carga movimentada por porto em agosto e acumulado de 2024



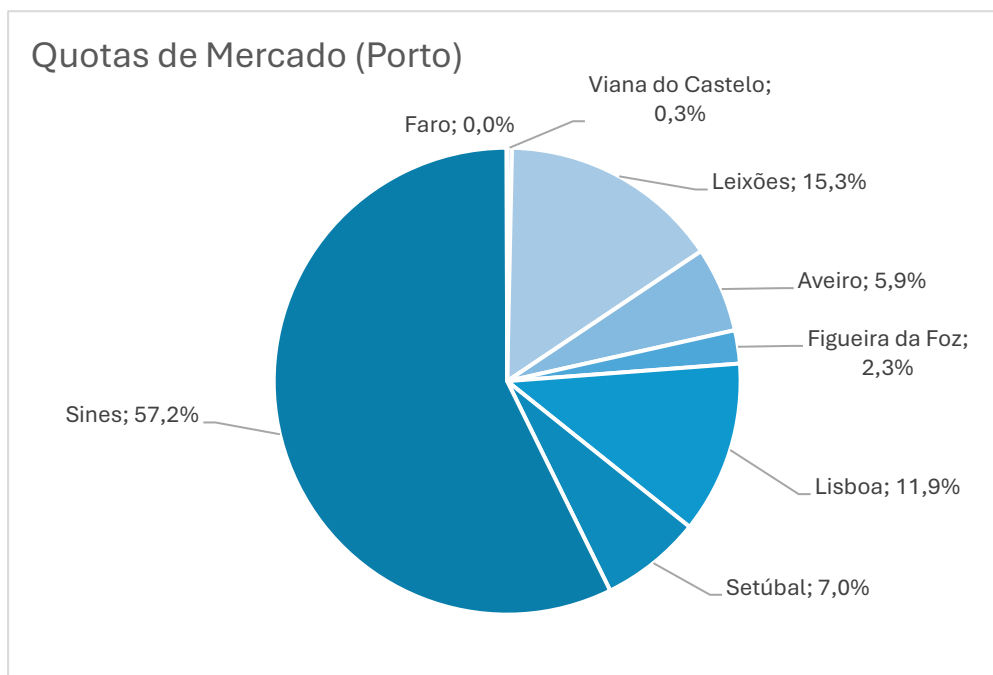
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em agosto e acumulado de 2024

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		29	0,4%	-2 ●	-7,8%	207	0,3%	-22 ●	-9,6%
⊕ Leixões		1.111	15,1%	-177 ▼	-13,7%	9.515	15,3%	-514 ▼	-5,1%
⊕ Aveiro		398	5,4%	-6 ●	-1,6%	3.675	5,9%	-94 ●	-2,5%
⊕ Figueira da Foz		160	2,2%	8 ●	5,4%	1.436	2,3%	47 ●	3,4%
⊕ Lisboa		965	13,1%	53 ●	5,8%	7.436	11,9%	-368 ▼	-4,7%
⊕ Setúbal		537	7,3%	27 ●	5,2%	4.360	7,0%	-33 ●	-0,8%
⊕ Sines		4.147	56,5%	13 ●	0,3%	35.675	57,2%	5.988 ●	20,2%
⊕ Faro				-7 ●	-100,0%	22	0,0%	-43 ●	-65,9%
Total		7.347	100,0%	-92 ●	-1,2%	62.326	100,0%	4.961 ●	8,6%

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 57,2%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (15,3%); Lisboa (11,9%); Setúbal (7%); Aveiro (5,9%); Figueira da Foz (2,3%); Viana do Castelo (0,3%); e Faro (<0,1%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Acumulado/2024)



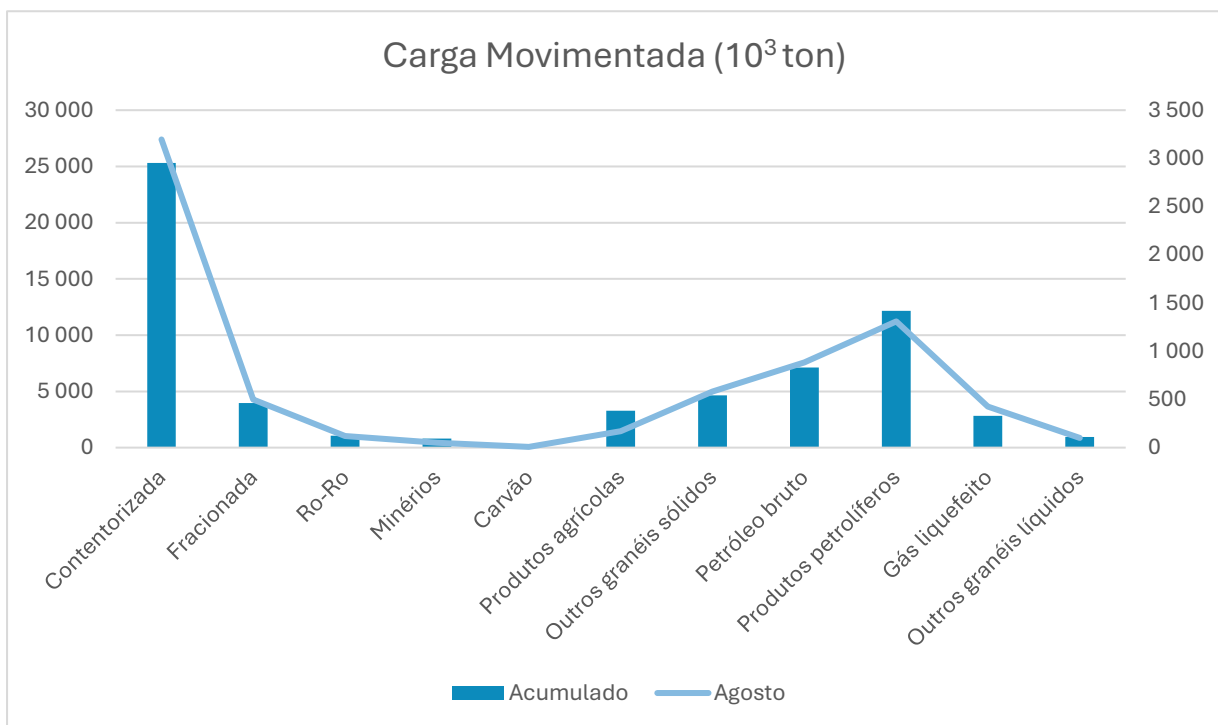
✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (40,6%), os Produtos Petrolíferos (19,5%) e o Petróleo Bruto (11,4%), que representam no seu conjunto 71,5% da tonelage total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de +13,3% (+3 milhões de toneladas), de +40,6% (+3,5 milhões de toneladas) e de +1,9% (+134 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (7,4%), da Carga Fracionada (6,4%) e dos Produtos Agrícolas (5,3%), todas elas registando tendências de evolução negativas, tendo maior expressão nos Outros Granéis Sólidos (-593 mil toneladas; -11,3%), seguindo-se os Produtos Agrícolas (-270 mil toneladas; -7,6%) e a Carga Fracionada (-77 mil toneladas; -1,9%).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, apenas se observou um desempenho positivo ao nível do Carvão (+74 mil toneladas; +64,8%), pese embora a sua expressão residual no tráfego do sistema portuário nacional (quota de mercado de apenas 0,3%), tendo-se verificado nos restantes mercados quebras de tráfego, concretamente, nos Outros Granéis Líquidos (-292 mil toneladas; -23,5%), no Gás Liquefeito (-270 mil toneladas; -8,7%), na Carga Ro-Ro (-193 mil toneladas; -15,3%) e nos Minérios (-34 mil toneladas; -4%).

Gráfico 4 – Carga movimentada por tipologia em agosto e acumulado de 2024



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em agosto e acumulado de 2024

Período	Mensal				Acumulado			
	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
Carga geral	3.816	51,9%	305	8,7%	30.355	48,7%	2.705	9,8%
Contentorizada	3.197	43,5%	202	6,8%	25.322	40,6%	2.975	13,3%
Fracionada	500	6,8%	118	30,9%	3.967	6,4%	-77	-1,9%
Ro-Ro	120	1,6%	-15	-11,1%	1.066	1,7%	-193	-15,3%
Granéis sólidos	810	11,0%	-398	-33,0%	8.933	14,3%	-823	-8,4%
Minérios	52	0,7%	-64	-55,4%	818	1,3%	-34	-4,0%
Carvão	8	0,1%	-1	-13,2%	188	0,3%	74	64,8%
Produtos agrícolas	169	2,3%	-300	-63,9%	3.286	5,3%	-270	-7,6%
Outros granéis sólidos	582	7,9%	-33	-5,3%	4.640	7,4%	-593	-11,3%
Granéis líquidos	2.720	37,0%	1	0,0%	23.038	37,0%	3.079	15,4%
Petróleo bruto	885	12,1%	36	4,2%	7.110	11,4%	134	1,9%
Produtos petrolíferos	1.309	17,8%	20	1,6%	12.155	19,5%	3.507	40,6%
Gás liquefeito	426	5,8%	-46	-9,8%	2.821	4,5%	-270	-8,7%
Outros granéis líquidos	100	1,4%	-8	-7,8%	952	1,5%	-292	-23,5%
Total	7.347	100,0%	-92	-1,2%	62.326	100,0%	4.961	8,6%

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ 200 ● > +200

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte entre janeiro e agosto de 2024:

- A categoria da Carga Geral totalizou 30,4 milhões de toneladas, tendo observado um incremento de +9,8% (+2,7 milhões de toneladas) relativamente aos oito primeiros meses de 2023, exclusivamente suportado no crescimento da Carga Contentorizada (+3 milhões de toneladas; +13,3%), atingindo 25,3 milhões de toneladas, essencialmente como consequência dos acréscimos registados nos portos de Sines (+2,6 milhões de toneladas; +19%), a que se seguiu Lisboa (+473 mil toneladas; +16,6%) e Aveiro (+14 mil toneladas; +16,5%). Por sua vez, os portos de Setúbal e de Leixões observaram quebras de, respetivamente, -3,6% (-39 mil toneladas) e de -0,6% (-29 mil toneladas), a que ainda se juntou o decréscimo de movimentação na Figueira da Foz (-14 mil toneladas; -13,6%).

Por sua vez, o movimento de Carga Fracionada caiu -1,9% (-77 mil toneladas), para um total de 4 milhões de toneladas, essencialmente devido às quebras desta tipologia em Aveiro (-111 mil toneladas; -8,6%) e Setúbal (-38 mil toneladas; -4,3%), mas também

apoiadas por Viana do Castelo (-9 mil toneladas; -7,5%) e Faro (-3 mil toneladas; -100%), tendo apenas sido parcialmente contrariadas pelas evoluções positivas observadas nos portos de Leixões (+63 mil toneladas; +6,8%), da Figueira da Foz (+12 mil toneladas; +1,8%), de Sines (+6 mil toneladas; +52,9%) e de Lisboa (+3 mil toneladas; +2,4%).

No tráfego Ro-Ro continua a registar-se uma quebra, presentemente e em termos acumulados, de -15,3% (-193 mil toneladas), totalizando 1,1 milhões de toneladas, tendo por base as reduções verificadas nos portos de Leixões (-183 mil toneladas; -20,2%), de Setúbal (-17 mil toneladas; -5,4%) e de Sines (-14 mil toneladas; -46,2%), apenas parcialmente compensadas por Lisboa (+21 mil toneladas) que voltou este ano a registar este tipo de tráfego;

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 8,9 milhões de toneladas, verificaram um decréscimo de -8,4% (-823 mil toneladas), em consequência da redução, principalmente, dos Outros Granéis Sólidos (-593 mil toneladas; -11,3%), os quais registaram um movimento de 4,6 milhões de toneladas, derivada de quebras observadas nos vários portos, com exceção de Setúbal (+82 mil toneladas; +6,1%) e da Figueira da Foz (+41 mil toneladas; +6,5%), sendo a redução mais relevante em Lisboa (-472 mil toneladas; -36,7%), a que se seguiram Leixões (-139 mil toneladas; -16,2%), Faro (-40 mil toneladas; -64,2%), Sines (-33 mil toneladas; -17,3%), Aveiro (-28 mil toneladas; -3,6%) e Viana do Castelo (-5 mil toneladas; -7,7%).

Os Produtos Agrícolas, ascendendo a 3,3 milhões de toneladas, também contribuíram expressivamente para a quebra do tráfego de Granéis Sólidos, verificando uma redução de -7,6% (-270 mil toneladas), com base essencialmente nas evoluções negativas constatadas em Lisboa (-215 mil toneladas; -9,1%), Aveiro (-53 mil toneladas; -8,2%), Viana do Castelo (-6 mil toneladas; -25,3%) e Leixões (-5 mil toneladas; -1,1%), apenas residualmente contrapostas pelos incrementos deste tráfego em Setúbal (+8 mil TEU; +11,7%) e Sines (+2 mil toneladas; +82,5%).

O movimento do Carvão, embora na sua expressão diminuta de 188 mil toneladas, aumentou +64,8% (+74 mil toneladas), com base na movimentação exclusiva no porto de Setúbal, tendo os Minérios, com um movimento de 818 mil toneladas, constatado uma redução de -4% (-34 mil toneladas), devido às quebras de tráfego em Setúbal (-136 mil toneladas; -32,6%) e Leixões (-42 mil toneladas; -9,6%), mitigadas parcialmente pelo crescimento verificados no porto de Sines (+144 mil toneladas); e

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizou 23 milhões de toneladas e que teve globalmente um incremento de +15,4% (+3,1 milhões de toneladas), a evolução favorável deveu-se, principalmente, aos Produtos Petrolíferos que, com um total de 12,2 milhões de toneladas, cresceram +40,6% (+3,5 milhões de toneladas), essencialmente com o incremento observado no porto de Sines (+3,6 milhões de toneladas; +60,4%), ligeiramente apoiado por Lisboa (+42 mil toneladas; +6,1%), Aveiro (+36 mil toneladas; +9%) e Setúbal (+15 mil toneladas; +31,1%), mas parcialmente contrariado pela redução registada em Leixões (-160 mil toneladas; -10,1%) e Viana do Castelo (-2 mil toneladas; -11%).

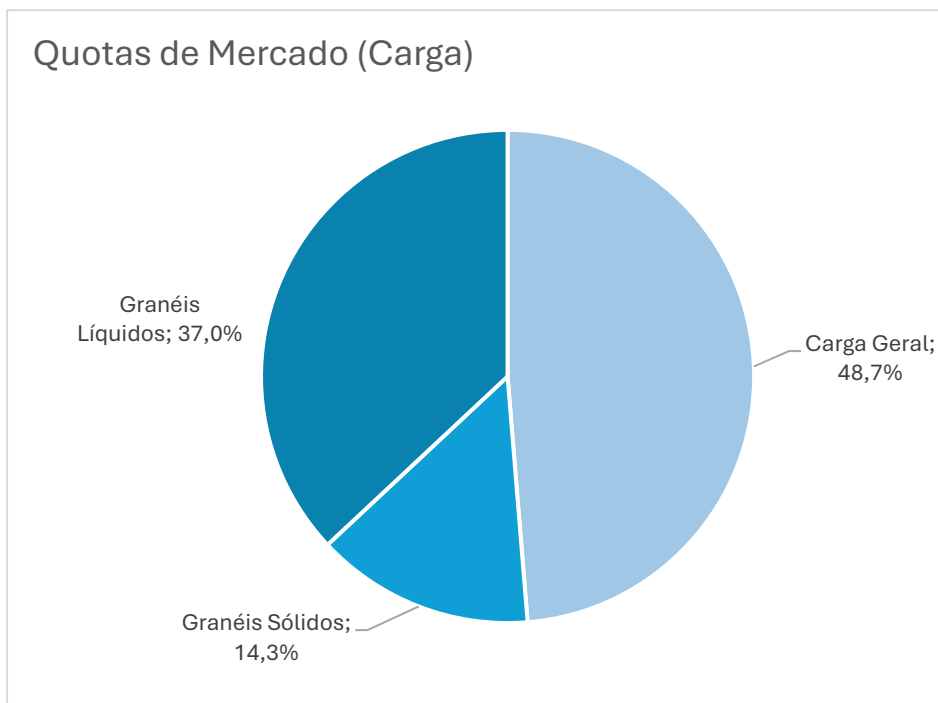
Esta categoria de tráfego também beneficiou do aumento de movimentação de petróleo bruto (+134 mil toneladas; +1,9%), totalizando 7,1 milhões de toneladas, exclusivamente operada no porto de Sines (+152 mil toneladas; +2,2%), e sem movimentação em Leixões (-18 mil toneladas; -100%).

Os demais tipos de Granéis Líquidos observaram quebras, provindo a maior redução dos Outros Granéis Líquidos que, movimentando globalmente 952 mil toneladas, caíram -22,5% (-292 mil toneladas), com origem principalmente em Lisboa (-234 mil toneladas; -48,1%) e Sines (-108 mil toneladas, -60,3%), tendo, por sua vez, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 2,8 milhões de toneladas, registado uma quebra de -8,7% (-270 mil toneladas), com base nas reduções dos mercados de Sines (-308 mil toneladas; -10,6%) e de Leixões (-3 mil toneladas; -3,4%), apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos nos portos de Aveiro (+26 mil toneladas; +27,5%) e de Lisboa (+14 mil toneladas).

✓ **Por Tipologia de Carga e Porto**

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 48,7% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 14,3% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 37% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Acumulado/2024)



Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Acumulado/2024)

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	114	0,4%	77	0,9%	16	0,1%	207	0,3%
Leixões	6 433	21,2%	1 565	17,5%	1 517	6,6%	9 515	15,3%
Aveiro	1 280	4,2%	1 358	15,2%	1 037	4,5%	3 675	5,9%
Figueira da Foz	755	2,5%	674	7,5%	8	0,0%	1 436	2,3%
Lisboa	3 482	11,5%	2 961	33,1%	993	4,3%	7 436	11,9%
Setúbal	2 196	7,2%	1 973	22,1%	191	0,8%	4 360	7,0%
Sines	16 095	53,0%	303	3,4%	19 277	83,7%	35 675	57,2%
Faro		0,0%	22	0,2%		0,0%	22	0,0%
Totais Categoria	30 355	48,7% 100,0%	8 933	14,3% 100,0%	23 038	37,0% 100,0%	62 326	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 27 mercados, no valor global de +7,4 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 29 mercados, representando -2,5 milhões de toneladas, originando um crescimento do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o período de janeiro a agosto de 2023, de +5 milhões de toneladas, ou seja, +8,6%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Acumulado/2024)

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	114	-7,3%	6 433	-2,3%	1 280	-7,1%	755	-0,3%	3 482	16,7%	2 196	-4,1%	16 095	18,9%	0		30 355	9,8%
Contentorizada	0		4 717	-0,6%	97	16,5%	87	-13,6%	3 314	16,6%	1 047	-3,6%	16 061	19,0%			25 322	13,3%
Fracionada	114	-7,5%	993	6,8%	1 183	-8,6%	669	1,8%	146	2,4%	844	-4,3%	18	52,9%	-100,0%		3 967	-1,9%
Ro-Ro	0	223,5%	724	-20,2%					21		305	-5,4%	16	-46,2%			1 066	-15,3%
Granéis sólidos	77	-12,6%	1 565	-10,6%	1 358	-5,6%	674	6,5%	2 961	-18,8%	1 973	1,4%	303	59,6%	22	-64,2%	8 933	-8,4%
Minérios			392	-9,6%							282	-32,6%	144				818	-4,0%
Carvão										188	64,8%						188	64,8%
Produtos agrícolas	18	-25,3%	456	-1,1%	590	-8,2%			2 145	-9,1%	73	11,7%	4	82,5%			3 286	-7,6%
Outros granéis sólidos	59	-7,7%	716	-16,2%	768	-3,6%	674	6,5%	816	-36,7%	1 430	6,1%	155	-17,3%	22	-64,2%	4 640	-11,3%
Granéis líquidos	16	-11,0%	1 517	-10,6%	1 037	8,8%	8		993	-15,2%	191	21,2%	19 277	20,8%	0		23 038	15,4%
Petróleo bruto				-100,0%									7 110	2,2%			7 110	1,9%
Produtos petrolíferos	16	-11,0%	1 424	-10,1%	430	9,0%			726	6,1%	65	31,1%	9 495	60,4%			12 155	40,6%
Gás liquefeito			83	-3,4%	123	27,5%			14				2 602	-10,6%			2 821	-8,7%
Outros granéis líquidos			11	14,6%	484	4,8%	8		252	-48,1%	126	16,6%	71	-60,3%			952	-23,5%
Total Geral	207	-9,6%	9 515	-5,1%	3 675	-2,5%	1 436	3,4%	7 436	-4,7%	4 360	-0,8%	35 675	20,2%	22	-65,9%	62 326	8,6%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (40,6%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Aveiro e Figueira da Foz, a qual observou um incremento de movimentação de +13,3% em relação aos primeiros oito meses do ano anterior, e onde se constatarem crescimentos de tráfego nos mercados de Sines, Lisboa e Aveiro, e reduções em Setúbal, Leixões e Figueira da Foz.

A Carga Fracionada, que representa 6,4% do movimento do sistema portuário, foi movimentada em todos os portos com exceção de Faro, tendo observado incrementos nos mercados portuários de Leixões, da Figueira da Foz, de Sines e de Lisboa, e quebras nos restantes portos.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 1,7%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde caiu -20,2%, condicionando uma evolução negativa global de -15,3%, ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal e de Sines, onde também decresceu, nestes casos, respetivamente, -5,4% e -46,2%. Apenas no porto de Lisboa, que voltou a movimentar este tipo de tráfego no corrente ano, se registou uma evolução favorável.

Os Minérios, com uma expressão de 1,3% no conjunto do movimento de mercadorias, apenas cresceram no mercado associado ao porto de Sines, observando-se reduções em Setúbal (-32,6%) e Leixões (-9,6%), implicando num balanço global negativo (-4%).

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,3% do conjunto dos mercados portuários, apenas foi movimentado no porto de Setúbal e registando um aumento de +64,8%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 5,3% do tráfego total, registaram uma quebra de -7,6%, devido essencialmente à evolução negativa na maioria dos portos, com exceção de Setúbal e Sines onde este tráfego cresceu.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 7,4% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -11,3%, devido a decréscimos observados em todos os portos, com exceção de Setúbal e da Figueira da Foz.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 11,4% do movimento total, registou um crescimento de +1,9%, suportado no acréscimo de movimentação do porto de Sines (+2,2%) e ausência deste tráfego em Leixões (-100%).

Os Produtos Petrolíferos, que representam 19,5% do movimento de carga no sistema portuário, cresceram +40,6%, com suporte nos incrementos verificados, principalmente, em Sines, e, assessoriamente, em Lisboa, Aveiro e Setúbal, mitigados pelas reduções registadas nos portos de Leixões e de Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 4,5%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Aveiro, Leixões e Lisboa, tendo observado uma redução de -8,7%, essencialmente pela quebra verificada em Sines (-10,6%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,5% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma redução de -23,5%, essencialmente com suporte nas quebras ocorridas nos portos de Lisboa e de Sines.

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

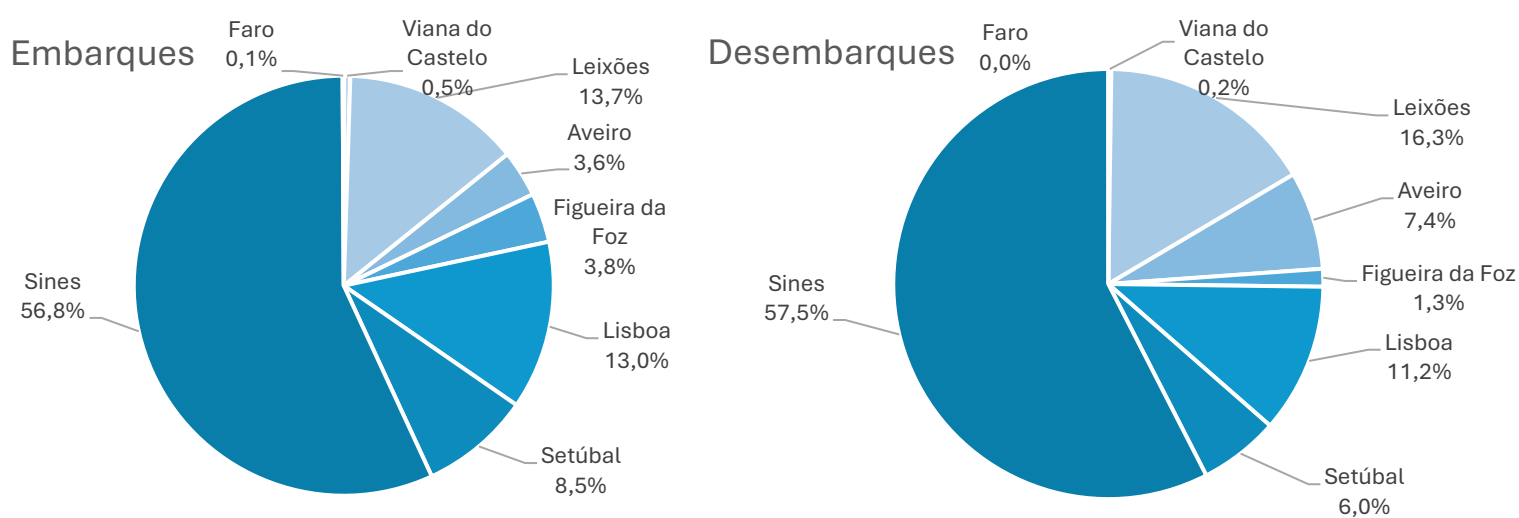
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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 nos primeiros oito meses de 2024, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 60,7% do movimento portuário e registou um total de 37,8 milhões de toneladas, representando um crescimento de +9,2% (+3,2 milhões de toneladas), relativamente ao período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 24,5 milhões de toneladas, refletindo um incremento de +7,7% (+1,8 milhões de toneladas).

Gráfico 6 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Acumulado/2024)



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Acumulado/2024)

Porto \ Fluxo	Jan-Ago / 2024 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	122	84	59,2%	40,8%	-9	-7,1%	-13	-13,0%
Leixões	3 361	6 154	35,3%	64,7%	-66	-1,9%	-448	-6,8%
Aveiro	883	2 792	24,0%	76,0%	-38	-4,1%	-57	-2,0%
Figueira da Foz	931	505	64,8%	35,2%	50	5,7%	-3	-0,7%
Lisboa	3 181	4 255	42,8%	57,2%	280	9,7%	-648	-13,2%
Setúbal	2 080	2 280	47,7%	52,3%	-79	-3,7%	46	2,1%
Sines	13 907	21 768	39,0%	61,0%	1 663	13,6%	4 325	24,8%
Faro	22		100,0%		-43	-65,9%		
Total Geral	24 488	37 838	39,3%	60,7%	1 759	7,7%	3 202	9,2%

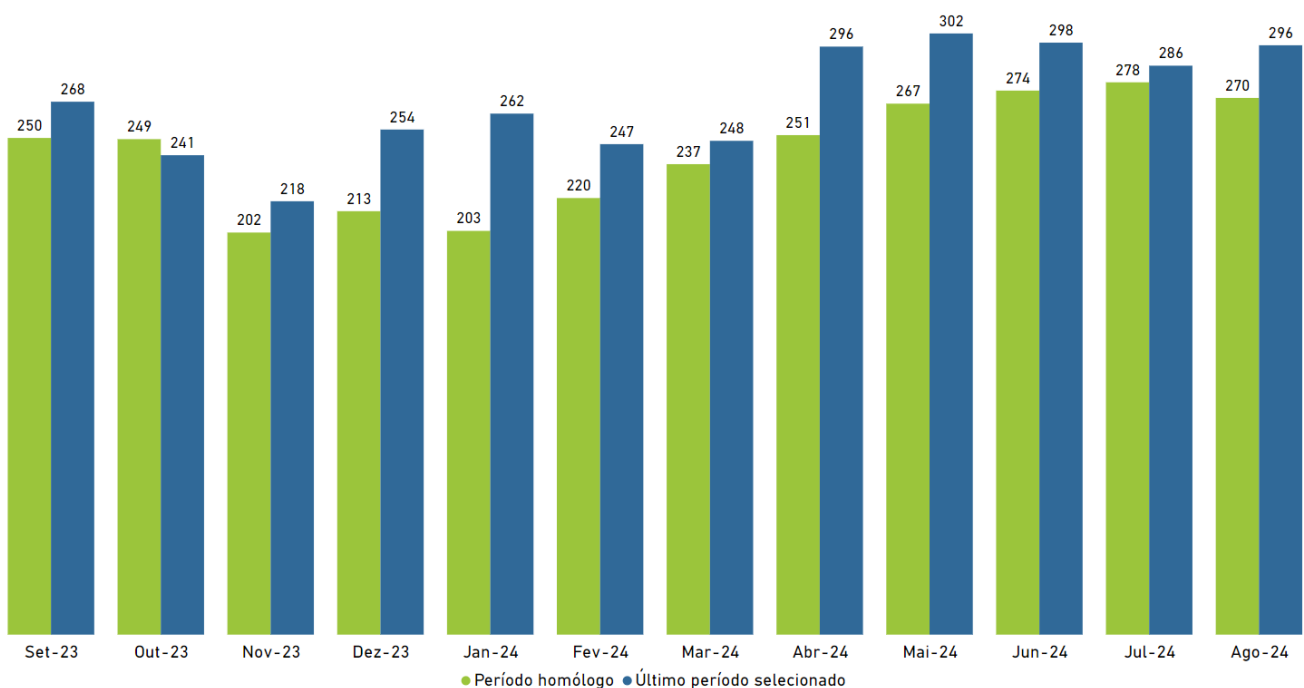
2.2. Movimento Geral de Contentores

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 40,6%, e ainda parte da quota de 1,7% 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 entre janeiro e agosto de 2024 um movimento de 2,2 milhões de TEU, crescendo +11,8% (+237 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2023, tendo, por sua vez, o mês de agosto observado um crescimento de +9,8% (+26 mil TEU), cifrando-se em 296 mil TEU, continuando a tendência de crescimento do tráfego de contentores já constatada desde o início do ano (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10³ TEU) nos 12 meses anteriores a agosto de 2024 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em agosto e acumulado de 2024

Contentores movimentados (10³ TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Leixões	61,2	473,1	21,2%	-0,7%
Aveiro		11,6	0,5%	15,3%
Figueira da Foz	2,0	13,0	0,6%	-5,0%
Lisboa	45,8	304,7	13,6%	12,4%
Setúbal	12,7	103,8	4,6%	-0,8%
Sines	174,7	1.329,9	59,5%	18,4%
Total	296,5	2.236,1	100,0%	11,8%

Variação hómologa					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	28,4%	1,6%	-0,6%	0,2%	9,8%
Acumulado	-2,6%	14,6%	-1,6%	-2,3%	11,8%

O crescimento no tráfego de contentores foi primordialmente influenciado pela evolução significativamente positiva (+206 mil TEU; +18,4%) observada no porto Sines que, movimentando 1,3 milhões de TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (59,5%) deste tipo de tráfego no sistema portuário.

Assinalam-se também os registos positivos dos portos de Lisboa, com um movimento de 305 mil TEU (+34 mil TEU; +12,4%) e de Aveiro, com 12 mil TEU (+2 mil TEU; +15,3%), bem como a evolução negativa constatada nos portos de Leixões, com um movimento de 473 mil TEU (-3 mil TEU; -0,7%), de Setúbal, que manuseou 104 mil TEU (-1 mil TEU; -0,8%), e da Figueira da Foz, com 13 mil TEU (-1 mil TEU; -5%).

Se analisarmos o período de janeiro a agosto dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período do movimento de contentores (expresso em TEU) no sistema portuário observa uma tendência crescente (+5,4%), resultando essencialmente da tendência positiva nos vários portos, com exceção de Setúbal (-1,3%), relevando particularmente o crescimento médio deste tráfego nos portos de Lisboa (+12,7%), de Sines (+6,5%) e da Figueira da Foz (+6,5%). Por sua vez, um aumento médio muito expressivo no porto de Aveiro tem a ver com o facto deste tipo de tráfego apenas ter começado a ser movimentado de forma mais significativa neste porto desde o ano transato (ver Quadro 10).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) entre janeiro e agosto, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	0,0						0,0	-100,0%
Leixões	470,9	474,6	490,4	476,4	473,1	21,2%	477,1	0,1%
Aveiro	0,0			10,1	11,6	0,5%	4,3	563,6%
Figueira da Foz	10,1	14,3	13,4	13,7	13,0	0,6%	12,9	6,5%
Lisboa	189,1	239,3	263,6	271,1	304,7	13,6%	253,5	12,7%
Setúbal	109,5	120,7	113,6	104,6	103,8	4,6%	110,4	-1,3%
Sines	1.035,3	1.230,8	1.166,0	1.123,5	1.329,9	59,5%	1.177,1	6,5%
Total	1.814,9	2.079,6	2.046,9	1.999,4	2.236,1	100,0%	2.035,4	5,4%

✓ 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 apreciação 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/2024)

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais mil TEU
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	434	91,8%	37,6%	-1,3%	39	8,2%	3,6%	6,0%	473
Aveiro	12	100,0%	1,0%			0,0%	0,0%		12
Figueira da Foz	13	100,0%	1,1%	-5,0%		0,0%	0,0%		13
Lisboa (*)	298	97,8%	25,8%	12,4%	7	2,2%	0,6%	12,4%	305
Setúbal	96	93,0%	8,4%	-3,2%	7	7,0%	0,7%	45,6%	104
Sines	300	22,6%	26,0%	15,4%	1 030	77,4%	95,1%	19,3%	1 330
Total Geral	1 153	51,6%	100,0%	6,0%	1 083	48,4%	100,0%	18,8%	2 236

(*) Repartição entre *hinterland* e *transshipment* no porto de Lisboa efetuada por estimativa.

O volume de TEU movimentado nos primeiros oito meses de 2024 em operações *transshipment*, 1,1 milhões de TEU, que correspondeu a 48,4% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 77,4%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Setúbal e Lisboa, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 8,2%, 7% e 2,2%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 95,1%, a que se seguem os portos de Leixões (3,6%), de Setúbal (0,7%) e de Lisboa (0,6%).

O movimento de contentores com o *hinterland*, 1,2 milhões de TEU, que apresentou uma proporção geral de 51,6%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 37,6%, a que se seguiram os portos Sines, com 26%, e de Lisboa, com 25,8%, depois, num patamar inferior, o porto de Setúbal, com 8,4%, e, finalmente, os portos da Figueira da Foz e de Aveiro, com quotas residuais, respetivamente, de 1,1% e de 1%.

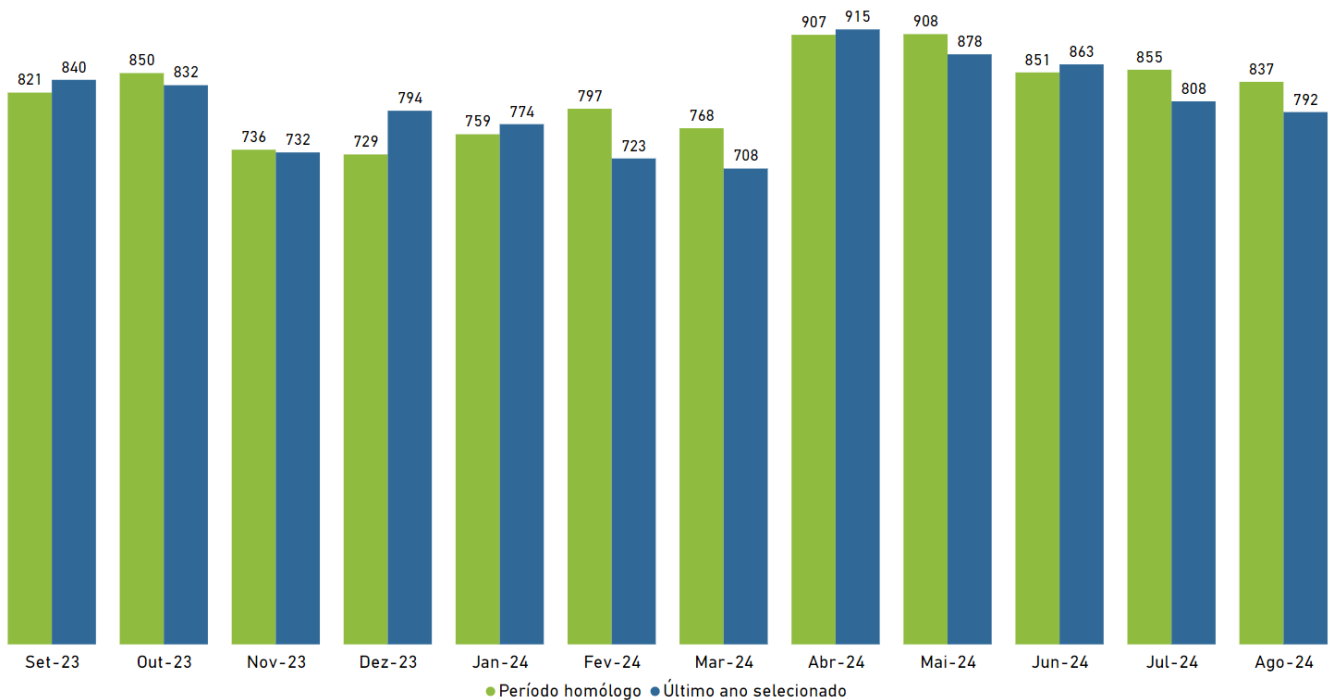
Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 22,6%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representaram mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% em Aveiro e na Figueira da Foz.

2.3. Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou em agosto uma redução de -5,4% do movimento de navios, cifrando-se em 792 escalas, contribuindo para o saldo acumulado negativo entre janeiro e agosto de 2024, totalizando 6 461 escalas de navios, e representando uma evolução de -3,3%.

Será igualmente de assinalar que se constatou uma redução de escalas em todas as infraestruturas portuárias, com exceção dos portos de Lisboa e de Portimão, os quais observaram uma evolução favorável dos números de navios que escalaram estes portos (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Gráfico 8 – Escalas de navios nos 12 meses anteriores a agosto de 2024 e períodos homólogos



Quadro 12 – Escalas de navios em agosto e acumulado de 2024

Navios (N.º de escalas)					
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
▲					
Viana do Castelo	13	125	1,9%	-22,4%	
Leixões	193	1.585	24,5%	-1,9%	
Aveiro	73	627	9,7%	-11,7%	
Figueira da Foz	35	301	4,7%	-0,7%	
Lisboa	179	1.453	22,5%	0,3%	
Setúbal	132	1.077	16,7%	-2,2%	
Sines	160	1.247	19,3%	-3,5%	
Faro		7	0,1%	-61,1%	
Portimão	7	39	0,6%	14,7%	
Total	792	6.461	100,0%	-3,3%	
Variação hómologa					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	-9,4%	-2,4%	3,1%	4,0%	-5,4%
Acumulado	-11,7%	1,0%	1,2%	4,2%	-3,3%

Analisando os períodos de janeiro a agosto dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência ligeira de crescimento do número de navios que escalam o sistema portuário (+0,7%), que resulta de um balanço entre as tendências (ver Quadro 13):

- Crescente, nos portos de Portimão (+67,1%), de Lisboa (+6,7%) e de Setúbal (+0,6%);
- Decrescente, nos portos de Faro (-28,6%), de Sines (-1,7%), da Figueira da Foz (-1,7%), de Viana do Castelo (-1,2%), de Aveiro (-1%) e de Leixões (-0,8%).

Quadro 13 – Escalas de navios entre janeiro e agosto, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados	Tx. Variação média anual (%)
▲								
Viana do Castelo	131	181	178	161	125	1,9 %	102	-1,2 %
Leixões	1.636	1.620	1.635	1.615	1.585	24,5 %	1.013	-0,8 %
Aveiro	652	716	574	710	627	9,7 %	384	-1,0 %
Figueira da Foz	322	282	317	303	301	4,7 %	189	-1,7 %
Lisboa	1.120	1.055	1.311	1.448	1.453	22,5 %	796	6,7 %
Setúbal	1.052	1.144	1.023	1.101	1.077	16,7 %	672	0,6 %
Sines	1.336	1.325	1.326	1.292	1.247	19,3 %	837	-1,7 %
Faro	27	9	10	18	7	0,1 %	5	-28,6 %
Portimão	5	9	40	34	39	0,6 %	17	67,1 %
Total	6.281	6.341	6.414	6.682	6.461	100,0 %	4.015	0,7 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,5% e totalizando 1 585 escalas nos primeiros oito meses de 2024, o que representou uma quebra de movimento de -1,9% relativamente ao mesmo período de 2023, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente, com 1 453 (+0,3%) e 1 247 (-3,5%) escalas, e com quotas de mercado, respetivamente, de 22,5% e 19,3%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada registou um decréscimo menos expressivo que o número de escalas, concretamente -1,6%, atingindo 138,2 milhões, e em que o porto de maior dimensão, ou seja, Sines, observou uma redução de -3,8% (ver Quadro 14).

Assinale-se igualmente os incrementos da AB nos portos de Setúbal (+4,1%), da Figueira da Foz (+1,7%) e de Lisboa (+0,9%).

Globalmente para o sistema portuário, e como já referido, a AB reduziu-se mais ligeiramente que o número de navios (-1,6%, face a -3,3%), contribuindo para o incremento da dimensão média do navio para 21,4 mil (+1,7%).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (44,6%), totalizando 61,7 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 49,4 mil, mais do dobro que a segunda infraestrutura portuária em termos de dimensão de navios (porto de Lisboa, com uma dimensão média de navio, em termos de AB, de 21,9 mil).

Quadro 14 – Escalas de navios, arqueação bruta e dimensão média (Acumulado/2024)

Porto \ Navios	Jan - Ago / 2024			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	125	618	4,9	1,9%	0,4%	-22,4%	-7,2%	19,5%
Leixões	1 585	22 616	14,3	24,5%	16,4%	-1,9%	-1,2%	0,7%
Aveiro	627	4 174	6,7	9,7%	3,0%	-11,7%	-4,5%	8,1%
Figueira da Foz	301	1 086	3,6	4,7%	0,8%	-0,7%	1,7%	2,4%
Lisboa	1 453	31 858	21,9	22,5%	23,1%	0,3%	0,9%	0,5%
Setúbal	1 077	15 588	14,5	16,7%	11,3%	-2,2%	4,1%	6,5%
Sines	1 247	61 661	49,4	19,3%	44,6%	-3,5%	-3,8%	-0,3%
Portimão	39	547	14,0	0,6%	0,4%	14,7%	-31,3%	-40,1%
Faro	7	17	2,4	0,1%	0,0%	-61,1%	-61,5%	-1,1%
Total Geral	6 461	138 164	21,4	100,0%	100,0%	-3,3%	-1,6%	1,7%

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 com os portos espanhóis, com os quais partilham significativa área de *hinterland* e se encontram em concorrência direta num conjunto elevado de cargas, em particular, 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 positiva do sistema portuário de Espanha, entre os meses de janeiro e agosto de 2024, de +3%.

Salvaguardadas as devidas diferenças entre os dois sistemas portuários em termos de volume e dimensão, constatou-se um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional, em termos percentuais e na sua globalidade, onde, conforme anteriormente referido, se constatou um crescimento de movimentação no mesmo período de +8,6%, comparativamente com o período equivalente de 2023 (ver Quadro 15).

Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2024)

Sistema Portuário	Jan - Ago / 2024							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	30 355	9,8%	8 933	-8,4%	23 038	15,4%	62 326	8,6%
Espanha	187 983	6,9%	56 359	-9,2%	122 140	3,7%	366 482	3,0%

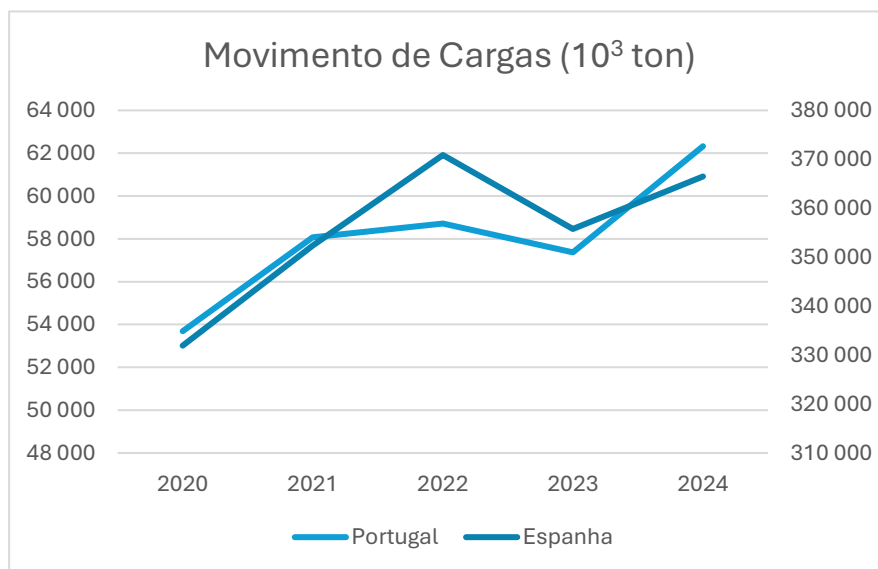
Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 366,5 milhões de toneladas, ou seja 5,9 vezes mais que o sistema portuário nacional (62,3 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,7 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao Produto Interno Produto.

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

- Na categoria da Carga Geral, o sistema portuário nacional observou um crescimento de +9,8%, ou seja, melhor que o acréscimo constatado no mesmo período no conjunto dos portos espanhóis e que foi de +6,9%;
- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal continuou a ser melhor que o de Espanha, na medida em que no sistema portuário nacional, apesar de ter verificado uma evolução negativa de -8,4%, foi menos penalizado que o sistema portuário espanhol, em que esta categoria de mercadorias observou uma redução -9,2%; e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação mantém-se, na medida em que o conjunto dos portos nacionais cresceu mais que o sistema portuário espanhol, ou seja, respetivamente +15,4% e +3,7%.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos períodos de janeiro a agosto dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário nacional cresceu +16,1% enquanto o sistema portuário espanhol cresceu +10,4% relativamente ao início do quinquénio (ver Gráfico 9).

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



3.2. Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, ambos os sistemas portuários – nacional e espanhol – evoluíram positivamente e com uma taxa de crescimento similar, com os

portos nacionais a movimentar, entre janeiro e agosto de 2024, 2,2 milhões de TEU (+11,8%) e os portos espanhóis, 12,2 milhões de TEU (+11,6%) (ver Quadro 16).

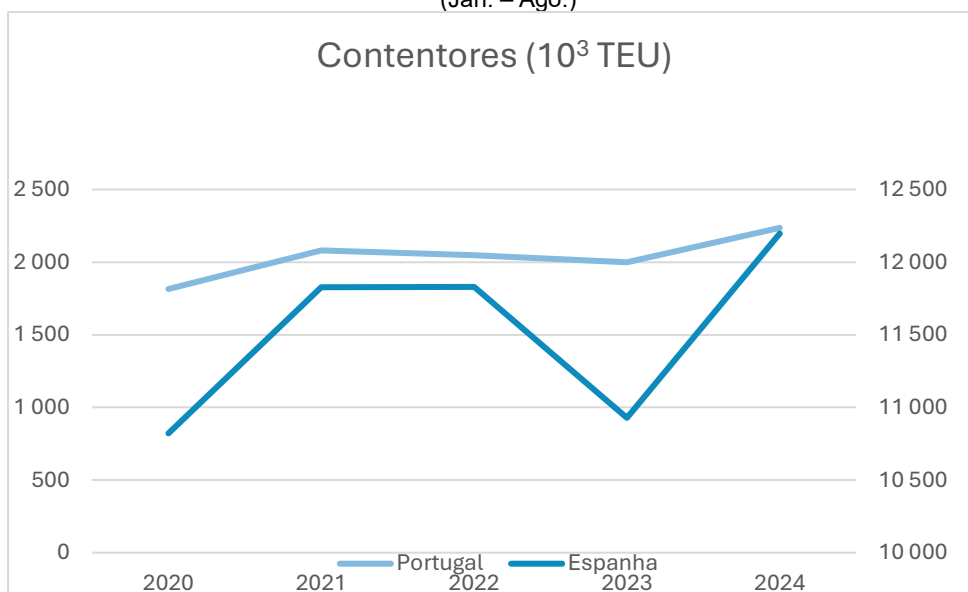
Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2024)

Sistema Portuário	Jan - Ago / 2024 mil TEU	Varição (%)
Portugal	2 236	11,8%
<i>Hinterland</i>	1 153	6,0%
<i>Transshipment</i>	1 083	18,8%
Espanha	12 197	11,6%
<i>Hinterland</i>	5 608	5,1%
<i>Transshipment</i>	6 589	17,8%

Por tipos de tráfego, os sistemas portuários de Portugal e de Espanha registam crescimentos no *transshipment* e no *hinterland*, sendo que os portos portugueses apresentam, em ambos, uma evolução ligeiramente mais favorável (*Transshipment* - PT: +18,8%; ES: +17,8% / *Hinterland* - PT: +6%; ES: +5,1%).

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários nos períodos de janeiro a agosto, desde 2020, os portos nacionais ganharam +23,2% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou apenas um crescimento de +12,7% (ver Gráfico 10).

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



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Ago.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	3 197	202	6,8%	25 322	100,0%	2 975	13,3%
					40,6%		
Viana do Castelo				0	0,0%	0	
Leixões	601	19	3,3%	4 717	18,6%	-29	-0,6%
Aveiro		-8	-100,0%	97	0,4%	14	16,5%
Figueira da Foz	14	3	30,9%	87	0,3%	-14	-13,6%
Lisboa	510	157	44,7%	3 314	13,1%	473	16,6%
Setúbal	141	29	25,5%	1 047	4,1%	-39	-3,6%
Sines	1 931	2	0,1%	16 061	63,4%	2 570	19,0%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	500	118	30,9%	3 967	100,0%	-77	-1,9%
					6,4%		
Viana do Castelo	17	-2	-11,9%	114	2,9%	-9	-7,5%
Leixões	85	-31	-26,8%	993	25,0%	63	6,8%
Aveiro	174	77	78,6%	1 183	29,8%	-111	-8,6%
Figueira da Foz	54	-4	-7,2%	669	16,9%	12	1,8%
Lisboa	27	14	99,7%	146	3,7%	3	2,4%
Setúbal	139	63	83,7%	844	21,3%	-38	-4,3%
Sines	4	2	125,8%	18	0,5%	6	52,9%
Faro		0			0,0%	-3	-100,0%
Ro-Ro	120	-15	-11,1%	1 066	100,0%	-193	-15,3%
					1,7%		
Viana do Castelo		0	-100,0%	0	0,0%	0	223,5%
Leixões	95	-6	-5,5%	724	67,9%	-183	-20,2%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	5	5		21	2,0%	21	
Setúbal	19	-12	-38,0%	305	28,6%	-17	-5,4%
Sines	1	-2	-66,6%	16	1,5%	-14	-46,2%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 816	305	8,7%	30 355	48,7%	2 705	9,8%

Granéis Sólidos	Ago.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	52	-64	-55,4%	818	100,0%	-34	-4,0%
Viana do Castelo		0			1,3%	0	
Leixões	20	-36	-63,9%	392	48,0%	-42	-9,6%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	31	-28	-47,4%	282	34,4%	-136	-32,6%
Sines		0		144	17,6%	144	
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	8	-1	-13,2%	188	100,0%	74	64,8%
Viana do Castelo		0			0,3%	0	
Leixões		0			0,0%	0	
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	8	-1	-13,2%	188	100,0%	74	64,8%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	169	-300	-63,9%	3 286	100,0%	-270	-7,6%
Viana do Castelo	3	3		18	5,3%	-6	-25,3%
Leixões	33	-74	-69,0%	456	0,6%	-5	-1,1%
Aveiro		-75	-100,0%	590	13,9%	-53	-8,2%
Figueira da Foz		0			17,9%	0	
Lisboa	129	-158	-55,0%	2 145	0,0%	-215	-9,1%
Setúbal		0		73	65,3%	8	11,7%
Sines	4	4		4	2,2%	2	82,5%
Faro		0			0,1%	0	
Outros Granéis Sólidos	582	-33	-5,3%	4 640	100,0%	-593	-11,3%
Viana do Castelo	6	-2	-29,1%	59	7,4%	-5	-7,7%
Leixões	84	-4	-4,4%	716	1,3%	-139	-16,2%
Aveiro	87	-14	-13,5%	768	15,4%	-28	-3,6%
Figueira da Foz	91	9	10,9%	674	16,6%	41	6,5%
Lisboa	148	34	30,4%	816	14,5%	-472	-36,7%
Setúbal	158	-49	-23,7%	1 430	17,6%	82	6,1%
Sines	7	0	0,8%	155	30,8%	-33	-17,3%
Faro		-7	-100,0%	22	3,3%	-40	-64,2%
Totais	810	-398	-33,0%	8 933	14,3%	-823	-8,4%

Granéis Líquidos	Ago.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	885	36	4,2%	7 110	100,0%	134	1,9%
					11,4%		
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0			0,0%	-18	-100,0%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	885	36	4,2%	7 110	100,0%	152	2,2%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 309	20	1,6%	12 155	100,0%	3 507	40,6%
					19,5%		
Viana do Castelo	3	0	-14,1%	16	0,1%	-2	-11,0%
Leixões	185	-45	-19,7%	1 424	11,7%	-160	-10,1%
Aveiro	77	22	39,5%	430	3,5%	36	9,0%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	121	16	15,4%	726	6,0%	42	6,1%
Setúbal	21	16	274,6%	65	0,5%	15	31,1%
Sines	902	13	1,4%	9 495	78,1%	3 577	60,4%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	426	-46	-9,8%	2 821	100,0%	-270	-8,7%
					4,5%		
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	9	0	1,3%	83	2,9%	-3	-3,4%
Aveiro	16	-3	-13,9%	123	4,3%	26	27,5%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	2	2		14	0,5%	14	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	399	-46	-10,4%	2 602	92,2%	-308	-10,6%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	100	-8	-7,8%	952	100,0%	-292	-23,5%
					1,5%		
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0		11	1,1%	1	14,6%
Aveiro	43	-5	-10,7%	484	50,9%	22	4,8%
Figueira da Foz		0		8	0,8%	8	
Lisboa	23	-17	-43,6%	252	26,5%	-234	-48,1%
Setúbal	20	10	92,6%	126	13,2%	18	16,6%
Sines	14	5	49,4%	71	7,4%	-108	-60,3%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	2 720	1	0,0%	23 038	37,0%	3 079	15,4%

