



MERCADO PORTUÁRIO

TRÁFEGO MARÍTIMO DE MERCADORIAS

PORTOS DO CONTINENTE

2 0 1 5

Junho de 2016

Índice

0.	Factos mais relevantes no tráfego marítimo de mercadorias em 2015	3
1.	Enquadramento Modal do Transporte Marítimo de Mercadorias	6
2.	Movimento geral de mercadorias	9
	Por Porto	9
	Por Classe de Carga	10
	Por Fluxo de Tráfego	10
	Por país de registo do operador do transporte marítimo	11
	Por bandeira do navio	12
3.	Movimento de mercadorias em cabotagem marítima nacional.....	13
3.1.	Cabotagem Continental	14
3.2.	Cabotagem Insular	17
4.	Movimento de mercadorias em Tráfego Internacional	20
4.1.	Análise global	20
4.2.	Tráfego de Importação	23
4.3.	Tráfego de Exportação	27
4.4.	Tráfego Internacional com o Principal Mercado Tradicional - Espanha	32
5.	Movimento de Contentores	34
6.	Navios	37
6.1.	Movimento de Navios	37
6.2.	Frota Operacional de Bandeira Portuguesa	41
	Anexos	43
	Anexo 3.1-A Tráfego de mercadorias em Cabotagem Continental	44
	Evolução anual por Porto	
	Tráfego por Porto de Origem e Porto de Destino – 2015	
	Anexo 3.2-A Tráfego de mercadorias em Cabotagem Insular	45
	Carga Embarcada / Desembarcada para/de RAM e RAA por Classe de Carga	
	Anexo 4.1-A Tráfego Internacional	46
	Evolução anual por Porto declarante – Importação / Exportação	
	Tráfego Internacional por Porto e Continente O/D	
	Anexo 4.1-B Tráfego de Importação e Exportação – 2015	47
	Por Porto Declarante e Granéis Líquidos / Granéis Sólidos / Carga Contentorizada	
	Anexo 4.2-A Tráfego Internacional de Mercadorias em 2015 / Importação	48
	Por Classe de Carga e Continente para os Principais Portos	
	Anexo 4.2-B Tráfego de Importação	49
	Evolução anual para Principais Países de Origem e Principais Mercadorias	
	Anexo 4.3-A Tráfego Internacional de Mercadorias em 2015 / Exportação	50
	Por Classe de Carga e Continente para os Principais Portos	
	Anexo 4.3-B Tráfego de Exportação	51
	Evolução anual para Principais Países de Origem e Principais Mercadorias	
	Anexo 4.4-A Tráfego com Espanha	52
	Anexo 6.1-A Evolução do número de escalas por Tipologia e GT	53
	Anexo 6.1-B Número de escalas por País de registo e Principais Tipologias de navio - 2015	54

0. FACTOS MAIS RELEVANTES NO TRÁFEGO MARÍTIMO DE MERCADORIAS EM 2015

1. Durante o ano de 2015 o volume de mercadorias movimentadas nos portos comerciais, em tráfego internacional e de cabotagem nacional, ascendeu a 83,9 milhões de toneladas, nos diversos tipos de acondicionamento. Este volume é o mais elevado de sempre e foi superior em +7,9% ao valor registado em 2014, corresponde a +6,16 milhões de toneladas.

Esta variação global é o resultado de comportamentos distintos, quer a nível dos fluxos de tráfego, em termos de origem e destino das mercadorias, quer a nível da tipologia da forma de acondicionamento usado para efetuar o seu transporte, quer ainda em termos da atividade desenvolvida pelos vários portos do Continente, que integram o sistema portuário.

Em termos dos fluxos de tráfego, a variação observada resultou da conjugação do aumento do volume das importações em +12,5% e das exportações em +6,5%, com uma quebra do tráfego de cabotagem nacional de -7,9% (resultante de uma recessão de -9,8% na cabotagem continental, de -1,2% na cabotagem com a Madeira e de -1,9% com os Açores).

No que respeita à forma de acondicionamento das mercadorias, importa referir a contração do tráfego de Carga Geral Fracionada, na ordem dos -2,2%, o acréscimo de +13,2% nos Granéis Líquidos (impulsionado pelo aumento de +43,7% nas exportações de Produtos Petrolíferos e pelo aumento de +26% nas importações de Petróleo Bruto), o acréscimo de +51,3% na carga movimentada no sistema Roll-On/Roll-Off; o aumento de +6,7% da Carga Contentorizada e a variação de +4,1% nos Granéis Sólidos (muito por efeito do aumento de +18,5% na importação de Carvão).

Naturalmente, os portos que asseguraram os movimentos de mercadorias referidos refletiram as variações de forma distinta, tendo o porto de Sines registado um acréscimo de +6,16 milhões de toneladas movimentadas (coincidente com a variação global registada em todo o sistema portuário), correspondente a +17,6% do que em 2014. Das variações observadas nos restantes portos, que praticamente se anulam mutuamente (saldo de -6 mil toneladas), são positivas as verificadas em Leixões (+4,8%), Aveiro (+3,9%) e Faro (+11,1%) e negativas as registadas em Viana do Castelo (-7%), Lisboa (-2,2%), Figueira da Foz e Setúbal (ambas de -7,5%).

2. Os operadores de transporte marítimo responsáveis pela atividade desenvolvida estão registados em vários países, sendo a Suíça o país de registo dos que representaram o maior volume de mercadorias movimentadas em 2015, com 20% do total, seguindo-se Portugal com 11,3% e o Reino Unido com 8,8%. Considerando apenas o tráfego internacional verifica-se que Portugal desce para a 7ª posição, com 4,4% da tonelagem de mercadorias, sendo que no tráfego doméstico os operadores de transporte com registo em Portugal representam 76,5% da carga, ocupando a 1ª posição, seguido dos Países Baixos, com 9,1% e da Alemanha com 2,8%.

No que respeita à nacionalidade da bandeira de registo dos navios que escalaram os portos nacionais verifica-se uma dispersão muito elevada, surgindo no topo o Panamá, Libéria e Malta, com, respetivamente, 15,6%, 13,7% e 12,1%, com Portugal a ocupar a 9ª posição, com 3,9%, subindo, no entanto, dois lugares relativamente a 2014.

3. O porto que assegurou a movimentação do maior volume de mercadorias foi Sines, representando 49,2% do total, tendo ganho 4 pontos percentuais (comparativamente a 2014) às quotas dos restantes portos (1,4% a Setúbal, 1,3% a Lisboa e 0,6% a Leixões, para destacar os mais relevantes). Em volume de carga movimentada segue-se o porto de Leixões com 20,8% e Lisboa com 12,6%. O volume de carga movimentada nestes portos é significativamente influenciado pelos segmentos de mercado constituídos pela importação de Petróleo Bruto, Carvão e Gás Natural, em Sines e Leixões, pela importação de Cereais, em Lisboa, e ainda pela exportação de Produtos Petrolíferos, nomeadamente por Sines. Esta influência advém da localização das refinarias e silos cerealíferos e da forte dependência de Portugal da importação das matérias primas referidas.

Acresce sublinhar, também, a forte importância de Sines no mercado de *transhipment* de carga contentorizada, que, em 2015, representou cerca de 46% do movimento total do porto.

4. O volume de mercadorias movimentadas nos portos do continente no âmbito da cabotagem nacional totalizou cerca de 8,4 milhões de toneladas, valor inferior em -7,9% ao registado em 2014. Os portos que mais contribuíram para este tráfego foram Leixões e Sines, muito por efeito da sua função distribuidora para os outros portos dos produtos petrolíferos processados nas refinarias localizadas na sua proximidade.

Se atendermos ao facto de que as mercadorias expedidas interportos do Continente são objeto de duas operações, de carga no porto de origem e de descarga no porto de destino, podemos considerar que o volume de mercadorias transportadas em cabotagem continental é de cerca de 3,15 milhões de toneladas. Adicionando este volume de mercadorias ao do tráfego com as Regiões Autónomas (982,1 mil toneladas com a Madeira e 1,1 milhões de toneladas com os Açores) obtemos um volume de mercadorias transportadas em cabotagem nacional de e para os portos comerciais do Continente da ordem de 5,24 milhões de toneladas.

Importa sublinhar o facto de a cabotagem insular ser efetuada principalmente com o porto de Lisboa, que representou cerca de 46,2% do total em 2015, seguido de Leixões, com 28,6%, e de Sines, com 19,4%, num total de 413,7 mil toneladas recebidas (maioritariamente 'Produtos alimentares, bebidas e tabaco' e 'Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca') e de 1,68 milhões de toneladas expedidas (maioritariamente 'Coque e produtos petrolíferos refinados' e também 'Produtos alimentares, bebidas e tabaco').

5. O acréscimo de +12,5% verificado no tráfego de Importação eleva o volume de mercadorias movimentadas neste segmento de mercado a 45 milhões de toneladas, no qual o porto de Sines, impulsionado pelo tráfego de *transshipment*, representou 54% e registou um acréscimo de +17,7% relativamente a 2014, destacando-se também os portos de Leixões e Aveiro com variações positivas significativas, de +12,7% e +24,3%, respetivamente, e Setúbal com +4,8%. Os restantes portos registaram volumes de importação inferiores ao do ano anterior, traduzindo quebras de -0,3% em Lisboa, -20,9% em Viana do Castelo e -26,4% em Figueira da Foz.

Relativamente aos continentes de origem da carga importada destaca-se a Europa que representou 43,8% do total, com um crescimento de +6,3% face a 2014, sendo que a América e África representam quotas semelhantes neste segmento, de 25,9% e 24,7%, e ambos com um volume significativamente superior ao de 2014, de +24% e +28,1%, respetivamente. As mercadorias que mais peso representaram nas importações foram o 'petróleo bruto e gás natural' (nomeadamente de Angola, Rússia, Egito e Argélia), 'coque' (da Colômbia) e 'produtos da agricultura' (da Ucrânia, França e Brasil).

Em termos globais no que respeita à tipologia da carga, constata-se que os seis principais países da Europa de onde se efetuaram importações são a Espanha, Rússia, Turquia, Países Baixos, Reino Unido e Bélgica, que representaram 72,2% do total das mercadorias importadas deste continente. Idêntica percentagem acumulada das importações de África é obtida com quatro países, a saber Angola, Egito, Argélia e Nigéria, enquanto na América se atinge a quota de 81,8% das importações com a Colômbia, Brasil, Estados Unidos e Uruguai.

6. O tráfego marítimo de Exportação cresceu +6,5% no ano e 2015 e atingiu 30,5 milhões de toneladas, representando 40,4% do total do tráfego internacional. Para a criação deste quadro foi determinante o comportamento do porto de Sines que registou um crescimento de +26,9% e atingiu uma quota de 45,3%, beneficiando também, naturalmente do volume do *transshipment*.

Neste fluxo das exportações, o comportamento dos restantes portos foi bastante assimétrico, sublinhando-se a observação de variações positivas em Viana do Castelo (+3,4%), Aveiro (+3,8%), Figueira da Foz (+0,2%) e Faro (+4,6%), e negativas em Leixões (-8,8%), Lisboa (-2,5%) e Setúbal (-12,4%).

O volume mais elevado de exportações foi para a Europa, destino de 43,7% do total e com um acréscimo de +10,3% relativamente a 2014. A África recebeu 28,2% das exportações nacionais e registou uma quebra de -4,5%, sendo que a América registou uma quota de 19,8% e um crescimento de +7,1%. Em termos de mercadorias exportadas merece particular enfoque os 'produtos petrolíferos refinados' (nomeadamente para a Espanha, E.U.A., Gibraltar e Países Baixos), 'Produtos alimentares,

bebidas e tabaco' (com destaque para Angola e Reino Unido) e 'Outros produtos minerais não metálicos' (para Guiné e Colômbia).

Embora com uma quota de apenas 7,1% do total, destaca-se o facto de o mercado Asiático ter registado um aumento de +11,2% face aos valores de 2014, onde a quebra de -33,8% que se registou nas exportações para a China foi compensada por acréscimos significativos observados, em particular, para os Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita, Índia e Paquistão.

No continente Europeu os principais países destino das exportações nacionais foram a Espanha, Países Baixos, Reino Unido, França e Alemanha, que representaram 71,7% do total; em África verifica-se que a Argélia, Angola, Marrocos, África do Sul e Cabo Verde representaram 72,3%; e na América cerca de 81% das exportações portuguesas tiveram como destino os E. U. A., Brasil, Canadá e Colômbia.

7. Os navios que escalaram os portos comerciais do continente apresentaram, naturalmente, várias tipologias, incluindo os navios de cruzeiro e de transporte de passageiros, sendo que, em número de escalas efetuadas, se destacam os navios de Carga Geral, que representaram 35,8% do total, registando um decréscimo de -2,9% relativamente a 2014, sendo que apenas 4,3% arvoraram o pavilhão nacional. Na posição seguinte surgem os navios de Contentores, com uma quota de número de escalas de 32,5% e uma taxa de crescimento de +4,1%, tendo 14,7% arvorado pavilhão nacional, e os navios de Granéis Líquidos, representando 19,6%, registaram um ligeiro aumento do número de escalas (+0,8%), estando apenas 1,8% registados em Portugal.

Em termos de nacionalidade do registo refere-se que a maioria destes navios arvorou pavilhão estrangeiro, tendo representado 92,3% do total das escalas, verificando-se quotas mais elevadas nos navios de Granéis Líquidos (98,2%) e de Cruzeiro (96,5%).

Relativamente à dimensão dos navios que escalam os portos do Continente, sublinha-se que se tem verificado um progressivo aumento, merecendo destaque os navios com arqueação bruta (GT) entre 20 e 40 mil cuja taxa média anual de crescimento no período de 2011 a 2015 foi de +16,1%, tendo sido a dos navios com GT superior a 40 mil de +16,2%. Nas classes de GT entre 2 e 5 mil e entre 5 e 10 mil, verifica-se a curiosidade de registarem taxas médias anuais de crescimento simétricas de +2,3% e de -2,3%, respetivamente.

Importa realçar o facto de os navios de Contentores com uma arqueação bruta igual ou superior a 20 mil terem apresentado uma taxa média anual de crescimento de cerca de 30%, enquanto todas as outras classes de dimensão apresentaram valores negativos a uma taxa média de -1,8%, sendo de -7,8% para os de GT inferior a 5 mil.

8. A frota operacional de bandeira portuguesa em registo convencional tem observado uma constante diminuição do número de navios, mantendo no final de 2015 as 10 unidades que registava em 2014, destacando-se os oito porta-contentores afetos ao tráfego de cabotagem.

Por outro lado, o Registo Internacional de Navios da Madeira (RIN-MAR) continua a manifestar um crescimento, que em 2015 se traduz num aumento de +50,5% face a 2014, após neste ano ter crescido +51,2% comparativamente a 2013.

Nas diversas tipologias, o número de navios registados no final de 2015 ascendia a 280 unidades, com maior relevância dos porta-contentores, que representavam 46,1% do total (após aumento de +92,5% relativamente a 2014), seguido dos Graneleiros, com uma quota de 12,9% (tendo registado um aumento de +63,6%), e de Carga Geral, com 9,6% (tendo em 2015 mais do que duplicado o número de registos).

Importa também referir que 38,3% dos 94 registos efetuados em 2015 respeitam a navios com uma arqueação bruta superior a 40 mil (maioritariamente na tipologia de porta-contentores) e 19,1% a navios com arqueação bruta entre 20 e 40 mil.

1. ENQUADRAMENTO MODAL DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS

Condicionados por uma elevada diversidade de fatores, desde a localização geográfica da origem ou destino das mercadorias, passando pela própria natureza, volume e valor destas, e terminando na competitividade e custos dos modos e meios de transporte disponíveis para assegurar a necessária transferência dos bens, os agentes económicos, com maior ou menor grau de liberdade de escolha, tomam as suas opções pelos modos de transporte a utilizar ou pela sua combinação, dada a complementaridade existente.

A crescente globalização e interdependência das economias, quaisquer que elas sejam, em paralelo com o aumento da intensidade da competição entre as empresas, torna a existência de eficientes cadeias logísticas num fator imprescindível à competitividade dos países ou mesmo de continentes.

Por sua vez, os acordos comerciais entre a União Europeia e outras áreas económicas do planeta, com relevo para a América, designadamente no contexto do Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento (TTIP), bem como alguns desenvolvimentos de engenharia com relevância regional ou global, como por exemplo o recente alargamento do Canal do Panamá e as potencialidades da Rota do Ártico, permitem perspetivar um assinalável incremento das trocas comerciais, nomeadamente entre as economias dos dois lados do Atlântico, estimulando igualmente o uso dos serviços de transportes e logística.

Neste contexto, o transporte marítimo é responsável pelo escoamento de 80% do comércio mundial, 40% do tráfego de mercadorias intraeuropeu e 60% do escoamento do comércio externo de Portugal, constituindo-se como um dos pilares fundamentais no crescimento da economia global e na prosperidade das nações, sendo igualmente um fator essencial de competitividade das empresas a nível mundial.

Portugal, ainda que numa mega concorrência com as outras regiões localizadas na fachada Atlântica da Europa, assume, assim, uma particular relevância, dada a sua situação geográfica privilegiada no cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo Norte-Sul e Este-Oeste, que interligam a Europa à América, África e Extremo Oriente.

Adicionalmente, a concretizar-se o TTIP, o transporte marítimo envolverá um mercado de 900 milhões de habitantes, fomentando um incremento de soluções de mobilidade e dos serviços de transporte na região geográfica do Atlântico, onde Portugal pode efetivamente desempenhar um papel de interface ou de charneira.

É, assim, natural que o mercado relevante dos portos nacionais não se restrinja ao âmbito geográfico do território nacional, estendendo-se igualmente ao mercado ibérico e europeu, e mesmo a territórios terceiros numa área geográfica de proximidade, como por exemplo o Norte de África.

De facto, a maioria dos portos nacionais estão inseridos na Rede Transeuropeia de Transportes e os três principais portos, ou seja Leixões, Lisboa e Sines, integram a rede principal, especificamente o Corredor Atlântico que liga a Península Ibérica, a fachada atlântica europeia e o centro da Europa, até Estrasburgo/Mannheim na Alemanha.

Conforme valores do quadro seguinte, refere-se que durante o ano de 2015 foram transportadas cerca de 247,2 milhões de toneladas de mercadorias em todo o território nacional e modos de transporte (+4,2% do que em 2014), cabendo 60,3% ao modo rodoviário e cerca de 35,2% ao modo marítimo, quota esta superior em 1,2 pontos percentuais à registada no anterior. Sublinha-se o facto de o rodoviário se apresentar como o modo de transporte utilizado por excelência para as trocas de bens no âmbito do mercado interno, representando 50,8% do volume total de mercadorias transportadas.

Modo de transporte	2013		2014		2015		Δ% 2015/2014
	10 ³ Tons	%	10 ³ Tons	%	10 ³ Tons	%	
Marítimo	78 373	33,3%	80 743	34,0%	86 960	35,2%	+7,7%
Rodoviário	147 304	62,7%	145 990	61,6%	149 010	60,3%	+2,1%
Nacional	121 477	51,7%	120 272	50,7%	125 611	50,8%	+4,4%
Internacional	25 827	11,0%	25 718	10,8%	23 399	9,5%	-9,0%
Ferroviário	9 191	3,9%	10 291	4,3%	11 094	4,5%	+7,8%
Aéreo (*)	142	0,1%	150	0,1%	147	0,1%	-2,1%
TOTAL	235 010	100,0%	237 174	100,0%	247 211	100,0%	+4,2%

(*) Carga e Correio

Fonte: INE

Em termos de variação comparativamente a 2014, o modo marítimo regista um acréscimo de 6,2 milhões de toneladas (correspondente a +7,7%), enquanto o rodoviário aumenta 3 milhões de toneladas (+2,1%) e o ferroviário cerca de 800 mil toneladas (+7,8%).

Tal como já assinalado, considerando apenas o tráfego internacional, constata-se que o modo marítimo assume a posição mais relevante, captando cerca de 60% do volume total das mercadorias importadas e exportadas, conforme quadro da página seguinte reportado ao ano de 2014, seguindo-se o transporte rodoviário com cerca de 35% e, residualmente, o ferroviário, aéreo e outros (cfr. nota ao quadro seguinte), que no conjunto rondam os 5%.

A maior relevância do transporte marítimo revela-se nas importações, facto a que não é alheia a forte dependência de Portugal das matérias primas fósseis (para produção de energia) e de cereais, que são maioritariamente adquiridas noutros continentes com transporte efetuado por navios petroleiros ou graneleiros, sendo que os de proveniência do continente europeu não apresentam características adequadas ao transporte rodo ou ferroviário, sublinhando-se ainda a utilização de oleodutos, para o transporte de volume significativo de gás natural.

COMÉRCIO INTERNACIONAL POR MODOS DE TRANSPORTE

Ano: 2014 Unidade: 10³ Tonelas

Modo de transporte	Importadas		Exportadas		Total		% Exportações	% Tráfego Total
	Volume	%	Volume	%	Volume	%		
Marítimo	32 447	61,5%	21 552	57,5%	54 000	59,9%	39,9%	66,9%
Rodoviário	17 556	33,3%	14 752	39,4%	32 308	35,8%	45,7%	22,1%
Ferroviário	438	0,8%	158	0,4%	597	0,7%	26,5%	5,8%
Aéreo	37	0,1%	1 006	2,7%	1 044	1,2%	96,4%	s/s
Outro (*)	2 262	4,3%	10	0,0%	2 273	2,5%	0,5%	-
Total	52 741	100,0%	37 479	100,0%	90 221	100,0%	41,5%	38,0%

(*) Inclui remessas postais, instalações fixas de transporte e propulsão própria

Fonte: INE

O volume de mercadorias transportadas por via marítima a que se fez referência respeita, naturalmente, a todo o território nacional, sendo servido pelos portos comerciais do continente e das regiões autónomas da Madeira e Açores.

A estrutura e evolução do tráfego marítimo registado no último triénio pelas unidades territoriais de nível I são as constantes no quadro seguinte,

Unidade: 10³ Toneladas

NUTS I	2013	2014	2015	%
Continente	75 049	77 700	83 860	96,5%
Região Autónoma da Madeira	1 125	1 096	1 093 (*)	1,3%
Região Autónoma dos Açores	2 075	1 925	1 989 (*)	2,3%
Total	78 249	80 721	86 942	100,0%

(*) Valores estimados

Fonte: INE

de cuja leitura se constata que o movimento assegurado pelos portos do continente correspondem a cerca de 96,5% do total nacional (com dados da R.A.Madeira e da R.A.Açores estimados para 2015), sendo perceptível a tendência de crescimento positivo subjacente à evolução do tráfego reportado pelos portos do Continente e a tendência de manutenção do tráfego reportado pelas regiões autónomas.

No presente relatório pretende-se efetuar uma caracterização do tráfego marítimo assegurado pelos portos comerciais do Continente, incluindo, naturalmente, o relativo à cabotagem insular e destacar as evoluções e variações mais significativas, nomeadamente a nível dos mercados das cargas movimentadas (na sua forma de acondicionamento), dos fluxos de tráfego (importação, exportação e tráfego doméstico) e regiões geográficas de origem e destino das mercadorias.

Concluindo, temos que a base estatística subjacente ao presente relatório é constituída pela informação declarada pelas administrações portuárias com jurisdição sobre os portos do Continente, no âmbito da Diretiva 95/64/CE do Conselho da União Europeia (vulgo 'Diretiva Marítima'), cuja aplicação implica que o apuramento da tonelagem das mercadorias movimentadas se efetue excluindo a tara dos contentores cheios.

2. MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS

Por Porto

O volume das mercadorias movimentadas em 2015 nos portos do Continente atingiu um total de 83,9 milhões de toneladas, ultrapassando em 6,2 milhões de toneladas, ou seja +7,9%, o valor registado em 2014.

O porto com a maior quota de tráfego é Sines, representando 49,2% do total e beneficiando de um acréscimo de +17,6%, seguido de Leixões, com 20,8% após um aumento de +4,8%, Lisboa, com 12,6% após uma recessão de -2,2%, e de Setúbal, com 8,6% na sequência de uma quebra de -7,5%.

Constata-se que o aumento global de mercadorias movimentadas, nas várias tipologias de acondicionamento, corresponde aproximadamente ao acréscimo verificado no porto de Sines, tomado isoladamente, ou seja, as variações positivas e negativas dos restantes portos registam uma soma algébrica quase nula.

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE

Fluxo de tráfego	2011	2012	2013	2014	2015	2015 (%)	Varição 2014>2015	Δ% média anual
Viana do Castelo	490.481	502.912	496.359	457.135	425.261	0,5%	-7,0%	-3,7%
Leixões	15.288.953	15.280.216	15.872.364	16.661.651	17.458.638	20,8%	+4,8%	+3,6%
Aveiro	3.312.736	3.298.172	3.937.936	4.482.463	4.656.104	5,6%	+3,9%	+10,5%
Figueira da Foz	1.655.317	1.753.291	2.098.772	2.115.654	1.956.006	2,3%	-7,5%	+5,2%
Lisboa	11.209.158	10.060.958	10.867.782	10.766.164	10.527.867	12,6%	-2,2%	-0,6%
Setúbal	6.720.197	5.948.033	6.965.540	7.808.194	7.221.709	8,6%	-7,5%	+4,2%
Sines	24.870.449	27.286.138	34.599.607	35.053.807	41.218.469	49,2%	+17,6%	+13,5%
Faro	62.427	269.219	357.371	356.641	396.275	0,5%	+11,1%	+33,7%
Portimão	40.493	2.684	-	-	-	0,0%	-	-
Total	63.650.211	64.401.623	75.195.731	77.701.709	83.860.329	100,0%	+7,9%	+7,7%
Δ % Anual	1,4%	1,2%	16,8%	3,3%	7,9%	-	-	-

A evolução do volume de mercadorias movimentadas no período apresentado indicia uma tendência de crescimento global médio anual de +7,7%. Este indicador (calculado por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados) é positivo em todos os portos com exceção de Viana do Castelo e Lisboa, cuja taxa média anual é de -3,7% e -0,6%, respetivamente. Nos portos com tendência de crescimento positiva destaca-se Faro, com uma taxa média anual de +33,7%, Sines, com +13,5%, e Aveiro, com +10,5%, surgindo depois a Figueira da Foz, com +5,2%, não obstante a quebra registada em 2015, Setúbal, com +4,2%, e Leixões, com +3,6%.

Importa referir que a dimensão do porto de Sines no sistema portuário nacional, decorre do facto de, para além de ser o porto de excelência na importação de Petróleo Bruto, Carvão e Gás Natural, beneficia do forte tráfego de *transshipment* de Contentores, dada a concessão do respetivo terminal a um dos maiores operadores mundiais deste tráfego, e ainda do significativo volume de produtos petrolíferos refinados, originados na refinaria da Galp, inserida no seu *hinterland* próximo.

Por Classe de Carga

Na perspetiva da forma de acondicionamento (classe de carga), constata-se que o maior volume de mercadorias movimentadas surge nos Granéis Líquidos que representa 39% do total, por efeito, como já referido, da forte importação de petróleo bruto e gás natural e do comércio de produtos petrolíferos refinados. Segue-se a Carga Contentorizada com uma quota de 28,1%, para o que muito contribui o *transhipment* efetuado no porto de Sines, e os Granéis Sólidos com 22,7%, devido igualmente à necessidade de importação de carvão e de produtos agrícolas.

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE
POR CLASSES DE CARGA

Classes de carga	2011	2012	2013	2014	2015	2015 (%)	Variação 2014>2015	Δ% média anual
Granéis Líquidos	27.261.622	26.507.284	30.698.179	28.885.913	32.691.650	39,0%	+13,2%	+4,6%
Granéis Sólidos	16.354.197	16.431.140	16.596.163	18.284.579	19.037.783	22,7%	+4,1%	+4,3%
C. G. Contentorizada	14.074.556	15.135.759	20.139.902	22.079.759	23.562.144	28,1%	+6,7%	+15,0%
C. G. Fracionada	5.622.809	6.070.709	7.480.393	7.881.518	7.706.309	9,2%	-2,2%	+9,1%
Roll-On/Roll-Off	337.027	256.731	281.094	569.940	862.443	1,0%	+51,3%	+40,5%
Outros	-	11.166	5.965	-	-	0,0%	-	-32,2%
Total	63.650.211	64.412.789	75.201.696	77.701.709	83.860.329	100,0%	+7,9%	+7,7%

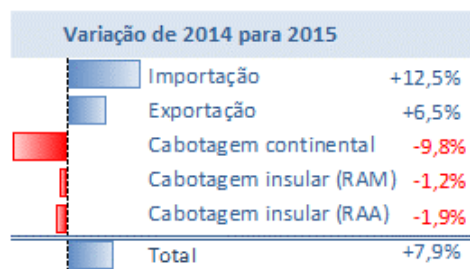
O crescimento mais significativo em tonelagem é observado nos Granéis Líquidos, com +3,8 milhões de toneladas a que corresponde um acréscimo de +13,2%, seguindo-se a Carga Contentorizada com +1,5 milhões de toneladas e um aumento de +6,7% comparativamente a 2014, sendo que esta última regista uma tendência de crescimento traduzida numa taxa média anual de +15%.

Embora numa dimensão mais reduzida merece destaque a carga Ro-Ro cuja variação face ao ano anterior é de +51,3% e apresenta um crescimento médio anual no período em análise de +40%. Este comportamento deve muito ao tráfego maioritariamente de Contentores realizado no Molhe Sul do porto de Leixões.

Por Fluxo de Tráfego

Considerando a origem e destino das mercadorias movimentadas e a sua variação face ao ano de 2014, o enfoque é dirigido ao tráfego de Importação, cuja variação é de +12,5%, enquanto o tráfego de Exportação é de +6,5% e a Cabotagem nacional, nas suas diversas faces, regista uma variação negativa.

Atendendo ao crescimento observado no período de 2011 a 2015, merece destaque evolução do tráfego de Exportação cuja tendência se traduz numa taxa média anual de +14,2%, beneficiando do acréscimo registado de 2012 para 2013 de +30,2%. O tráfego de Importação regista um crescimento médio anual de +6%.



**MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE
POR FLUXOS DE TRÁFEGO**

Fluxo de tráfego	2011	2012	2013	2014	2015	2015 (%)	Variação 2014>2015	Δ% média anual
Importação	36.196.590	34.850.570	38.786.336	39.964.674	44.977.699	53,6%	+12,5%	+6,0%
Exportação	18.253.968	20.729.135	26.979.724	28.631.691	30.494.230	36,4%	+6,5%	+14,2%
Cabotagem continental	6.773.330	6.725.304	7.300.481	6.977.537	6.294.037	7,5%	-9,8%	-1,0%
Cabotagem insular (RAM)	1.109.747	974.558	1.005.173	994.168	982.201	1,2%	-1,2%	-2,3%
Cabotagem insular (RAA)	1.316.576	1.110.890	1.118.052	1.133.639	1.112.162	1,3%	-1,9%	-3,3%
Outros	-	11.166	5.965	-	-	0,0%	-	-32,2%
Total	63.650.211	64.401.623	75.195.731	77.701.709	83.860.329	100,0%	+7,9%	+7,7%

Não obstante o crescimento das exportações ter ultrapassado o das importações nos últimos anos, o saldo entre estes dois fluxos é negativo em cerca de 14,5 milhões de toneladas, que representam cerca de 19,2% do volume total do tráfego internacional.

A quota do movimento portuário representada pelo tráfego doméstico situou-se em cerca de 10%, tendo regredido 1,6 pontos percentuais relativamente ao ano anterior, correspondente a uma quebra de -7,9%. Esta variação global do tráfego doméstico resultou de variações negativas em todos os seus segmentos, tendo sido mais acentuada a cabotagem continental, que registou uma quebra de -9,8%, seguida da cabotagem com a Região Autónoma dos Açores, quebra de -1,9%, e com a Região Autónoma da Madeira, cujo movimento registou um recuo de -1,2%.

Importa recordar que, em termos de movimento portuário, a cabotagem continental tem subjacente uma duplicação do volume de mercadorias deslocadas por transporte marítimo, uma vez que reflete a declaração efetuada pelos portos de origem e de destino.

O volume de tráfego com as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores corresponde de facto ao peso das mercadorias transportadas, pois as declarações de embarque e desembarque dos respetivos portos não são consideradas estatisticamente para efeitos da presente análise, mas apenas a declaração dos portos do Continente.

Por país de registo do operador do transporte marítimo

O país de registo dos operadores de transporte marítimo efetuado pelos navios que escalaram os portos nacionais apresenta uma elevada diversidade, que se traduz na existência de cerca de setenta nacionalidades distintas. Medindo o grau de importância pelo volume de tonelagem movimentada pelos navios que operam, surge no lugar cimeiro, no que respeita ao tráfego internacional, a Suíça, que representou 19,8% do total da carga e registou um acréscimo de +11,4% face ao

Tráfego Internacional

País de Registo do Operador	%Carga 2015	Δ% 2015/2014
Suíça	19,8%	+11,4%
Reino Unido	8,8%	+35,9%
Alemanha	6,5%	-13,1%
Países Baixos (Holanda)	6,1%	+18,9%
Grécia	5,8%	+9,1%
Espanha	5,2%	-4,5%
Portugal	4,4%	+20,2%
Dinamarca	4,2%	+49,9%
Noruega	3,2%	+32,3%
Turquia	3,1%	+28,3%

valor apurado em 2014. Seguem-se, ocupando posições acima de Portugal (que detém uma quota de 4,4% após um acréscimo de +20,2%), o Reino Unido (8,8% do total após um acréscimo de +35,9%), a Alemanha (6,5%), os Países Baixos (6,1%), a Grécia (5,8%) e a Espanha (5,2%). Destes últimos países sublinha-se o facto de a Alemanha e a Espanha terem registado quebras relativamente a 2014 de -13,1% e de -4,5%, respetivamente.

No tocante ao tráfego doméstico, cuja situação se resume no gráfico seguinte, verifica-se a existência de 24 diferentes nacionalidades de registo dos operadores que asseguram o respetivo transporte.

Tráfego de Cabotagem Nacional

País de Registo do Operador	%Carga 2015	Δ% 2015/2014
Portugal	76,5%	+1,8%
Países Baixos (Holanda)	9,1%	+19,8%
Alemanha	2,8%	+55,7%
Suíça	2,2%	-15,4%
Dinamarca	1,8%	-28,1%
Luxemburgo	1,1%	+44,0%
Singapura	1,1%	+1427,8%
Turquia	1,1%	-54,5%
Espanha	0,7%	-63,4%
Outros	3,4%	-

A quota mais elevada deste tráfego é representada, naturalmente, por operadores nacionais, com um volume de mercadorias movimentadas que representa 76,5% do total (superior em 7,2 pontos percentuais a 2014, após um aumento de +1,8% no seu volume). Na posição seguinte surgem os Países Baixos, com 9,1% do total, e um acréscimo de +19,8%, seguidos da Alemanha, Suíça e Dinamarca com quotas que variam entre 2,8% e 1,8%, traduzindo uma dimensão pouco significativa.

Por bandeira do navio

Estruturando o volume de carga movimentada nos portos do continente na perspetiva da nacionalidade do pavilhão dos navios que efetuam o seu transporte, constata-se que se reparte por navios registados em cerca de setenta países diferentes, embora a maioria represente volumes pouco significativos.

A bandeira sob a qual é transportada a maior parte da carga movimentada nos portos do continente é do Panamá, que representa 15,6% (após um crescimento de +11,8% face ao volume registado em 2014), seguida de perto pela Libéria e Malta representando 13,7% e 12,1% após variações positivas e significativas de +34,4% e +11,4%, respetivamente. Sublinha-se o facto de as bandeiras de todos estes países serem de conveniência.

Num segundo patamar de dimensão, e também com bandeiras de conveniência, encontram-se as Ilhas Marshal e Antígua e Barbuda, com 7,6% e 7% do total, que conjuntamente com o primeiro grupo referido totalizam 56% de carga movimentada.

Países de Registo do Navio

País	%Carga 2015	Δ% 2015/2014
Panamá	15,6%	+11,8%
Libéria	13,7%	+34,4%
Malta	12,1%	+11,4%
Marshall, Ilhas	7,6%	+28,1%
Antígua e Barbuda	7,0%	-7,0%
Países Baixos (Holanda)	4,4%	+18,9%
Chipre	4,0%	+3,6%
Grécia	4,0%	-9,5%
Portugal	3,9%	+7,8%
Reino Unido	3,8%	-11,2%
Hong Kong	3,3%	+50,8%
Baamas	2,9%	-13,4%
Itália	2,3%	-42,1%
Espanha	2,1%	-0,4%
Não especificados	13,1%	

3. MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM MARÍTIMA NACIONAL

Como foi já referido, o transporte de mercadorias que se efetua entre os portos do continente, determina uma duplicação do movimento portuário realizado, uma vez que para a mesma mercadoria transportada há dois portos declarantes, o que procede ao embarque e o que efetua o desembarque.

Neste ponto vamos considerar o tráfego portuário nesta perspetiva, considerando o volume global das mercadorias movimentadas no conjunto dos portos do continente, cuja origem ou destino são portos nacionais, do Continente ou Regiões Autónomas.

A sua evolução de 2011 até 2015 por porto declarante é resumida no quadro seguinte.

**VOLUME DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS EM TRÁFEGO DOMÉSTICO
EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE**

Porto Declarante	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Variação 2014→2015	Δ% média anual
Viana do Castelo	71.437	59.968	48.229	45.642	25.197	0,3%	-44,8%	-20,4%
Leixões	2.897.596	2.733.116	3.084.527	2.939.868	3.120.269	37,2%	6,1%	2,2%
Aveiro	384.341	360.854	404.521	547.724	205.694	2,5%	-62,4%	-4,4%
Figueira da Foz	1.626	3.180	8.944	76.862	134.075	1,6%	74,4%	-
Lisboa	1.615.808	1.627.674	1.692.706	1.628.679	1.495.620	17,8%	-8,2%	-1,5%
Setúbal	759.434	554.926	421.754	322.083	243.748	2,9%	-24,3%	-26,6%
Sines	3.433.307	3.479.733	3.768.990	3.544.486	3.140.395	37,4%	-11,4%	-1,5%
Faro	0	0	0	0	23.402	0,3%	-	-
Portimão	36.104	2.467	0	0	0	0,0%	-	-
TOTAL	9.199.653	8.821.918	9.429.671	9.105.344	8.388.400	100,0%	-7,9%	-1,5%
Variação anual	-	-4,1%	6,9%	-3,4%	-7,9%	-	-	-

No período em análise constata-se uma tendência global de evolução negativa no tráfego doméstico, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -1,5%, que termina com uma quebra de -7,9% em 2015 relativamente a 2014.

Esta tendência é comum a todos os portos com exceção de Leixões que, no período em análise, cresceu à razão de +2,2% ao ano, e registou um acréscimo de +6,1% em 2015 que lhe confere uma quota de 37,2%, praticamente a par da registada em Sines (37,4%). O peso relativo destes está intimamente relacionado com o tráfego de Granéis Líquidos, em particular o de produtos petrolíferos refinados, produzido nas refinarias localizadas no seu *hinterland* próximo.

O porto de Lisboa representa 17,8% do total e registou uma quebra de -8,2% de 2014 para 2015, com uma tendência de crescimento negativa de -1,5%, e tem como principal tráfego a Carga Contentorizada (onde os produtos alimentares, bebidas e tabaco, bem como os produtos da agricultura, da produção animal, ..., assumem um peso importante).

A composição do tráfego doméstico por classe de carga, e pelo que acima foi já referido, revela uma preponderância dos Granéis Líquidos, que em 2015 representaram 68,1% do total, não obstante a quebra de -12,6% face a 2014 que determina uma tendência ligeiramente recessiva a uma média de -1% ao ano. Segue-se a Carga Contentorizada que após registar um acréscimo de +7,6% fica com um peso relativo de 26,5% e uma taxa média anual de crescimento positiva de +1,8%. As restantes classes de carga representam uma quota de apenas 5,4%.

**VOLUME DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS EM TRÁFEGO DOMÉSTICO
EVOLUÇÃO ANUAL POR CLASSE DE CARGA**

Classe de Carga	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Varição 2014→2015	Δ% média anual
Granéis Líquidos	6.195.771	6.194.985	6.766.804	6.533.714	5.713.334	68,1%	-12,6%	-1,0%
Granéis Sólidos	833.800	591.434	497.567	460.762	385.800	4,6%	-16,3%	-17,7%
C. G. Contentorizada	2.080.418	1.991.906	2.119.104	2.068.826	2.226.269	26,5%	7,6%	1,8%
C. G. Fracionada	52.542	40.208	45.169	41.024	61.812	0,7%	50,7%	4,1%
Roll-On/Roll-Off	37.122	3.385	1.027	1.018	1.185	0,0%	16,4%	-
TOTAL	9.199.653	8.821.918	9.429.671	9.105.344	8.388.400	100,0%	-7,9%	-1,5%

Nos pontos seguintes será privilegiada a análise na perspetiva do tráfego marítimo de mercadorias, considerando apenas um dos sentidos das mercadorias movimentadas nos portos.

3.1. CABOTAGEM CONTINENTAL

O volume de mercadorias desembarcadas nos portos declarantes do continente, com origem nos outros portos do Continente, registou a evolução de 2011 para 2015 que se traduz nos valores do quadro seguinte, de cuja leitura ressalta a imagem de uma tendência recessiva que se reflete na quebra global de -10,3% em 2015 face a 2014, a que está associada uma tendência de evolução negativa de -1,4% ao ano.

**TRÁFEGO DE MERCADORIAS DESEMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
EVOLUÇÃO ANUAL**

Porto Declarante	Ano					Estrutura (%) 2015	Varição 2014→2015	Δ% média anual
	2011	2012	2013	2014	2015			
Viana do Castelo	71.437	59.968	48.229	45.642	25.197	0,8%	-44,8%	-20,4%
Leixões	1.559.592	1.427.431	1.301.113	1.301.858	1.157.112	36,7%	-11,1%	-6,7%
Aveiro	312.603	289.342	299.370	401.672	129.724	4,1%	-67,7%	-8,6%
Figueira da Foz	92						-	-
Lisboa	424.110	514.114	573.584	527.448	436.422	13,9%	-17,3%	0,8%
Setúbal	364.653	294.545	205.984	122.207	64.810	2,1%	-47,0%	-37,4%
Sines	710.617	808.945	1.209.192	1.114.327	1.337.076	42,4%	20,0%	16,8%
Faro							-	-
Portimão							-	-
TOTAL	3.443.104	3.394.345	3.637.472	3.513.154	3.150.341	100,0%	-10,3%	-1,4%
Δ % Anual	-	-1,4%	7,2%	-3,4%	-10,3%	-	-	-

Dos principais portos onde se regista desembarque de carga em tráfego doméstico, constata-se que Sines apresenta uma tendência de crescimento anual de +16,8% e Lisboa de +0,8%, e Leixões regista uma evolução que tem subjacente uma tendência negativa de -6,7%.

Considerando o sentido inverso, isto é, as cargas embarcadas nos portos do Continente com destino aos outros portos do Continente, a situação apresenta-se significativamente diferente (conforme quadro no Anexo 3.1), de que se destaca Sines a registar uma quebra de -29,8% em 2015 face a 2014, variação que determina uma tendência recessiva de -7,7% ao ano no período em análise, Lisboa com uma quebra de -37,5% e uma tendência de -9,8% ao ano e Leixões, com um comportamento francamente positivo, a registar um acréscimo de +23,6% em 2015 que determina uma tendência de crescimento médio anual de +15,5% .

O volume de mercadorias desembarcadas e embarcadas em 2015, com origem e destino nos diversos portos do Continente, é traduzido no quadros seguintes,

**TRÁFEGO DE MERCADORIAS DESEMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
POR PORTO DECLARANTE E ORIGEM - 2015**

Origem Porto Declarante	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	Estrutura (%) no Porto Declarante
Viana do Castelo	-					25.197		25.197	0,8%
Leixões		-	23.442	130.699	96.876	64.021	842.074	1.157.112	36,7%
Aveiro		34.078	-		203	27.707	67.736	129.724	4,1%
Figueira da Foz				-					
Lisboa		17.749	172		-	916	417.585	436.422	13,9%
Setúbal		104			6.253	-	58.453	64.810	2,1%
Sines		1.335.846		381	139	710	-	1.337.076	42,4%
TOTAL		1.387.777	23.614	131.080	103.471	118.551	1.385.848	3.150.341	100,0%
Estrutura (%) Origem		44,1%	0,7%	4,2%	3,3%	3,8%	44,0%	100,0%	

**TRÁFEGO DE MERCADORIAS EMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
POR PORTO DECLARANTE E DESTINO - 2015**

Destino Porto Declarante	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	Estrutura (%) no Porto Declarante
Viana do Castelo	-								
Leixões		-	34.078		12.440		1.318.014	1.364.532	43,4%
Aveiro		28.967	-		172	3.810		32.949	1,0%
Figueira da Foz		133.975		-			100	134.075	4,3%
Lisboa		79.045	203		-	3.853	7.327	90.428	2,9%
Setúbal	25.197	72.516	24.954		917	-	126	123.710	3,9%
Sines		857.807	67.736		413.936	57.628	-	1.397.107	44,5%
TOTAL	25.197	1.172.310	126.971		427.465	65.291	1.325.567	3.142.801	100,0%
Estrutura (%) Destino	0,8%	37,3%	4,0%		13,6%	2,1%	42,2%	100,0%	

de cuja leitura ressalta a predominância das “trocas” de mercadorias entre Leixões e Sines.

Esta situação decorre das razões já referidas que se prendem maioritariamente com o tráfego de produtos petrolíferos processados nas refinarias localizadas nas suas proximidades, que levam a que estes portos, no seu conjunto, representem cerca de 80% das mercadorias desembarcadas e cerca de 88% das mercadorias embarcadas, num volume que ultrapassa os 3,1 milhões de toneladas em cada um dos sentidos. Os Desembarques contam ainda com um peso de cerca de 13,9% do porto de Lisboa, também relativos a produtos petrolíferos refinados recebidos na sua quase totalidade do porto de Sines.

As mercadorias embarcadas em cabotagem continental nos diversos portos apresentam a estrutura por classe de carga conforme quadro seguinte,

**TRÁFEGO DE MERCADORIAS EMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
PORTO DE DESTINO E CLASSE DE CARGA - 2015**

Porto Declarante	Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2015
Viana do Castelo								
Leixões		1.149.089		215.443			1.364.532	53,0%
Aveiro		22.958	9.478		513		32.949	1,3%
Figueira da Foz				134.075			134.075	5,2%
Lisboa		82.980		8.140	203		91.323	3,5%
Setúbal		870	119.956	1.094	1.790		123.710	4,8%
Sines		1.319.106		78.001			1.397.107	54,3%
TOTAL		2.575.003	129.434	436.753	2.506		3.143.696	122,1%
Estrutura (%) por Classe de Carga		81,9%	4,1%	13,9%	0,1%		100,0%	-

cuja leitura vem ilustrar de forma mais assertiva o peso dos Granéis Líquidos, que ascendeu a 2,6 milhões de toneladas e representa 81,9% do total, com embarque em Sines e Leixões.

Por ordem de tonelagem segue-se a Carga Contentorizada cujo transporte se situou na casa das 436,7 mil toneladas, tendo cerca de 50% sido embarcada em Leixões, 30% na Figueira da Foz e 18% Sines. Os Granéis Sólidos representam apenas 4,1% do total e têm o seu tráfego com origem quase concentrada em Setúbal.

As mercadorias embarcadas em tráfego de cabotagem e que assumem maior relevância em termos de volume, são as apresentadas no quadro seguinte e representam cerca de 85% do total.

MERCADORIAS MAIS RELEVANTES EMBARCADAS POR PORTO DE DESTINO

Porto de Embarque	Classe de Carga	Volume (ton)	Destino	Mercadoria
Leixões	Granéis Líquidos	1.105.011	Sines	Coque e produtos petrolíferos refinados
	Carga Contentorizada	36.379		Móveis; outros produtos das indústrias transformadoras n.e.
Aveiro	Granéis Líquidos	19.489	Leixões	Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas;...
Figueira da Foz	Carga Contentorizada	133.975	Leixões	Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados
Lisboa	Granéis Líquidos	66.050	Leixões	Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas;...
Setúbal	Granéis Sólidos	69.805	Leixões	Outros produtos minerais não metálicos
Sines	Granéis Líquidos	759.996	Leixões	Coque e produtos petrolíferos refinados
		413.924	Lisboa	
		57.628	Setúbal	

Relativamente às mercadorias desembarcadas temos que as que apresentam um volume mais significativo por porto de origem, e que no seu conjunto representam cerca de 83%, são as seguintes,

MERCADORIAS MAIS RELEVANTES DESEMBARCADAS POR PORTO DE ORIGEM

Porto de Desembarque	Classe de Carga	Volume (ton)	Destino	Mercadoria
Leixões	Granéis Líquidos	764.138	Sines	Coque e produtos petrolíferos refinados
	Carga Contentorizada	130.539	Figueira da Foz	Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados
Aveiro	Granéis Líquidos	67.736	Sines	Coque e produtos petrolíferos refinados
		34.078	Leixões	
Lisboa	Granéis Líquidos	417.569	Sines	Coque e produtos petrolíferos refinados
Setúbal	Granéis Líquidos	57.851	Sines	Coque e produtos petrolíferos refinados
Sines	Granéis Líquidos	1.116.742	Leixões	Coque e produtos petrolíferos refinados

absolutamente dominadas pelo tráfego de produtos petrolíferos refinados.

3.2. CABOTAGEM INSULAR

O volume de tráfego efetuado pelos portos do Continente no âmbito da cabotagem insular registou um volume de 2,1 milhões de toneladas em 2015, representando uma quebra de -1,6% face a 2014 e definindo uma tendência média anual de crescimento de -2,8%.

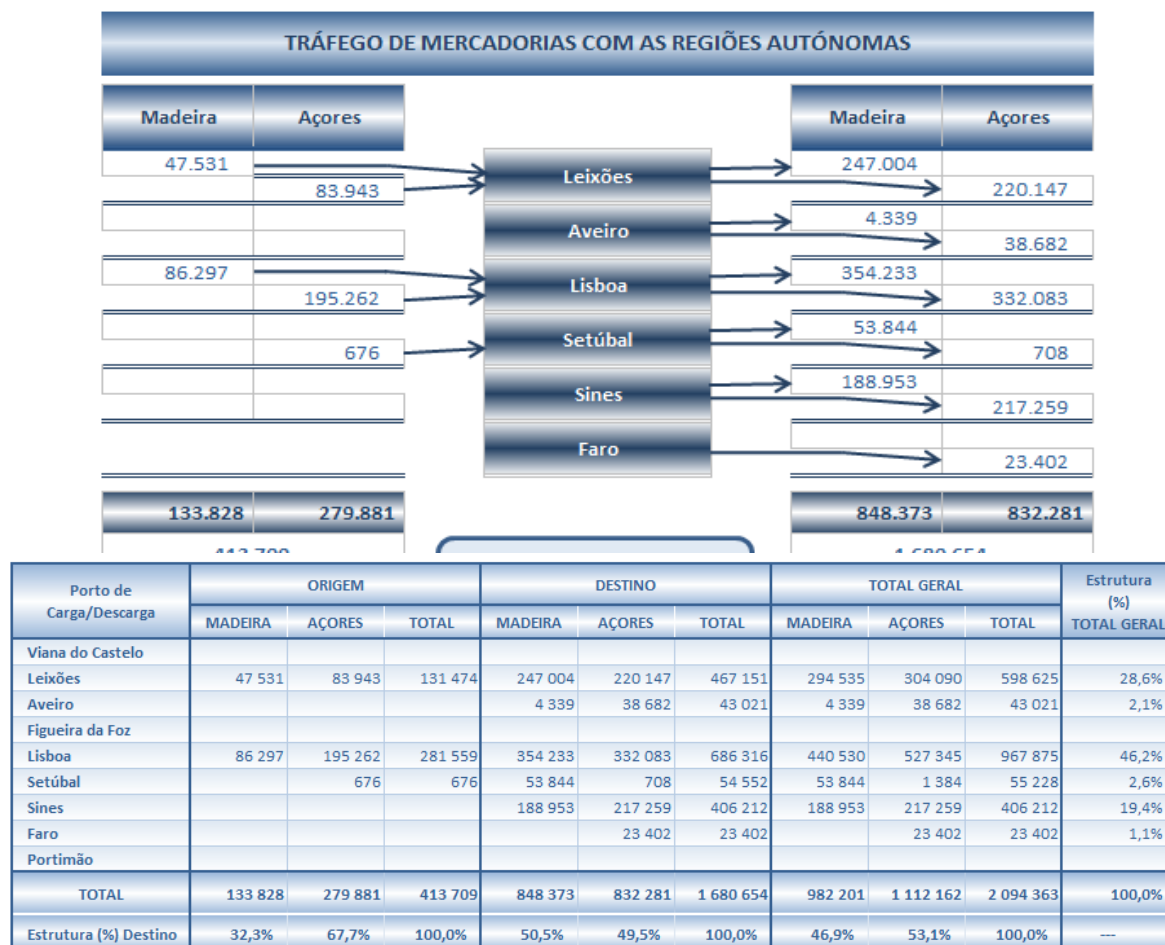
O porto que assegura o transporte de um maior volume de carga para as Regiões Autónomas é Lisboa, cujo peso em 2015 foi de 46,2%, após ter crescido +1,3% relativamente ao ano anterior, seguido de Leixões, com 28,6%, após um acréscimo de +12%, e de Sines, com 19,4%, após uma quebra de -7,5%.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR
EVOLUÇÃO ANUAL
MADEIRA e AÇORES

Destino Porto de Embarque	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Varição 2014→2015	Δ% média anual
Viana do Castelo							-	-
Leixões	567 043	508 928	499 833	534 427	598 625	28,6%	12,0%	1,7%
Aveiro	22 130	129	47 244	110 244	43 021	2,1%	-61,0%	51,6%
Figueira da Foz			8 737				-	
Lisboa	1 048 513	921 474	959 410	955 087	967 875	46,2%	1,3%	-1,3%
Setúbal	141 726	87 351	100 806	88 891	55 228	2,6%	-37,9%	-17,3%
Sines	610 807	565 099	507 195	439 158	406 212	19,4%	-7,5%	-10,2%
Faro					23 402	1,1%	-	-
Portimão	36 104	2 467					-	-
TOTAL	2 426 323	2 085 448	2 123 225	2 127 807	2 094 363	100,0%	-1,6%	-2,8%
Δ % Anual	-	-14,0%	1,8%	0,2%	-1,6%	-	-	-

que as mercadorias que são desembarcadas nos portos do Continente, num total de 413,7 mil toneladas, correspondem a cerca de 20% do total do tráfego, sendo que cerca de dois terços destas têm origem nos Açores.

Constata-se, naturalmente, que em todos os portos do Continente é expedido um volume de mercadorias superior ao que é recebido, sendo o saldo mais expressivo verificado em Lisboa relativamente à Região Autónoma da Madeira, com um volume de 267,9 mil toneladas, seguido do saldo de 217,3 mil toneladas registado no porto de Sines relativamente aos Açores.



Sublinha-se o facto de as mercadorias expedidas para ambas as Regiões Autónomas registarem volumes idênticos, correspondentes a 50,5% para a Madeira e 49,5% para os Açores. No entanto a natureza e volume das mercadorias registam algumas assimetrias, sendo a mais relevante a referente aos Granéis Líquidos (nomeadamente 'Coque e produtos petrolíferos refinados') cujo tráfego para a Madeira representa 36,5% enquanto para os Açores representa 28,1%.

Relativamente às mercadorias recebidas das Regiões Autónomas sublinha-se a assimetria no seu volume, vindo dos Açores mais de dois terços do total, sendo que de ambas as Regiões a carga vem maioritariamente em contentores.

Em suma temos que o tráfego realizado com as Regiões Autónomas em 2015 apresenta a seguinte estrutura por direção do fluxo e classe de carga, cujo detalhe por porto declarante consta dos quadros que constituem o Anexo 3.2-A.

R. A.	Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2015
CARGA EMBARCADA PARA AS REGIÕES AUTÓNOMAS								
R. A. Madeira		310.303	76.507	446.648	14.915		848.373	50,5%
R. A. Açores		232.396	63.452	498.579	37.247	607	832.281	49,5%
Total		542.699	139.959	945.227	52.162	607	1.680.654	100,0%
CARGA RECEBIDA DAS REGIÕES AUTÓNOMAS								
R. A. Madeira				129.349	4.478	1	133.828	32,3%
R. A. Açores				277.013	2.291	577	279.881	67,7%
Total				406.362	6.769	578	413.709	100,0%
Total Geral		542.699	139.959	1.351.589	58.931	1.185	2.094.363	
	%	25,9%	6,7%	64,5%	2,8%	0,1%	100,0%	-

As principais mercadorias transportadas entre o Continente e as Regiões Autónomas, segundo a nomenclatura definida pelo Eurostat, na Diretiva Marítima atualmente em vigor, são apresentadas no seguinte quadro com os valores percentuais relativamente ao volume total do tráfego para a direção do fluxo e Região Autónoma respetivos.

Da Madeira para o Continente	
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca	46,3%
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	19,9%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	8,8%

Dos Açores para o Continente	
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	72,4%
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	7,9%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados	4,1%

Do Continente para os Açores	
Coque e produtos petrolíferos refinados	28,1%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	17,4%
Outros produtos minerais não metálicos	12,7%

Do Continente para a Madeira	
Coque e produtos petrolíferos refinados	36,5%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	21,5%
Outros produtos minerais não metálicos	13,6%

4. MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL

Neste capítulo vamos efetuar uma breve análise do volume de mercadorias transportadas em tráfego internacional, de importação e de exportação, aferindo da importância que os portos do Continente assumem na concretização deste tráfego e tendo em perspetiva os mercados de origem e de destino das mercadorias (em termos de continentes, zonas económicas e alguns países que se revelem de maior importância).

Não se perderá, naturalmente, de vista a forma de acondicionamento das mercadorias, de acordo com as classes definidas na Diretiva Marítima, dada a relevância que assumem na escolha, por parte do carregador ou do transportador, da opção quanto ao modo de transporte.

4.1. ANÁLISE GLOBAL

O tráfego internacional de mercadorias atingiu no ano de 2015 um volume total de 75,5 milhões de toneladas, superior em +10% ao valor registado em 2014 e mantendo a tendência de crescimento que tem vindo a verificar-se nos últimos anos, cuja média, no período em análise é de +9,1%.

O sentido positivo de variação observou-se quer nas Importações, quer nas Exportações, que registaram respetivamente acréscimos de +12,5% e de +6,5% face ao ano anterior, mas tendo subjacentes taxas médias anuais de crescimento de +6% e de +14,2%.

O volume das Exportações ultrapassou os 30 milhões de toneladas, mas a sua quota no tráfego internacional mantém-se na casa dos 40,4%.

**VOLUME DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL
EVOLUÇÃO ANUAL POR FLUXO DE TRÁFEGO**

Porto Declarante	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
IMPORTAÇÃO	36.196.590	34.850.570	38.786.336	39.964.674	44.977.699	59,6%	+12,5%	+6,0%
EXPORTAÇÃO	18.253.968	20.729.135	26.979.724	28.631.691	30.494.230	40,4%	+6,5%	+14,2%
TOTAL	54.450.558	55.579.705	65.766.060	68.596.365	75.471.929	100,0%	+10,0%	+9,1%
Variação anual	4,9%	2,1%	18,3%	4,3%	10,0%	-	-	-

O peso das Importações é fortemente condicionado pelas características da estrutura da economia nacional, muito dependente do exterior para os combustíveis fósseis (petróleo bruto e carvão), gás liquefeito e produtos agrícolas.

Os portos nacionais assumem graus de importância diferenciados no tráfego internacional, quer em termos de volume, quer na direção do fluxo de mercadorias, sendo Sines o que representou a maior quota deste tráfego em 2015, tendo ultrapassado os 50% do total, com mais 4,5 pontos percentuais

do que em 2014. Esta posição decorre da quota de 54% nas Importações e de 45,3% na Exportações, conforme resulta da leitura dos quadros constantes do Anexo 4.1-A.

Em termos de volume global, segue-se o porto de Leixões, com 19%, Lisboa, com 12% e Setúbal, com 9,2%, quotas que assumem, respetivamente, os valores de 15,7%, 11% e 14,5% se considerarmos apenas o tráfego de Exportação, merecendo destaque o comportamento de Setúbal.

**VOLUME DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL
EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE
TRÁFEGO TOTAL**

Porto Declarante	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
Viana do Castelo	419.044	442.944	448.130	411.493	400.064	0,5%	-2,8%	-1,6%
Leixões	12.391.357	12.547.100	12.787.837	13.721.783	14.338.369	19,0%	4,5%	+3,9%
Aveiro	2.928.395	2.937.318	3.533.415	3.934.739	4.450.410	5,9%	13,1%	+12,3%
Figueira da Foz	1.653.691	1.750.111	2.089.828	2.038.792	1.821.931	2,4%	-10,6%	+3,4%
Lisboa	9.593.350	8.433.284	9.175.076	9.137.485	9.032.247	12,0%	-1,2%	-0,5%
Setúbal	5.960.763	5.393.107	6.543.786	7.486.111	6.977.961	9,2%	-6,8%	+6,6%
Sines	21.437.142	23.806.405	30.830.617	31.509.321	38.078.074	50,5%	20,8%	+15,6%
Faro	62.427	269.219	357.371	356.641	372.873	0,5%	4,6%	+31,5%
Portimão	4.389	217	0	0	0	0,0%	-	-

Na origem e destino das mercadorias movimentadas nos portos estão os cinco continentes, sendo, naturalmente, privilegiado o mercado europeu, que representou globalmente 43,7% do volume do tráfego internacional realizado por via marítima, após registo de um acréscimo de +7,9% face a 2014, e estabelecendo uma taxa média anual de crescimento de +8,8%.

Nas posições seguintes surgem os continentes africano e americano que representaram, respetivamente, 26,1% e 23,4% do movimento total, tendo registado acréscimos de +11,5% e +17,8% relativamente a 2014, determinando tendências de evolução média anual traduzidas por +7,8% e +8,9%, respetivamente. O único continente que registou uma quebra de volume de tráfego foi a Ásia (-14,4%), tendo ficado com uma quota de 6%, mas permanecendo, no entanto, com uma taxa média anual de crescimento de +15%.

**VOLUME DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL
EVOLUÇÃO ANUAL POR CONTINENTE**

CONTINENTE	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
EUROPA	24.475.733	24.064.366	28.898.147	30.574.496	32.986.532	43,7%	7,9%	+8,8%
ÁFRICA	14.497.332	15.207.843	19.395.550	17.666.289	19.694.905	26,1%	11,5%	+7,8%
AMÉRICA	12.648.475	12.981.258	13.361.394	15.000.068	17.663.182	23,4%	17,8%	+8,9%
ÁSIA	2.816.127	3.271.427	4.087.706	5.300.110	4.535.040	6,0%	-14,4%	+15,0%
OCEANIA	11.790	46.124	20.536	43.811	273.990	0,4%	525,4%	-
OUTROS	1.101	8.687	2.727	11.591	318.280	0,4%	2645,9%	-

Considerando o comércio marítimo internacional relativamente aos grupos de países que constituem a Comunidade Europeia, PALOP, OPEP e EFTA, assim classificados no sistema estatístico definido pelo INE e que por simplicidade de tratamento no presente documento nos referiremos por «zonas económicas», concluímos que as operações Intracomunitárias apresentam os valores mais

significativos representando cerca de um terço do total, mas inferiores ao conjunto das zonas não identificadas e no seguinte quadro referidas como «Outras» que são responsáveis por 49,2%.

**VOLUME DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL
EVOLUÇÃO ANUAL POR ZONA ECONÓMICA**

ZONA ECONÓMICA	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
INTRACOMUNITÁRIO	19.237.612	19.103.682	22.545.428	23.700.042	25.242.551	33,4%	6,5%	+7,9%
PALOP	4.762.473	5.400.446	7.114.444	5.814.321	5.706.033	7,6%	-1,9%	+4,1%
EFTA	698.075	287.031	432.824	351.856	463.803	0,6%	31,8%	-8,7%
OPEP	5.580.248	6.029.100	5.564.737	6.827.182	6.911.185	9,2%	1,2%	+5,8%
OUTRAS	24.172.150	24.759.446	30.108.627	31.902.964	37.148.357	49,2%	16,4%	+12,0%

A repartição do volume de mercadorias em termos de classe de carga (sem discriminar os ‘granéis’ pelos respetivos grupos por insuficiência de informação), resume-se no quadro seguinte, de cuja leitura releva a predominância dos Granéis Líquidos, que incluem nomeadamente o Petróleo Bruto, Produtos Petrolíferos e Gás Liquefeito, que representou 35,7% do tráfego de 2015 e registou um acréscimo de +20,7% face a 2014.

Em ordem de grandeza medida pelo volume de tonelage transportada segue-se a Carga Contentorizada com 28,3% e os Granéis Sólidos (que incluem o Carvão, Minérios e Produtos agrícolas) com 24,7%, após variações anuais positivas de +6,6% e +4,6%, respetivamente. A Carga Contentorizada merece destaque pela tendência de crescimento que tem subjacente, traduzida por uma taxa média anual de +16,9%, calculada no período em análise.

**VOLUME DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL
POR CLASSE DE CARGA
TOTAL DOS PORTOS**

CLASSE DE CARGA	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
GRANÉIS LÍQUIDOS	21.065.851	20.312.299	23.931.375	22.352.199	26.978.316	35,7%	20,7%	+6,3%
GRANÉIS SÓLIDOS	15.520.397	15.839.706	16.098.596	17.823.817	18.651.983	24,7%	4,6%	+5,1%
C. G. CONTENTORIZADA	11.994.138	13.143.853	18.020.798	20.010.933	21.335.875	28,3%	6,6%	+16,9%
C. G. FRACIONADA	5.570.267	6.030.501	7.435.224	7.840.494	7.644.497	10,1%	-2,5%	+9,1%
ROLL-ON/ROLL-OFF	299.905	253.346	280.067	568.922	861.258	1,1%	51,4%	+45,5%

**VOLUME DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES EM 2015 POR PORTO
TOTAL DA CARGA**

Considerando a repartição do tráfego internacional entre Importações e Exportações obtemos a estrutura por porto traduzida no quadro, revelando que os três principais portos em termos de volume de carga, a saber Sines, Leixões e Lisboa, são maioritariamente de importação, cujas quotas de exportação se situam entre 33,4% e 37%.

Porto Declarante	Fluxo Importação	Exportação	Total	% Exportação
Viana do Castelo	83.154	316.910	400.064	79,2%
Leixões	9.547.937	4.790.432	14.338.369	33,4%
Aveiro	2.220.834	2.229.576	4.450.410	50,1%
Figueira da Foz	612.699	1.209.232	1.821.931	66,4%
Lisboa	5.691.708	3.340.539	9.032.247	37,0%
Setúbal	2.542.460	4.435.501	6.977.961	63,6%
Sines	24.278.907	13.799.167	38.078.074	36,2%
Faro	0	372.873	372.873	100,0%
Total	44.977.699	30.494.230	75.471.929	40,4%

4.2. TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO

O tráfego internacional de importação atingiu em 2015 um total de cerca de 45 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo global de +12,5% face a 2014 por conjugação de comportamentos assimétricos dos vários portos.

Representando 54% do volume das Importações e com um acréscimo anual de +17,7%, correspondente a 3,6 milhões de toneladas, o porto de Sines foi o principal responsável pela variação referida, seguido de Leixões que assegurou o desembarque de 21,2% da carga importada, com um acréscimo superior a um milhão de toneladas, ou seja, +12,7% do que em 2014. Com variações positivas surgem ainda os portos de Aveiro e Setúbal, com acréscimos de +24,3% e +4,8%.

Com registo de quebras relativamente a 2014, o porto mais relevante em termos de volume de carga desembarcada é Lisboa com -0,3% que mantém uma tendência decrescente traduzida por uma taxa média anual de -2,9%. Com menor dimensão surge o porto da Figueira da Foz com uma diminuição de -26,4% (mantendo ainda uma tendência de evolução ligeiramente positiva) e Viana do Castelo com -20,9%.

**VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS
EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE
TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO**

Porto Declarante	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
Viana do Castelo	147.282	112.581	158.803	105.143	83.154	0,2%	-20,9%	-10,7%
Leixões	8.318.269	7.576.281	7.829.397	8.471.278	9.547.937	21,2%	+12,7%	+4,1%
Aveiro	1.578.277	1.442.847	1.675.399	1.786.645	2.220.834	4,9%	+24,3%	+9,9%
Figueira da Foz	651.357	710.324	924.381	832.357	612.699	1,4%	-26,4%	+0,6%
Lisboa	6.573.700	5.643.068	5.543.180	5.710.580	5.691.708	12,7%	-0,3%	-2,9%
Setúbal	2.426.646	1.830.001	2.279.682	2.424.955	2.542.460	5,7%	+4,8%	+3,7%
Sines	16.494.663	17.519.753	20.375.494	20.633.691	24.278.907	54,0%	+17,7%	+10,0%
Faro	4.002	15.501	0	25	0	0,0%	-100,0%	-
Portimão	2.394	214	0	0	0	0,0%	-	-
TOTAL	36.196.590	34.850.570	38.786.336	39.964.674	44.977.699	100,0%	+12,5%	+6,0%
Varição anual	-	-3,7%	11,3%	3,0%	12,5%	-	-	-

Na perspetiva dos continentes de origem das mercadorias importadas o único que regista uma quebra no volume de Importações é a Ásia, com uma taxa de -29,2%, ficando com uma dimensão de 5,3%. A Europa é responsável por 43,8% do total da carga importada, após um acréscimo de +6,3% que determina uma taxa média anual de crescimento de +7,8%.

**VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS
EVOLUÇÃO ANUAL POR CONTINENTE**

CONTINENTE	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
EUROPA	15.424.500	14.405.053	16.726.974	18.516.486	19.691.667	43,8%	+6,3%	+7,8%
ÁFRICA	9.404.772	8.984.095	11.267.039	8.662.466	11.092.322	24,7%	+28,1%	+3,1%
AMÉRICA	9.554.288	9.252.707	8.109.254	9.381.824	11.635.598	25,9%	+24,0%	+4,6%
ÁSIA	1.811.521	2.168.830	2.672.091	3.360.835	2.378.744	5,3%	-29,2%	+10,0%
OCEANIA	416	31.198	8.251	32.929	69.347	0,2%	+110,6%	+224,3%
OUTROS	1.093	8.687	2.727	10.134	110.021	0,2%	+985,7%	-

Por ordem de grandeza surge a América seguida de perto pela África, representando 25,9% e 24,7% das Importações, após acréscimos de +24% e +28,1%, respetivamente.

Do cruzamento destas duas dimensões resulta a estrutura constante do quadro seguinte,

**TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS EM 2015
IMPORTAÇÃO POR CLASSE DE CARGA E CONTINENTE
TOTAL DOS PORTOS**

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	5 691 180	231 092	1 555 996	1 278 906	116 368	8 873 542
C. G. Fracionada	1 097 273	55 188	228 184	438 402	0	1 819 047
Roll-On/Roll-Off	438 862	561	1 160	2 727	0	443 310
Granéis Líquidos	6 906 130	10 489 513	1 373 787	582 909	0	19 352 339
Granéis Sólidos	5 558 222	315 968	8 476 471	75 800	63 000	14 489 461
Total Geral	19 691 667	11 092 322	11 635 598	2 378 744	179 368	44 977 699

que revela que da Europa e da África vêm maioritariamente os granéis líquidos, da América os granéis sólidos e da Ásia são recebidas na maioria mercadorias transportadas em contentores.

Considerando a origem das mercadorias por zonas económicas relevantes, constata-se que da União Europeia chegam 29,7% das Importações (volume correspondente a 67,9% das importações de todo o continente europeu), +1,4% do que no ano anterior, mantendo uma tendência de crescimento correspondente a uma taxa média anual de +6,2%. As áreas económicas PALOP e OPEP representam respetivamente 7,4% e 8,2%, na maioria devido à importação de ‘petróleo bruto e gás natural’. Das ‘Outras’ áreas económicas são importadas 54,1% das mercadorias, constituídas principalmente por ‘Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural’, ‘Coque e produtos petrolíferos refinados’ e ‘Produtos da agricultura, ...’, bem ainda como mercadorias não identificadas integradas no tráfego de *transhipment*.

**VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS
EVOLUÇÃO ANUAL POR ZONA ECONÓMICA**

ZONA ECONÓMICA	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
INTRACOMUNITÁRIO	11.151.342	10.438.066	11.792.913	13.185.319	13.372.734	29,7%	+1,4%	+6,2%
PALOP	2.368.618	2.792.063	4.532.294	2.816.586	3.311.890	7,4%	+17,6%	+6,3%
EFTA	614.657	173.927	304.054	186.384	290.435	0,6%	+55,8%	-19,3%
OPEP	4.769.162	4.383.698	3.259.906	3.977.625	3.669.011	8,2%	-7,8%	-6,3%
OUTRAS	17.292.811	17.062.816	18.897.169	19.798.760	24.333.629	54,1%	+22,9%	+9,1%

A estrutura das importações em termos da forma de acondicionamento das mercadorias, traduzida no quadro seguinte, revela, naturalmente, uma expressão mais significativa para as classes de Granéis Líquidos (43%) e de Granéis Sólidos (32,2%), em resultado do elevado volume de necessidade de petróleo bruto, gás liquefeito, carvão e produtos agrícolas.

Com exceção da carga Fracionada, que registou uma quebra de -6,9% de 2014 para 2015, ficando com um peso de 4% do total das Importações, registaram-se acréscimos em todas as classes de carga situados entre +10,3% e 15,8%, que também mantêm tendências de evolução positivas, das quais merece destaque a Carga Contentorizada cuja taxa média anual de crescimento é de +22,3% (influenciada naturalmente pelo tráfego de *transhipment* que no porto de Sines tem observado acréscimos anuais significativos).

**VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS
POR CLASSE DE CARGA
TOTAL DOS PORTOS**

CLASSE DE CARGA	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Varição 2014 → 2015	Δ% média anual
GRANÉIS LÍQUIDOS	17.480.631	16.154.063	17.534.351	16.706.244	19.352.339	43,0%	+15,8%	+2,5%
GRANÉIS SÓLIDOS	12.309.437	12.825.736	12.218.560	13.139.683	14.489.461	32,2%	+10,3%	+3,7%
C. G. CONTENTORIZADA	4.438.248	4.393.608	6.830.977	7.933.966	8.873.542	19,7%	+11,8%	+22,3%
C. G. FRACIONADA	1.872.082	1.418.512	2.116.462	1.953.710	1.819.047	4,0%	-6,9%	+2,4%
ROLL-ON/ROLL-OFF	96.192	58.651	85.986	231.071	443.310	1,0%	+91,9%	+146,1%

Cruzando as classes de carga e as áreas económicas definidas, constatamos que no ano de 2015, para o conjunto dos portos do Continente, os Granéis Líquidos são maioritariamente importados da EFTA, OPEP e PALOP, da União Europeia verificou-se a maior parte das Importações de Carga Contentorizada (+11,6% do que os Granéis Sólidos) e o 'resto do mundo' foi origem ligeiramente maioritária dos Granéis Sólidos (apenas +1,5% do que Granéis Líquidos).

**TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS EM 2015
IMPORTAÇÃO POR CLASSE DE CARGA E ÁREA ECONÓMICA
TOTAL DOS PORTOS**

	Intra- comunitária	EFTA	OPEP	PALOP	Outras	Total Geral
C. G. Contentorizada	4.778.544	9	22.244	35.528	4.037.217	8.873.542
C. G. Fracionada	831.358	4.364	74.126	2.435	906.764	1.819.047
Roll-On/Roll-Off	437.203	0	0	32	6.075	443.310
Granéis Líquidos	3.044.037	229.059	3.278.775	3.181.676	9.618.792	19.352.339
Granéis Sólidos	4.281.592	57.003	293.866	92.219	9.764.781	14.489.461
Total Geral	13.372.734	290.435	3.669.011	3.311.890	24.333.629	44.977.699

Tomando os principais portos individualmente (conforme quadros do Anexo 4.1-B), constata-se que o maior volume de carga importada via Leixões corresponde a Granéis Líquidos e chega dos PALOP, via Lisboa e Setúbal são os Granéis Sólidos com origem no 'resto do mundo' e via Sines chega o maior volume de Granéis Líquidos também do 'resto do mundo'.

Considerando a origem da carga em termos de países, apresentamos nos dois quadros seguintes os principais países responsáveis pelas importações nacionais e que representam 85,3% do total da carga importada, em termos de evolução no período 2011-2015 e para o último ano a desagregação por tipologia de acondicionamento das mercadorias.



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**

**EVOLUÇÃO DO VOLUME DE IMPORTAÇÕES
PRINCIPAIS PAÍSES DE ORIGEM - CARGA TOTAL**

PAÍSES	2011	2012	2013	2014	2015	% 2015	Varição 2014 →2015	Δ% média anual
Colômbia	2 933 641	3 966 966	3 408 301	4 040 390	5 403 714	12,0%	+33,7%	+13,9%
Espanha	3 732 818	3 547 609	3 942 596	4 190 121	3 722 815	8,3%	-11,2%	+1,6%
Angola	2 196 923	2 674 583	4 305 405	2 687 506	3 188 471	7,1%	+18,6%	+6,9%
Rússia, Federação da	2 134 029	1 597 880	1 829 409	1 928 077	2 526 579	5,6%	+31,0%	+5,8%
Turquia	591 656	908 352	1 871 994	2 145 516	2 334 695	5,2%	+8,8%	+41,6%
Brasil	2 368 188	2 057 720	1 565 384	1 397 980	2 269 087	5,0%	+62,3%	-4,4%
Países Baixos (Holanda)	1 846 020	1 680 907	1 798 130	1 980 882	2 214 972	4,9%	+11,8%	+5,6%
Egipto	1 649 129	1 242 750	1 126 306	1 067 895	2 004 950	4,5%	+87,7%	+3,9%
Reino Unido	1 527 999	1 501 981	1 458 532	1 621 123	1 826 739	4,1%	+12,7%	+4,6%
Argélia	1 240 790	1 200 133	688 359	1 381 852	1 611 494	3,6%	+16,6%	+7,9%
Bélgica	692 252	624 976	689 526	856 546	1 600 465	3,6%	+86,9%	+28,1%
França	1 242 407	1 088 816	1 191 864	1 302 821	1 330 468	3,0%	+2,1%	+3,2%
E. U. A.	1 975 350	1 871 723	1 601 669	1 546 310	1 206 854	2,7%	-22,0%	-10,9%
Nigéria	3 152 080	1 900 604	1 773 158	1 281 019	1 176 529	2,6%	-8,2%	-23,6%
Ucrânia	768 309	1 245 571	894 779	1 028 651	1 129 871	2,5%	+9,8%	+5,1%
China, República Popular da	848 004	1 103 749	1 273 017	1 190 984	984 515	2,2%	-17,3%	+3,4%
Camarões	244 000	580 232	1 352 916	421 484	679 790	1,5%	+61,3%	+11,7%
Congo	19 685	10 926	99 632	540 258	663 668	1,5%	+22,8%	-
Guiné Equatorial	287 107	371 693	334 204	247 432	647 544	1,4%	+161,7%	+17,8%
Uruguai	721 437	365 475	517 332	493 904	641 523	1,4%	+29,9%	-0,6%
Itália	473 131	384 746	692 375	572 700	606 691	1,3%	+5,9%	+8,8%
Alemanha	366 354	405 234	517 782	789 318	575 871	1,3%	-27,0%	+16,9%
Restantes 110 países	5 185 281	4 517 944	5 853 666	7 251 905	6 630 394	14,7%	-8,6%	+10,2%
TOTAL GERAL	36 196 590	34 850 570	38 786 336	39 964 674	44 977 699	100,0%	-	-

**VOLUME DE IMPORTAÇÕES EM 2015
PRINCIPAIS PAÍSES DE ORIGEM (POR CLASSE DE CARGA)**

Unidade: Toneladas

PAÍSES	Granéis Sólidos	Granéis Líquidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	Total	%	% Acc
Colômbia	5 387 123		16 591			5 403 714	12,0%	12,0%
Espanha	515 577	1 100 020	1 862 546	242 257	2 415	3 722 815	8,3%	20,3%
Angola		3 181 676	6 650	113	32	3 188 471	7,1%	27,4%
Rússia, Federação da	67 315	2 363 233	4 144	91 887		2 526 579	5,6%	33,0%
Turquia	71 355	1 250 029	907 483	104 169	1 659	2 334 695	5,2%	38,2%
Brasil	947 124	705 175	388 639	228 087	62	2 269 087	5,0%	43,2%
Países Baixos (Holanda)	346 645	525 479	992 807	30 149	319 892	2 214 972	4,9%	48,2%
Egipto	3 286	1 997 364	3 935	37	328	2 004 950	4,5%	52,6%
Reino Unido	1 281 201	345 563	143 247	48 095	8 633	1 826 739	4,1%	56,7%
Argélia	8 921	1 601 400	869	304		1 611 494	3,6%	60,3%
Bélgica	96 257	573 937	817 201	63 689	49 381	1 600 465	3,6%	63,8%
França	860 782	156 949	200 420	112 250	67	1 330 468	3,0%	66,8%
E. U. A.	746 453	184 346	275 975	20	60	1 206 854	2,7%	69,5%
Nigéria		1 173 124	3 405			1 176 529	2,6%	72,1%
Ucrânia	1 048 315	15 061	1 000	65 495		1 129 871	2,5%	74,6%
China, República Popular da			693 606	290 909		984 515	2,2%	76,8%
Camarões		653 961	3 846	21 885	98	679 790	1,5%	78,3%
Congo		661 566	769	1 283	50	663 668	1,5%	79,8%
Guiné Equatorial		646 960	29	555		647 544	1,4%	81,2%
Uruguai	640 240		1 283			641 523	1,4%	82,6%
Itália	15 671	16 991	401 783	155 644	16 602	606 691	1,3%	84,0%
Alemanha	220 236	18 055	210 800	87 255	39 525	575 871	1,3%	85,3%
Restantes 91 países	2 232 960	2 181 450	1 936 514	274 964	4 506	6 630 394	14,7%	97,4%
TOTAL GERAL	14 489 461	19 352 339	8 873 542	1 819 047	443 310	44 977 699	100,0%	-

O país que constitui a principal origem das mercadorias importadas é a Colômbia, responsável por 12% do volume total, após registo de um acréscimo de +33,7% face a 2014, tendo subjacente uma tendência de crescimento traduzida por uma taxa média anual de +13,9%. As importações da Colômbia foram constituídas quase integralmente por Granéis Sólidos (carvão). Este país suplantou a Espanha que registou uma quebra de -11,2% e surge agora na segunda posição, representando 8,3% do total e tendo a Carga Contentorizada como a mais relevante. Segue-se Angola responsável por 7,1% das importações, quase integralmente constituídas por Granéis Líquidos (petróleo bruto).

O Anexo 4.2-B revela os principais países dos quais foram efetuadas as Importações nacionais em 2015, com a evolução dos respetivos volumes desde 2011 e as mercadorias mais relevantes.

4.3. TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO

O volume das Exportações efetuadas em 2015 por utilização do transporte marítimo registou um total de 30,5 milhões de toneladas, superior em +6,5% ao valor de 2014, e tem subjacente uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de +14,2%.

O porto que assegurou o maior volume das Exportações nacionais foi Sines, que representou 45,3% do total, tendo-se seguido Leixões e Setúbal, com 15,7% e 14,5%, respetivamente, sendo, no entanto, de sublinhar o facto de Setúbal apresentar uma maior dinâmica de crescimento, traduzida por uma taxa média anual de +8,3%, quando a de Leixões é de +3,6%.

**VOLUME DE MERCADORIAS EXPORTADAS
EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE
TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO**

Porto Declarante	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Varição 2014 → 2015	Δ% média anual
Viana do Castelo	271 762	330 363	289 327	306 350	316 910	1,0%	+3,4%	+2,2%
Leixões	4 073 088	4 970 819	4 958 440	5 250 505	4 790 432	15,7%	-8,8%	+3,6%
Aveiro	1 350 118	1 494 471	1 858 016	2 148 094	2 229 576	7,3%	+3,8%	+14,6%
Figueira da Foz	1 002 334	1 039 787	1 165 447	1 206 435	1 209 232	4,0%	+0,2%	+5,3%
Lisboa	3 019 650	2 790 216	3 631 896	3 426 905	3 340 539	11,0%	-2,5%	+4,0%
Setúbal	3 534 117	3 563 106	4 264 104	5 061 156	4 435 501	14,5%	-12,4%	+8,3%
Sines	4 942 479	6 286 652	10 455 123	10 875 630	13 799 167	45,3%	+26,9%	+30,0%
Faro	58 425	253 718	357 371	356 616	372 873	1,2%	+4,6%	+33,7%
Portimão	1 995	3	0	0	0	0,0%	-	-
TOTAL	18 253 968	20 729 135	26 979 724	28 631 691	30 494 230	100,0%	+6,5%	+14,2%
Varição anual	-	13,6%	30,2%	6,1%	6,5%	-	-	-

O destino mais significativo das Exportações nacionais, por utilização dos portos do Continente, é a Europa, que recebe 43,6% do total, após ter registado um acréscimo de +1,24 milhões de toneladas face a 2014, correspondente a +10,3%, mantendo a tendência de crescimento também traduzida numa taxa média anual de +10,3%.

**VOLUME DE MERCADORIAS EXPORTADAS
EVOLUÇÃO ANUAL POR CONTINENTE**

CONTINENTE	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Varição 2014 → 2015	Δ% média anual
EUROPA	9 051 233	9 659 313	12 171 173	12 058 010	13 294 865	43,6%	+10,3%	+10,3%
ÁFRICA	5 092 560	6 223 748	8 128 511	9 003 823	8 602 583	28,2%	-4,5%	+14,5%
AMÉRICA	3 094 187	3 728 551	5 252 140	5 618 244	6 027 584	19,8%	+7,3%	+18,5%
ÁSIA	1 004 606	1 102 597	1 415 615	1 939 275	2 156 296	7,1%	+11,2%	+24,5%
OCEANIA	11 374	14 926	12 285	10 882	204 643	0,7%	s/s	-
OUTROS	8	0	0	1 457	208 259	0,7%	s/s	-
TOTAL	18 253 968	20 729 135	26 979 724	28 631 691	30 494 230	100,0%	+6,5%	+14,2%

Por ordem de grandeza de tonelagem exportada o continente que surge na 2ª posição é África, que, não obstante uma quebra de -4,5% comparativamente a 2014, recebeu 28,2% do total, e mantém uma tendência positiva de crescimento de +14,5% ao ano. Surge a seguir a América, com 19,8%, e a Ásia, com 7,1%, ambas com variações positivas face ao volume observado em 2014, de +7,3% e +11,2%, respetivamente.

Não obstante a dimensão pouco significativa da Ásia como mercado receptor de produtos nacionais, destaca-se o crescente peso traduzido na evolução de 5,2% em 2013 e de 6,8% em 2014, e apresenta uma taxa média anual de crescimento de +24,5%.

Em termos de classe de carga o tráfego de exportação mais representativo é a Carga Contentorizada que atinge um peso de 40,9%, tendo subjacente uma taxa média anual de crescimento de +13,8%, após acréscimo de +3,2% face a 2014. Seguem-se os Granéis Líquidos e a Carga Fracionada com 25% e 19,1%, após uma variação anual de +35,1% e de -1%, respetivamente.

**VOLUME DE MERCADORIAS EXPORTADAS
POR CLASSE DE CARGA
TOTAL DOS PORTOS**

CLASSE DE CARGA	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Varição 2014 → 2015	Δ% média anual
GRANÉIS LÍQUIDOS	3 585 220	4 158 236	6 397 024	5 645 955	7 625 977	25,0%	+35,1%	+20,0%
GRANÉIS SÓLIDOS	3 210 960	3 013 970	3 880 036	4 684 134	4 162 522	13,7%	-11,1%	+10,0%
C. G. CONTENTORIZADA	7 555 890	8 750 245	11 189 821	12 076 967	12 462 333	40,9%	+3,2%	+13,8%
C. G. FRACIONADA	3 698 185	4 611 989	5 318 762	5 886 784	5 825 450	19,1%	-1,0%	+11,7%
ROLL-ON/ROLL-OFF	203 713	194 695	194 081	337 851	417 948	1,4%	+23,7%	+25,4%
TOTAL	18 253 968	20 729 135	26 979 724	28 631 691	30 494 230	100,0%	+6,5%	+14,2%

Cruzando as dimensões Continente e Classe de Carga e considerando o tráfego realizado em 2015, temos a seguinte estrutura do volume de exportações,

**TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS EM 2015
EXPORTAÇÃO POR CLASSE DE CARGA E CONTINENTE
TOTAL DOS PORTOS**

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	3 727 233	3 111 907	3 290 882	2 021 307	311 004	12 462 333
C. G. Fracionada	1 808 106	3 442 735	562 446	12 163	0	5 825 450
Roll-On/Roll-Off	369 510	15 943	1 075	31 420	0	417 948
Granéis Líquidos	5 214 049	634 352	1 641 431	40 290	95 855	7 625 977
Granéis Sólidos	2 175 967	1 397 646	531 750	51 116	6 043	4 162 522
Total Geral	13 294 865	8 602 583	6 027 584	2 156 296	412 902	30 494 230

de cuja leitura ressalta que o destino preferencial das mercadorias transportadas em contentores é o mercado europeu, 29,9%, seguido de muito perto pelo mercado americano, 26,4%, e africano, 25%; a Carga Fracionada é exportada maioritariamente para África, representando 59,1%, seguido da Europa, com 31%; a carga Roll-On/Roll-Off tem como destino quase exclusivo, numa proporção de 88,4%, a Europa; os Granéis Líquidos são na sua maioria destinados à Europa, 68,4%, seguida da América, com 21,5%; e os Granéis Sólidos destinam-se também maioritariamente ao mercado europeu, que representa 52,3%, seguido do africano com 33,6%.

No que respeita ao destino das Exportações por “zonas económicas” constata-se que a mais significativa, de entre as zonas consideradas, é a União Europeia, com 38,9% do total, tendo registado uma variação anual de +12,9%, que fixa a tendência de crescimento traduzida por uma taxa média anual de +10%. Importa sublinhar o facto de que o volume das exportações para o espaço comunitário representa 89,3% do total exportado para o continente europeu.

**VOLUME DE MERCADORIAS EXPORTADAS
EVOLUÇÃO ANUAL POR ZONA ECONÓMICA**

ZONA ECONÓMICA	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
INTRACOMUNITÁRIO	8 086 270	8 665 616	10 752 515	10 514 723	11 869 817	38,9%	+12,9%	+10,0%
PALOP	2 393 855	2 608 383	2 582 150	2 997 735	2 394 143	7,9%	-20,1%	+1,5%
EFTA	83 418	113 104	128 770	165 472	173 368	0,6%	+4,8%	+20,0%
OPEP	811 086	1 645 402	2 304 831	2 849 557	3 242 174	10,6%	+13,8%	+37,1%
OUTRAS	6 879 339	7 696 630	11 211 458	12 104 204	12 814 728	42,0%	+5,9%	+18,1%
TOTAL	18 253 968	20 729 135	26 979 724	28 631 691	30 494 230	100,0%	+6,5%	+14,2%

Das restantes zonas económicas consideradas, a que surge na 2ª posição é a OPEP, representando 10,6% do total, após registo de um acréscimo de +13,8% face a 2014, estabelecendo uma tendência de crescimento de +37,1% ao ano, seguida de perto pelos PALOP, com 7,9%, após ter registado uma quebra de -20,1% face a 2014, facto a que não é alheia a crise económica atravessada por Angola .

Cruzando as dimensões ‘forma de acondicionamento’ das mercadorias e ‘zonas económicas’ de destino das exportações obtém-se a seguinte estrutura,

**TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS EM 2015
EXPORTAÇÃO POR CLASSE DE CARGA E ÁREA ECONÓMICA
TOTAL DOS PORTOS**

	Intra- comunitária	EFTA	OPEP	PALOP	Outras	Total Geral
C. G. Contentorizada	3 331 881	794	843 096	1 786 691	6 499 871	12 462 333
C. G. Fracionada	1 686 570	33 684	2 308 065	306 550	1 490 581	5 825 450
Roll-On/Roll-Off	369 464	0	632	5 084	42 768	417 948
Granéis Líquidos	4 493 937	0	42 389	94 553	2 995 098	7 625 977
Granéis Sólidos	1 987 965	138 890	47 992	201 265	1 786 410	4 162 522
Total Geral	11 869 817	173 368	3 242 174	2 394 143	12 814 728	30 494 230

ressaltando a imagem de que os países não incluídos nas zonas consideradas constituem no seu conjunto o principal destino da Carga Contentorizada, a OPEP surge como principal destino da carga

Fracionada, e o espaço comunitário é destino maioritário ou mais relevante para a restante tipologia de carga.

Considerando os países destino da carga embarcada em transporte marítimo no ano de 2015, a que se referem os dois quadros seguintes e o Anexo 4.3-B, verificamos que o principal recebedor das mercadorias portuguesas foi a Espanha, num total de 3,7 milhões de toneladas que representam 12% do total exportado, tendo registado um acréscimo de +56% face a 2014 e determinado uma tendência de evolução anual traduzida por uma taxa média de +15,6%. A principal mercadoria exportada para a Espanha é 'coque e produtos petrolíferos refinados' (nomeadamente estes últimos) que representam 61,5%, surgindo a seguir Carga Contentorizada diversa, num total de 24,5%.

Na lista dos principais países recebedores das exportações nacionais seguem-se os E.U.A., a Argélia (2,4 milhões de toneladas, tendo em 2014, com volume idêntico, ocupado a 1ª posição) e os Países Baixos, com volumes de cerca de 2,4 milhões de toneladas, que lhes conferem quotas na casa dos 8%, sendo de enfatizar o comportamento dos E.U.A. que observa um crescimento médio anual de 21%, após aumento de +22,8% face a 2014. As mercadorias mais relevantes são também constituídas por produtos energéticos, 44% do total, surgindo a seguir a Carga Contentorizada que representa 41%, onde está incluída uma parte significativa que se refere a *transshipment*, que a metodologia estatística definida trata como exportação.

Das exportações para a Argélia destacam-se os 'Outros produtos minerais não metálicos' transportados como carga Fracionada e que representam 78% do total, cujo volume se mantém ao nível do registado em 2014 e que tem subjacente uma tendência de crescimento à taxa média anual de +35,1%.

A estrutura das exportações para os Países Baixos merece destaque pela dispersão que encerra, sendo a mercadoria mais relevante o 'coque e produtos petrolíferos refinados' (que representou 25,9%, tendo registado um acréscimo de +74,1% face a 2014 e encerra uma taxa média anual no período em análise de +8%) e os 'produtos químicos e fibras sintéticas; ...; combustível nuclear' (14,5%), na classe dos Granéis Líquidos, 'Madeira e cortiça e suas obras (exceto mobiliário);...' (8,3%), na classe de Carga Contentorizada e 'outros produtos minerais não metálicos' (8,5%), na classe de carga Fracionada.

Importa fazer uma referência ao mercado angolano que em 2014 ocupava a 4ª posição no destino das exportações nacionais, e após uma quebra global de -29,3% desceu para a 6ª posição, com a mercadoria mais representativa, os 'produtos alimentares, bebidas e tabaco', a diminuir -40,3% e os 'outros produtos minerais não metálicos' a diminuir -34,1%, não obstante o facto de a tendência subjacente à evolução no período 2011-2015 se manter positiva em +0,3%



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**

**EVOLUÇÃO DO VOLUME DE EXPORTAÇÕES
PRINCIPAIS PAÍSES DE DESTINO - CARGA TOTAL**

PAÍSES	2011	2012	2013	2014	2015	% 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
Espanha	1 994 781	1 992 931	3 017 328	2 339 748	3 649 636	12,0%	+56,0%	+15,6%
E. U. A.	1 045 384	1 540 552	1 897 209	1 989 262	2 443 324	8,0%	+22,8%	+21,0%
Argélia	608 892	1 375 881	1 802 899	2 410 221	2 409 121	7,9%	-0,0%	+35,1%
Países Baixos (Holanda)	2 040 462	2 263 668	2 369 194	2 179 468	2 398 109	7,9%	+10,0%	+2,8%
Reino Unido	1 037 506	1 094 739	1 475 084	1 612 798	1 696 612	5,6%	+5,2%	+14,6%
Angola	1 589 154	1 843 186	1 794 605	2 101 822	1 486 740	4,9%	-29,3%	+0,3%
Marrocos	755 839	921 631	1 287 005	1 175 290	1 348 736	4,4%	+14,8%	+14,4%
Canadá	303 792	322 125	597 631	734 942	1 125 521	3,7%	+53,1%	+49,5%
França	301 858	403 947	643 334	961 006	1 040 960	3,4%	+8,3%	+42,2%
Brasil	963 057	1 156 717	1 451 198	1 147 704	801 441	2,6%	-30,2%	-3,0%
Alemanha	627 325	646 375	628 286	696 692	742 381	2,4%	+6,6%	+4,3%
Gibraltar	581 737	511 845	725 318	689 744	671 169	2,2%	-2,7%	+5,8%
China, Republica Popular da	636 730	695 423	709 585	976 449	646 897	2,1%	-33,8%	+4,2%
Itália	447 879	483 553	731 636	718 868	618 461	2,0%	-14,0%	+10,2%
Bélgica	485 218	626 460	575 114	714 907	581 001	1,9%	-18,7%	+4,8%
Turquia	284 471	353 595	541 482	680 452	565 956	1,9%	-16,8%	+21,2%
África do Sul	18 352	21 173	382 085	426 927	530 174	1,7%	+24,2%	-
Colômbia	17 494	17 027	116 481	445 997	511 275	1,7%	+14,6%	-
Cabo Verde	488 397	453 014	417 667	436 238	445 693	1,5%	+2,2%	-2,3%
Guiné	18 943	3 684	79 514	239 664	412 743	1,4%	+72,2%	-
Emirados Árabes Unidos	19 925	21 455	17 858	30 232	408 494	1,3%	#####	-
Arábia Saudita	47 053	77 685	100 773	73 538	315 569	1,0%	+329,1%	+93,6%
Restantes 126 países	3 939 719	3 902 469	5 618 438	5 849 722	5 644 217	18,5%	-3,5%	+11,5%
TOTAL GERAL	18 253 968	20 729 135	26 979 724	28 631 691	30 494 230	100,0%	-	-

**VOLUME DE EXPORTAÇÕES EM 2015
PRINCIPAIS PAÍSES DE DESTINO (POR CLASSE DE CARGA)**

Unidade: Toneladas

PAÍSES	Granéis Sólidos	Granéis Líquidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	Total	%	% Acc
Espanha	416 960	2 317 092	879 516	35 922	146	3 649 636	12,0%	12,0%
E. U. A.		1 074 025	1 336 065	33 234		2 443 324	8,0%	20,0%
Argélia	34 999		75 930	2 297 813	379	2 409 121	7,9%	27,9%
Países Baixos (Holanda)	131 333	1 023 915	681 158	307 640	254 063	2 398 109	7,9%	35,7%
Reino Unido	545 427	27 583	718 148	382 624	22 830	1 696 612	5,6%	41,3%
Angola	118 167	8 617	1 321 137	33 833	4 986	1 486 740	4,9%	46,2%
Marrocos	85 033	413 501	433 459	414 391	2 352	1 348 736	4,4%	50,6%
Canadá			927 337	197 165	1 019	1 125 521	3,7%	54,3%
França	120 012	648 210	170 723	101 987	28	1 040 960	3,4%	57,7%
Brasil	98 491	239 951	398 303	64 640	56	801 441	2,6%	60,3%
Alemanha	96 032	118 934	113 955	330 150	83 310	742 381	2,4%	62,8%
Gibraltar	11 600	659 569				671 169	2,2%	65,0%
China, Republica Popular da	36 329	3 150	578 826		28 592	646 897	2,1%	67,1%
Itália	212 312	52 681	288 374	59 567	5 527	618 461	2,0%	69,1%
Bélgica	98 478	283 066	189 441	8 330	1 686	581 001	1,9%	71,0%
Turquia	37 512	60 543	382 532	85 323	46	565 956	1,9%	72,9%
África do Sul			521 586	8 588		530 174	1,7%	74,6%
Colômbia	311 861		4 225	195 189		511 275	1,7%	76,3%
Cabo Verde	83 098		194 519	168 024	52	445 693	1,5%	77,8%
Guiné	358 213	2 079	41 998	10 413	40	412 743	1,4%	79,1%
Emirados Árabes Unidos		3 150	405 183		161	408 494	1,3%	80,5%
Arábia Saudita			315 160	338	71	315 569	1,0%	81,5%
Restantes 114 países	1 366 665	689 911	2 484 758	1 090 279	12 604	5 644 217	18,5%	97,6%
TOTAL GERAL	4 162 522	7 625 977	12 462 333	5 825 450	417 948	30 494 230	100,0%	-

4.4. TRÁFEGO INTERNACIONAL COM O PRINCIPAL MERCADO TRADICIONAL - ESPANHA

Neste ponto vamos apresentar com mais detalhe o tráfego de importação e exportação com a Espanha, que, de entre os países considerados tradicionalmente como mercados por excelência de origem e de destino das mercadorias nacionais, é o que assume primordial relevo.

A importância deste mercado é atestada pelo volume das mercadorias trocadas e majorada quer pela diversidade destas mercadorias, quer pela circunstância da partilha de uma extensa fronteira terrestre que o torna o país em que o modo de transporte rodoviário se assume como mais forte concorrente do transporte marítimo.

Detalhando a informação já apresentada nos pontos anteriores para melhor se retratar os fluxos de mercadorias que constituem este tráfego, apresenta-se o quadro seguinte para as importações, estruturadas pela tipologia do acondicionamento, portos nacionais de desembarque, bem como os principais portos espanhóis onde a carga é embarcada.

IMPORTAÇÕES POR CLASSE DE CARGA E PORTO DE DESEMBARQUE

Origem	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total Geral	%
Granéis Líquidos		234 859	69 791		574 987	120 947	99 436	1 100 020	29,5%
Algeciras		44 025			234 516		31 261	309 802	8,3%
Huelva		80 970			111 644	62 965	2 496	258 075	6,9%
Cartagena		58 960	20 211		77 952		36 594	193 717	5,2%
Bilbao		22 652	31 021		66 979		3 199	123 851	3,3%
La Coruna		28 252	7 150		40 926		25 886	102 214	2,7%
Granéis Sólidos	3 517	74 592	221 276	28 111	84 880	84 427	18 774	515 577	13,8%
Santander			87 444			40 542		127 986	3,4%
La Coruna			64 951					64 951	1,7%
Sevilla		41 459		3 922	19 162			64 543	1,7%
Bilbao			41 511		7 796			49 307	1,3%
Barcelona						33 029		33 029	0,9%
C. G. Contendorizada		605 163			306 259	2 799	948 325	1 862 546	50,0%
Algeciras		448 657			260 256		32 088	741 001	19,9%
Valencia		145 680			10 906	1 278	231 857	389 721	10,5%
Bilbao		43			16 985	137	337 834	354 999	9,5%
Vigo		9 228			12 321		123 546	145 095	3,9%
Gijon							105 047	105 047	2,8%
Cadiz							59 179	59 179	1,6%
Las Palmas (Gran Canaria)		2			562	24	49 883	50 471	1,4%
C. G. Fracionada	848	2	73 901	159 459	402	7 645		242 257	6,5%
Ferrol			9 120	129 793		4 285		143 198	3,8%
Aviles			52 410					52 410	1,4%
La Coruna			3 133	12 918		3 360		19 411	0,5%
Roll-On/Roll-Off						2 415		2 415	0,1%
Santander						1 419		1 419	0,0%
Barcelona						876		876	0,0%
Total Geral	4 365	914 616	364 968	187 570	966 528	218 233	1 066 535	3 722 815	100,0%
%	0,1%	24,6%	9,8%	5,0%	26,0%	5,9%	28,6%	100,0%	

É importante sublinhar a elevada dispersão dos portos de origem referidos no quadro, cuja localização se reparte nomeadamente pela frente Sul no Atlântico [Algeciras (que representa 28,2% do total da

carga importada), , Huelva (7,8%), Cádiz (1,8%), Sevilha (1,7%)], pelo Mar Mediterrâneo [Valencia (10,5%), Cartagena (5,5%), Barcelona (3%), Las Palmas (1,5%)], pela frente atlântica ocidental [La Coruna (5%), Vigo (3,9%), Ferrol (3,8%)] e pelo Mar Cantábrico [Bilbao (14,2%), Santander (3,5%), Gijon (3%) e Aviles (2%)].

Os portos nacionais do Continente onde se desembarca a maioria das cargas importadas são Sines (28,6%), Lisboa (26%) e Leixões (24,6%).

Situação idêntica se verifica em relação às exportações, conforme detalhe constante no quadro seguinte, sendo de referir que em termos globais os mais relevantes portos de destino das

mercadorias nacionais são Valência (16,8% do total), Algeciras (16,7%), Las Palmas (15%), Barcelona (10,4%), Gijon (10%), Bilbao (7,6%) e Castellon de La Plana (6,5%), localizando-se maioritariamente no Mar Mediterrâneo.

O porto mais relevante na expedição de mercadorias para Espanha é Sines, que carrega 71,6% do total, seguindo-se Leixões, com 13,6% (em ambos são maioritários os 'produtos petrolíferos refinados') e Figueira da Foz, com 6,8% ('produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório).



EXPORTAÇÕES POR CLASSE DE CARGA E PORTO DE EMBARQUE

Destino	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total Geral	%
Granéis Líquidos	16 507	411 209		3 991	7 018		1 878 367	2 317 092	63,5%
Algeciras		298 772					189 717	488 489	13,4%
Valencia							447 602	447 602	12,3%
Las Palmas (Gran Canaria)	3 383	15 353					399 560	418 296	11,5%
Gijon		19 000					273 555	292 555	8,0%
Barcelona		13 768					221 846	235 614	6,5%
Granéis Sólidos	3 601	22 034	10 864	225 486	30 469	88 400	36 106	416 960	11,4%
Castellon de La Plana	3 601			207 061		9 200	7 793	227 655	6,2%
Pasajes		22 034			7 342			29 376	0,8%
Huelva						27 881		27 881	0,8%
La Coruna					3 275		23 813	27 088	0,7%
Las Palmas (Gran Canaria)				18 425	3 500			21 925	0,6%
C. G. Contendorizada		55 755			118 848	4 565	700 348	879 516	24,1%
Bilbao							221 860	221 860	6,1%
Valencia		8 092			32 417		111 496	152 005	4,2%
Barcelona		2 354			595		142 600	145 549	4,0%
Algeciras		38 947			68 324	345	6 392	114 008	3,1%
Las Palmas (Gran Canaria)		1 216			3 276	84	101 086	105 662	2,9%
C. G. Fracionada		6 055	10 319	19 410	84	54		35 922	1,0%
Motril				19 410				19 410	0,5%
Pasajes			10 319					10 319	0,3%
Roll-On/Roll-Off						146		146	0,0%
Valencia						123		123	0,0%
Barcelona						23		23	0,0%
Total Geral	20 108	495 053	21 183	248 887	156 419	93 165	2 614 821	3 649 636	100,0%
%	0,6%	13,6%	0,6%	6,8%	4,3%	2,6%	71,6%	100,0%	-

5. MOVIMENTO DE CONTENTORES

Atenta a importância que o tráfego de contentores apresenta, quer pelo volume de mercadorias que hoje é transportada utilizando esta forma de acondicionamento, quer pelo comportamento e dinâmica de crescimento que caracteriza este mercado, vamos efetuar uma breve análise sobre o tráfego registado nos portos onde constitui um movimento significativo, a saber, Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines.

Os dados aqui considerados dizem respeito apenas às operações Lift-On/Lift-Off (Lo-Lo), pelo que se excluem os contentores movimentados em Ro-Ro.

No período de 2012 a 2015 foi registado o tráfego refletido no quadro seguinte,

**EVOLUÇÃO ANUAL DO TRÁFEGO DE CONTENTORES
NÚMERO E TEU**

Porto / Carga		2012	2013	2014	2015	%	Δ% 2014 → 2015	Δ% média anual
Leixões								
Contentores	Número	403 188	388 485	396 584	355 620	22,0%	-10,3%	-3,4%
	TEU	632 703	620 005	627 153	568 349	22,7%	-9,4%	-3,0%
Lisboa								
Contentores	Número	325 638	368 542	340 057	320 642	19,9%	-5,7%	-1,3%
	TEU	485 748	549 114	501 868	480 963	19,2%	-4,2%	-1,2%
Setúbal								
Contentores	Número	41 226	37 827	57 133	67 283	4,2%	+17,8%	+21,8%
	TEU	77 577	71 516	103 549	120 362	4,8%	+16,2%	+19,2%
Sines								
Contentores	Número	370 562	620 967	819 945	870 670	53,9%	+6,2%	+30,6%
	TEU	553 064	931 011	1 227 710	1 332 205	53,2%	+8,5%	+31,7%
TOTAL								
Contentores	Número	1 140 614	1 415 821	1 613 719	1 614 215	100,0%	+0,0%	+12,0%
	TEU	1 749 092	2 171 646	2 460 280	2 501 879	100,0%	+1,7%	+12,3%

cuja leitura vem confirmar a predominância do porto de Sines no volume de contentores movimentados, correspondente a 53,2% do total de TEU, tendo registado um acréscimo de +8,5% face a 2014, o que vem estabelecer uma tendência de crescimento correspondente a uma taxa média anual de +31,7%. Sublinha-se, no entanto, que este comportamento não espelha a atividade económica do país, pois cerca de 80% do seu volume refere-se a tráfego de *transshipment*.

Merece também destaque o movimento de contentores observado no porto de Setúbal que, embora representando apenas 4,8% do total de TEU, tem registado acréscimos anuais significativos, sendo de +16,2% em 2015, o que lhe confere uma taxa média anual no período em apreço de +19,2%.

Os portos de Leixões e Lisboa apresentam um comportamento negativo, quer em termos de variação anual em 2015, quer em termos de tendência que lhes está subjacente. É, no entanto, de se referir que Leixões foi significativamente penalizado pela recente recessão verificada nas trocas comerciais com Angola.

Realça-se o facto de os contentores apresentarem várias dimensões, sendo que para efeitos estatísticos no âmbito da metodologia definida pela Diretiva Marítima, se consideram enquadrados nos escalões referidos no quadro seguinte, onde se apresenta a respetiva estrutura, manifestada pelos diversos portos em 2015, referindo-se também, adicionalmente, as percentagens de contentores cheios, dado que para assegurar um desejável equilíbrio entre necessidade e disponibilidade nos diversos pontos que integram o mercado global onde os contentores se movem, parte dos contentores são sistematicamente transportados vazios.

**TRÁFEGO DE CONTENTORES EM 2015
POR PORTO E ESCALÃO DE DIMENSÃO**

	Leixões	Lisboa	Setúbal	Sines	Total Geral
CONTENTORES	355 620	320 642	67 283	870 670	1 614 215
Contentores de 20 pes	146 495	159 934	14 100	401 596	722 125
Contentores >20 pes e <40 pes	385	1 482	12	163	2 042
Contentores de 40 pes	193 506	151 325	53 126	467 755	865 712
Contentores >40 pes	15 234	7 901	45	1 156	24 336

PERCENTAGEM DE CONTENTORES CHEIOS

	Leixões	Lisboa	Setúbal	Sines	Total Geral
CONTENTORES	75,4%	63,5%	69,7%	84,5%	77,7%
Contentores de 20 pes	72,9%	59,3%	70,1%	84,6%	76,3%
Contentores >20 pes e <40 pes	59,0%	99,2%	66,7%	98,8%	91,4%
Contentores de 40 pes	77,8%	66,4%	69,7%	84,5%	78,9%
Contentores >40 pes	69,5%	86,1%	37,8%	69,6%	74,9%

Destaca-se o facto de se vir assistindo a uma crescente utilização de contentores de maiores dimensões, principalmente de 40 pés, cujo número em 2015 já ultrapassa os de 20 pés.

A utilização dos contentores nos diversos fluxos de tráfego em função da direção do transporte é traduzida pelos dados do quadro seguinte, que revelam tendências de evolução semelhantes na importação e na exportação (+14,2% e 14,7%, respetivamente), tendo a importação registado um acréscimo anual em 2015 de +2,5%, enquanto a exportação manteve o número de TEU.

No tráfego de cabotagem verifica-se a existência de uma tendência de evolução positiva na utilização de contentores entre os porto do Continente (aumento de +3,6% em 2015, face a 2014, e uma taxa média anual de +6,4%) e entre estes e a Madeira (acrécimo de +4,5% em 2015 e uma taxa média

anual de +1,4%), enquanto na cabotagem com os Açores se regista uma evolução negativa (-0,8% em 2015 e uma taxa média anual de -4,1%).

Relativamente ao ratio entre contentores cheios e o total, medido em número de contentores, independentemente da sua dimensão, verificamos existirem indicadores distintos entre a importação e a exportação, respetivamente de 67,4% e 90%.

EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE CONTENTORES (TEU) POR FLUXOS DE TRÁFEGO

Tráfego	2011	2012	2013	2014	2015	Δ% 2014 → 2015	Δ% média anual	2015 % Cheios
IMPORTAÇÃO	700 878	723 331	940 578	1 085 670	1 113 018	+2,5%	+14,2%	67,4%
EXPORTAÇÃO	671 353	766 178	960 784	1 117 216	1 117 001	-0,0%	+14,7%	90,0%
CABOTAGEM	288 136	266 147	283 353	286 772	293 826	+2,5%	+1,1%	68,8%
Continental	85 203	87 494	103 481	103 418	107 105	+3,6%	+6,4%	75,8%
R. A. Madeira	92 887	83 676	85 438	91 370	95 487	+4,5%	+1,4%	57,4%
R. A. Açores	110 046	94 977	94 434	91 984	91 234	-0,8%	-4,1%	73,1%
TOTAL GERAL	1 660 367	1 755 656	2 184 715	2 489 658	2 523 845	+1,4%	+12,5%	77,7%
Δ % anual	-	5,7%	24,4%	14,0%	1,4%	-	-	-

Considerando a cabotagem insular, o ratio de contentores cheios em função da direção do transporte, apresenta, naturalmente, diferenças muito expressivas, das quais sublinhamos que em 2015, dos contentores transportados para a Madeira os 'cheios' representaram 88,4% e no regresso ao Continente apenas 27%. Dos contentores transportados para os Açores verificamos que os 'cheios' representaram 92,7% e no sentido inverso representaram 52,8%.

PROPORÇÃO DE CONTENTORES CHEIOS NA CABOTAGEM INSULAR

Direção	2011	2012	2013	2014	2015
Continente → R.A.Madeira	84,9%	85,1%	85,5%	87,3%	88,4%
R.A.Madeira → Continente	28,7%	30,5%	29,1%	28,0%	27,0%
Continente → R.A.Açores	89,6%	88,9%	88,4%	91,2%	92,7%
R.A.Açores → Continente	42,4%	49,6%	49,3%	51,9%	52,8%

6. NAVIOS

Os navios que escalaram os portos do Continente, quer em operações do transporte marítimo de mercadorias, quer em tráfego de passageiros, quer ainda por outros motivos que obrigam a reporte ao EUROSTAT no âmbito da Diretiva Marítima, apresentam tipologias e dimensões distintas, sendo também muito elevada a variabilidade da nacionalidade dos pavilhões que arvoraram aquando das escalas.

Neste ponto iremos apresentar uma breve caracterização do universo dos navios que escalaram os portos do Continente, integrados ou não na cadeia de transporte das mercadorias, considerando a respetiva nacionalidade de registo, dimensão e tipologia, bem como os portos escalados.

Apresentaremos também a composição, por tipologia, da frota operacional de bandeira nacional.

6.1. MOVIMENTO DE NAVIOS

Os portos do continente têm registado globalmente uma evolução positiva do número de escalas de navios, não obstante uma quebra pontual de 2011 para 2012, e têm subjacente uma taxa média anual de crescimento de +2,6%, após um acréscimo de +1,9% observado em 2015, face a 2014.

A tipologia de navios que apresenta um maior número de escalas é Carga Geral, que em 2015 representou 35,8% do total, com uma quebra de -2,3% em 2015 mas mantendo uma tendência positiva de crescimento de +1,6%. Seguem-se os navios de Contentores, com 32,5% do total das escalas, após aumento de +4,1% em 2015 e apresentando a tendência de evolução mais elevada, traduzida numa taxa média anual de +6,2%. Com 19,6% do total surge na 3ª posição do número de escalas a tipologia de 'Granéis Líquidos', que mantém relativa estabilidade nos últimos anos. No seu conjunto, estas três tipologias de navios representam 88% do total das escalas nos portos do Continente.

**EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS NOS PORTOS DO CONTINENTE
POR TIPO DE NAVIO**

Tipologia	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura % 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
Carga geral	3 848	3 400	3 779	3 961	3 870	35,8%	-2,3%	+1,6%
Contentores	2 882	2 760	3 230	3 374	3 514	32,5%	+4,1%	+6,2%
Granéis líquidos	2 134	2 061	2 111	2 106	2 123	19,6%	+0,8%	+0,1%
Granéis sólidos	391	336	351	380	469	4,3%	+23,4%	+5,3%
Transporte especializado (carga seca)	391	326	324	327	352	3,3%	+7,6%	-2,2%
Batelão sem propulsão para cargas secas	20	9	6	8	8	0,1%	+0,0%	-23,5%
Navios de Cruzeiro	387	393	477	435	451	4,2%	+3,7%	+4,1%
Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	64	54	5	10	14	0,1%	+40,0%	-68,1%
Outro	21	26	5	7	8	0,1%	+14,3%	-33,4%
Total	10 138	9 365	10 288	10 608	10 809	100,0%	+1,9%	+2,6%
Variação anual	---	-7,6%	9,9%	3,1%	1,9%	---		

A leitura do Anexo 6.1-A permite concluir que a variação do número de escalas é, em algumas tipologias de navios, compensada ou majorada por um aumento da dimensão dos navios.

Analisando a evolução do número de escalas por nacionalidade e dimensão dos navios, verifica-se uma progressiva recuperação da operação do transporte por navios nacionais, que em 2015 regista um acréscimo de +4,3%, ficando responsável por 7,7% do total das escalas (melhorando em 0,2 pontos percentuais o valor de 2014), não sendo, no entanto, ainda suficiente para recuperar a recessão verificada entre 2011 e 2013, pelo que a tendência de crescimento é negativa em -2,3%.

Os navios com pavilhão estrangeiro, recuperaram a quebra registada de 2011 para 2012 e cresceram +1,7% em 2015, sendo que a sua evolução tem subjacente uma taxa média anual de +3%.

É notória a tendência para o aumento da utilização de navios de maiores dimensões em detrimento dos de menores dimensões, quer nos navios de bandeira nacional, quer nos navios de bandeira estrangeira. Este comportamento é refletido no aumento de +54,2% nos navios de registo nacional com GT superior a 10 mil e de +19,6% nos navios de registo estrangeiro com GT superior a 20 mil, tendo o número de escalas efetuadas por navios com arqueação bruta inferior aos limites referidos sido respetivamente de -5,6% e -4,2%.

**EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE NAVIOS QUE ESCALARAM OS PORTOS DO CONTINENTE
POR NACIONALIDADE E DIMENSÃO (GT)**

Nacionalidade e Dimensão	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura % 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
Nacional	972	697	682	795	829	7,7%	+4,3%	-2,3%
< 2 000	50	26	13	15	23	0,2%	+53,3%	-24,6%
2 000 a 4 999	445	329	310	284	243	2,2%	-14,4%	-13,3%
5 000 a 9 999	417	297	326	365	361	3,3%	-1,1%	-1,2%
10 000 a 19 999	33	33	22	117	160	1,5%	+36,8%	+125,9%
≥ 20 000	27	12	11	14	42	0,4%	+200,0%	+16,9%
Estrangeiro	9 166	8 668	9 606	9 813	9 980	92,3%	+1,7%	+3,0%
< 2 000	387	310	274	272	219	2,0%	-19,5%	-12,3%
2 000 a 4 999	3 452	3 210	3 470	3 486	3 292	30,5%	-5,6%	-0,1%
5 000 a 9 999	2 285	2 053	2 236	2 362	2 453	22,7%	+3,9%	+2,9%
10 000 a 19 999	1 429	1 255	1 422	1 256	1 101	10,2%	-12,3%	-5,0%
20 000 a 39 999	816	933	1 048	1 134	1 502	13,9%	+32,5%	+16,1%
≥ 40 000	797	907	1 156	1 303	1 413	13,1%	+8,4%	+16,2%
Ignorado	0	0	0	0	0	0,0%	-	-
Total	10 138	9 365	10 288	10 608	10 809	100,0%	+1,9%	+2,6%
Varição anual	---	-7,6%	9,9%	3,1%	1,9%	---		

De entre as tipologias de navios mais representativas, a utilização de navios de bandeira nacional tem mais significado nos navios de Contentores, 14,7% do total, mas este ratio é excedido pelos navios de Transporte especializado (carga seca) que apresenta um ratio de 15,1%.

TIPOLOGIA E NACIONALIDADE DO REGISTO DOS NAVIOS QUE ESCALARAM OS PORTOS EM 2015

Tipo de Navio	Nacional	Estrangeiro	Total	% Nacional / Total
Carga geral	167	3 703	3 870	4,3%
Contentores	517	2 997	3 514	14,7%
Granéis líquidos	38	2 085	2 123	1,8%
Granéis sólidos	29	440	469	6,2%
Transporte especializado (carga seca)	53	299	352	15,1%
Navios de Cruzeiro	16	435	451	3,5%
Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	5	9	14	35,7%
Outros	9	21	30	30,0%
Total	829	9 980	10 809	7,7%

Considerando a nacionalidade da bandeira das escalas efetuadas nos diversos portos do Continente e tendo em conta a totalidade dos tipos de navios, constatamos que a maior incidência da bandeira nacional se regista no porto de Lisboa (15,5%), facto a que não é alheia a preponderância do transporte de cabotagem insular para este porto, seguido de Leixões (9,5%). Salienta-se o facto de Sines, que é o 3º porto em número de escalas, não ter recebido em 2015 nenhum navio de bandeira nacional.

NÚMERO DE ESCALAS POR PORTO E NACIONALIDADE DO REGISTO DOS NAVIOS

Porto	Nacional	Estrangeiro	Total	Estrutura %	% Nacional
Viana do Castelo	12	168	180	1,7%	6,7%
Leixões	249	2 370	2 619	24,2%	9,5%
Douro	2	21	23	0,2%	8,7%
Aveiro	56	967	1 023	9,5%	5,5%
Figueira da Foz	7	486	493	4,6%	1,4%
Lisboa	401	2 189	2 590	24,0%	15,5%
Setúbal	101	1 480	1 581	14,6%	6,4%
Sines	0	2 162	2 162	20,0%	0,0%
Faro	0	81	81	0,7%	0,0%
Portimão	1	56	57	0,5%	1,8%
Total	829	9 980	10 809	100,0%	7,7%

A bandeira de registo dos navios que efetuaram as 10 809 escalas em 2015 repartem-se por cerca de setenta países, o mais representativo dos quais é Antígua e Barbuda com 13,3% do total, seguido de Malta, com 11,5%, e Países Baixos, com 8,6%. Na casa dos sete pontos percentuais encontram-se a Libéria, Portugal, Panamá, Reino Unido e Chipre.

Considerando apenas o tráfego de cabotagem, Portugal apresenta o número de escalas mais elevado, representando 19,6% do total, seguido de Malta (15,3%) e Antígua e Barbuda (11,4%)

**NÚMERO DE ESCALAS EM 2015 POR PAÍS DE REGISTO DOS NAVIOS
E POR TIPO DE TRÁFEGO**

PAÍS DE REGISTO	Cabotagem		Internacional		Total Geral	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Antígua e Barbuda	360	11,4%	1 080	14,1%	1 440	13,3%
Malta	483	15,3%	764	10,0%	1 247	11,5%
Países Baixos (Holanda)	226	7,1%	701	9,2%	927	8,6%
Libéria	140	4,4%	693	9,1%	833	7,7%
Portugal	621	19,6%	208	2,7%	829	7,7%
Panamá	38	1,2%	762	10,0%	800	7,4%
Reino Unido	310	9,8%	481	6,3%	791	7,3%
Chipre	204	6,4%	569	7,4%	773	7,2%
Espanha	208	6,6%	135	1,8%	343	3,2%
Itália	98	3,1%	244	3,2%	342	3,2%
Baamas	104	3,3%	225	2,9%	329	3,0%
Marshall, Ilhas	28	0,9%	293	3,8%	321	3,0%
Diversos	76	2,4%	136	1,8%	212	2,0%
Gibraltar	66	2,1%	121	1,6%	187	1,7%
Hong Kong	11	0,3%	138	1,8%	149	1,4%
Singapura	23	0,7%	122	1,6%	145	1,3%
Bermudas	9	0,3%	125	1,6%	134	1,2%
Dinamarca	47	1,5%	75	1,0%	122	1,1%
Turquia	15	0,5%	88	1,2%	103	1,0%
Luxemburgo	5	0,2%	85	1,1%	90	0,8%
Alemanha	29	0,9%	49	0,6%	78	0,7%
Irlanda	8	0,3%	63	0,8%	71	0,7%
Grécia	4	0,1%	55	0,7%	59	0,5%
Bélgica	0	0,0%	49	0,6%	49	0,5%
Barbados	10	0,3%	35	0,5%	45	0,4%
Restantes 41 países	43	1,4%	347	4,5%	390	3,6%
Total	3 166	100,0%	7 643	100,0%	10 809	100,0%

Conforme valores constantes do Anexo 6.1-B, os navios de Contentores sob bandeira nacional surgem em segundo lugar, com 517 escalas, correspondentes a 14,7% do total, a 25 escalas dos navios com bandeira da Libéria (15,4%).

A bandeira de registo dos navios de Carga Geral que mais escalas efetuaram nos portos do Continente é da Antígua e Barbuda, com 25,2% do total, seguida dos Países Baixos (15,9%). Portugal surge na 6ª posição, com 4,3%, após o Chipre, Reino Unido e Malta.

Nos Granéis Líquidos a bandeira mais representativa é de Malta, com 28,6% do total, seguida de Espanha com 10,1% e Libéria, com 6,6%. Nos Granéis Sólidos surge o Panamá em primeiro lugar, com 21,7%, seguido das Ilhas Marshall, com 10,7%.

6.2. FROTA OPERACIONAL DE BANDEIRA PORTUGUESA

A frota operacional que se encontra sob bandeira nacional, tem vindo a diminuir significativamente no que respeita ao registo convencional e a aumentar no Registo Internacional de Navios da Madeira (RIN-MAR).

Para efeitos meramente comparativos com a situação do registo no RIN-MAR, refere-se que a década de 1980 se iniciou com 94 navios em registo convencional, tendo passado para 52 na década de 1990 e para 24 no ano 2000. No final de 2015 permaneciam 10 navios no registo convencional.

Conforme dados divulgados pelo IMT, I.P. este lote de navios é constituído por um de transporte de passageiros (longo curso), um batelão (em serviço internacional) e oito navios de Contentores (afetos à cabotagem).

Nos quadros seguintes apresenta-se o resumo da evolução do Número de registo de navios no RIN-MAR e a sua estrutura por tipologia e volume de arqueação bruta (GT).

Desde o seu início, no ano de 1990, o RIN-MAR tem vindo a observar um crescente número de registos, terminando o ano de 2015 com 280 navios, após 94 novos registos concluídos neste ano, o que corresponde a um acréscimo de +50,5% e estabelecendo uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de +34,5%, calculada no período 2009-2015.

EVOLUÇÃO ANUAL DO REGISTO DE NAVIOS NO RIN-MAR POR TIPO

Tipo de Navio	Até 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total Geral	%
Porta-contentores	1	2			15	49	62	129	46,1%
Graneleiro	2			3	6	11	14	36	12,9%
Carga geral	10	1		1	1		14	27	9,6%
Petroleiro	10	2		4	2			18	6,4%
Transporte de Passageiros	10	1		1				12	4,3%
Carga Ro-Ro	8				1	1	1	11	3,9%
Transporte de Químicos	3	2		4			2	11	3,9%
Transporte de Gás	6	2				1		9	3,2%
Outros	22			1	2	1	1	27	9,6%
Total Geral	72	10		14	27	63	94	280	100%
Variação anual (%)	-	13,9%		17,1%	28,1%	51,2%	50,5%	-	-
Total acumulado	72	82	82	96	123	186	280	Δ% média anual	+34,5%

Fonte: Comissão Técnica do RIN-MAR Tratamento: AMT

A tipologia com o número mais elevado de registos é Porta-contentores, com 129 navios, correspondente a 46,1%, seguido de Graneleiros e Carga Geral, representando respetivamente 12,9% e 9,6%.

Da leitura do quadro seguinte, cruzando a tipologia com a arqueação bruta, contata-se que os navios com GT igual ou superior a 40 mil representam globalmente o escalão com o maior número de registos, 28,2% do total, impulsionado pelo registo de Porta-contentores.

O escalão que representa a moda da distribuição dos registos dos Graneleiros é entre 20 000 e 29 999, com 52,8% no total da tipologia, sendo que nos navios de Carga geral a moda se situa no escalão entre 2000 e 4999.

**NAVIOS REGISTRADOS NO RIN-MAR
POR TIPO E ARQUEAÇÃO BRUTA (GT)**

Tipo de Navio	< 2 000	2 000 a 4 999	5 000 a 9 999	10 000 a 19 999	20 000 a 39 999	≥ 40 000	Total Geral	%
Porta-contentores		2	18	26	24	59	129	46,1%
Graneleiro			1	2	19	14	36	12,9%
Carga geral	1	14	7	3	2		27	9,6%
Petroleiro		11	3	1		3	18	6,4%
Transporte de Passageiros	3		3	2	1	3	12	4,3%
Carga Ro-Ro			1	7	3		11	3,9%
Transporte de Químicos		2		9			11	3,9%
Transporte de Gás		9					9	3,2%
Outros	18	4	2	1	2		27	9,6%
Total Geral	22	42	35	51	51	79	280	100%
%	7,9%	15,0%	12,5%	18,2%	18,2%	28,2%	100,0%	-

Fonte: Comissão Técnica do RIN-MAR Tratamento: AMT

Importa também referir que a idade média geral dos navios registados no RIN-MAR é de 11,8 anos, sendo que por tipologia dos navios a idade média mais baixa se regista nos Graneleiros (6,4 anos) e a mais elevada nos navios de Transporte de passageiros (30,9 anos).

**NAVIOS REGISTRADOS NO RIN-MAR
POR TIPO E ARQUEAÇÃO BRUTA**

Tipo de Navio	Até 5 anos	De 6 a 10 anos	De 11 a 20 anos	De 21 a 30 anos	De 31 a 50 anos	Superior a 51 anos	Total Geral	Idade Média
Porta-contentores	39	57	33				129	10,0
Graneleiro	28	3	2	3			36	6,4
Carga geral	15	8	2	2			27	11,1
Petroleiro	14	3	1				18	9,8
Transporte de Passageiros	3	1	2	3	2	1	12	30,9
Carga Ro-Ro	4	4	3				11	17,1
Transporte de Químicos	5		6				11	11,4
Transporte de Gás	8		1				9	9,8
Outros	13	1	10	2	1		27	20,4
Total Geral	129	77	60	10	3	1	280	11,8
%	46,1%	27,5%	21,4%	3,6%	1,1%	0,4%	100,0%	-

Fonte: Comissão Técnica do RIN-MAR Tratamento: AMT



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**

ANEXOS

ANEXO 3.1-A

**TRÁFEGO DE MERCADORIAS EMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
EVOLUÇÃO ANUAL**

Porto Declarante	Ano					Estrutura (%) 2015	Variação 2014-»2015	tmac
	2011	2012	2013	2014	2015			
Viana do Castelo							-	-
Leixões	770 961	796 757	1 283 525	1 103 583	1 364 532	43,4%	23,6%	15,5%
Aveiro	49 608	60 217	51 998	35 808	32 949	1,0%	-8,0%	-12,0%
Figueira da Foz	1 534	3 180	207	76 862	134 075	4,3%	74,4%	-
Lisboa	143 185	192 086	159 712	146 144	91 323	2,9%	-37,5%	-9,8%
Setúbal	253 055	173 030	114 964	110 985	123 710	3,9%	11,5%	-19,7%
Sines	2 111 883	2 105 689	2 052 603	1 991 001	1 397 107	44,4%	-29,8%	-7,7%
Faro							-	-
Portimão							-	-
TOTAL	3 330 226	3 330 959	3 663 009	3 464 383	3 143 696	100,0%	-9,3%	-0,7%
Δ % Anual	-	0,0%	10,0%	-5,4%	-9,3%	-	-	-

**TRÁFEGO DE MERCADORIAS EMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
POR PORTO DECLARANTE E DESTINO - 2015
CARGA TOTAL**

Porto Declarante	Destino								Estrutura (%) no Porto Declarante
	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	
Viana do Castelo	-								
Leixões		-	34 078		12 440		1 318 014	1 364 532	43,4%
Aveiro		28 967	-		172	3 810		32 949	1,0%
Figueira da Foz		133 975		-			100	134 075	4,3%
Lisboa		79 045	203		-	3 853	7 327	90 428	2,9%
Setúbal	25 197	72 516	24 954		917	-	126	123 710	3,9%
Sines		857 807	67 736		413 936	57 628	-	1 397 107	44,5%
Faro									
Portimão									
TOTAL	25 197	1 172 310	126 971		427 465	65 291	1 325 567	3 142 801	100,0%
Estrutura (%) Destino	0,8%	37,3%	4,0%		13,6%	2,1%	42,2%	100,0%	

ANEXO 3.2-A

**TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR
PORTO DECLARANTE E CLASSE DE CARGA - 2015
CARGA DESEMBARCADA DA R.A.DA MADEIRA**

Porto Declarante \ Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2015
Leixões			46 459	1 071	1	47 531	35,5%
Lisboa			82 890	3 407		86 297	64,5%
TOTAL			129 349	4 478	1	133 828	100,0%
Estrutura (%) por Classe de Carga			96,7%	3,3%	0,0%	100,0%	-

CARGA DESEMBARCADA DA R.A.DOS AÇORES

Porto Declarante \ Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2015
Leixões			83 336	607		83 943	30,0%
Lisboa			193 677	1 585		195 262	69,8%
Setúbal				99	577	676	0,2%
TOTAL			277 013	2 291	577	279 881	100,0%
Estrutura (%) por Classe de Carga			99,0%	0,8%	0,2%	100,0%	-

CARGA EMBARCADA PARA A R.A.DA MADEIRA

Porto Declarante \ Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2015
Leixões	121 350		117 057	8 597		247 004	29,1%
Aveiro		4 339				4 339	0,5%
Lisboa		18 324	329 591	6 318		354 233	41,8%
Setúbal		53 844				53 844	6,3%
Sines	188 953					188 953	22,3%
TOTAL	310 303	76 507	446 648	14 915		848 373	100,0%
Estrutura (%) por Classe de Carga	36,6%	9,0%	52,6%	1,8%		100,0%	-

CARGA EMBARCADA PARA A R.A.DOS AÇORES

Porto Declarante \ Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2015
Leixões	15 137		198 569	6 441		220 147	26,5%
Aveiro		38 682				38 682	4,6%
Lisboa		24 770	300 010	7 303		332 083	39,9%
Setúbal				101	607	708	0,1%
Sines	217 259					217 259	26,1%
Faro				23 402		23 402	2,8%
TOTAL	232 396	63 452	498 579	37 247	607	832 281	100,0%
Estrutura (%) por Classe de Carga	27,9%	7,6%	59,9%	4,5%	0,1%	100,0%	-

ANEXO 4.1-A

TRÁFEGO INTERNACIONAL

EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE
TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO

Porto Declarante	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
Viana do Castelo	147.282	112.581	158.803	105.143	83.154	0,2%	-20,9%	-10,7%
Leixões	8.318.269	7.576.281	7.829.397	8.471.278	9.547.937	21,2%	12,7%	+4,1%
Aveiro	1.578.277	1.442.847	1.675.399	1.786.645	2.220.834	4,9%	24,3%	+9,9%
Figueira da Foz	651.357	710.324	924.381	832.357	612.699	1,4%	-26,4%	+0,6%
Lisboa	6.573.700	5.643.068	5.543.180	5.710.580	5.691.708	12,7%	-0,3%	-2,9%
Setúbal	2.426.646	1.830.001	2.279.682	2.424.955	2.542.460	5,7%	4,8%	+3,7%
Sines	16.494.663	17.519.753	20.375.494	20.633.691	24.278.907	54,0%	17,7%	+10,0%
Faro	4.002	15.501	0	25	0	0,0%	-100,0%	-
Portimão	2.394	214	0	0	0	0,0%	-	-
TOTAL	36.196.590	34.850.570	38.786.336	39.964.674	44.977.699	100,0%	12,5%	+6,0%

TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO

Porto Declarante	2011	2012	2013	2014	2015	Estrutura (%) 2015	Variação 2014 → 2015	Δ% média anual
Viana do Castelo	271.762	330.363	289.327	306.350	316.910	1,0%	3,4%	+2,2%
Leixões	4.073.088	4.970.819	4.958.440	5.250.505	4.790.432	15,7%	-8,8%	+3,6%
Aveiro	1.350.118	1.494.471	1.858.016	2.148.094	2.229.576	7,3%	3,8%	+14,6%
Figueira da Foz	1.002.334	1.039.787	1.165.447	1.206.435	1.209.232	4,0%	0,2%	+5,3%
Lisboa	3.019.650	2.790.216	3.631.896	3.426.905	3.340.539	11,0%	-2,5%	+4,0%
Setúbal	3.534.117	3.563.106	4.264.104	5.061.156	4.435.501	14,5%	-12,4%	+8,3%
Sines	4.942.479	6.286.652	10.455.123	10.875.630	13.799.167	45,3%	26,9%	+30,0%
Faro	58.425	253.718	357.371	356.616	372.873	1,2%	4,6%	+33,7%
Portimão	1.995	3	0	0	0	0,0%	-	-
TOTAL	18.253.968	20.729.135	26.979.724	28.631.691	30.494.230	100,0%	6,5%	+14,2%

VOLUME DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL EM 2015
POR PORTO DECLARANTE E CONTINENTE

Porto Declarante	Continente					TOTAL
	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	
Viana do Castelo	352.424	43.559	4.081	0	0	400.064
Leixões	6.432.377	6.084.721	1.256.250	555.416	9.605	14.338.369
Aveiro	3.018.529	1.086.654	280.818	64.409	0	4.450.410
Figueira da Foz	1.610.497	204.914	0	6.520	0	1.821.931
Lisboa	4.650.093	1.724.207	2.106.476	484.362	67.109	9.032.247
Setúbal	2.828.753	2.493.942	1.272.224	383.042	0	6.977.961
Sines	14.082.259	7.695.635	12.743.333	3.041.291	515.556	38.078.074
Faro	11.600	361.273	0	0	0	372.873
TOTAL	32.986.532	19.694.905	17.663.182	4.535.040	592.270	75.471.929
Distribuição (%)	43,7%	26,1%	23,4%	6,0%	0,8%	100,0%

ANEXO 4.1-B

**VOLUME DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES EM 2015 POR PORTO
GRANÉIS LÍQUIDOS**

Porto Declarante \ Fluxo	Importação	Exportação	Total	% Exportação
Viana do Castelo	0	28.047	28.047	100,0%
Leixões	4.972.643	1.218.477	6.191.120	19,7%
Aveiro	668.704	233.232	901.936	25,9%
Figueira da Foz	4.200	7.831	12.031	65,1%
Lisboa	888.921	16.774	905.695	1,9%
Setúbal	248.838	0	248.838	0,0%
Sines	12.569.033	6.121.616	18.690.649	32,8%
Faro	0	0	0	-
Total	19.352.339	7.625.977	26.978.316	28,3%

GRANÉIS SÓLIDOS

Porto Declarante \ Fluxo	Importação	Exportação	Total	% Exportação
Viana do Castelo	21.583	79.973	101.556	78,7%
Leixões	2.209.536	295.555	2.505.091	11,8%
Aveiro	1.045.968	815.774	1.861.742	43,8%
Figueira da Foz	358.376	436.438	794.814	54,9%
Lisboa	3.992.039	942.265	4.934.304	19,1%
Setúbal	1.287.564	1.303.393	2.590.957	50,3%
Sines	5.574.395	275.544	5.849.939	4,7%
Faro	0	13.580	13.580	100,0%
Total	14.489.461	4.162.522	18.651.983	22,3%

C. G. CONTENTORIZADA

Porto Declarante \ Fluxo	Importação	Exportação	Total	% Exportação
Viana do Castelo	55	788	843	93,5%
Leixões	1.740.555	2.189.573	3.930.128	55,7%
Aveiro	2	1.539	1.541	99,9%
Figueira da Foz	4.235	6.035	10.270	58,8%
Lisboa	789.750	2.157.076	2.946.826	73,2%
Setúbal	203.613	824.284	1.027.897	80,2%
Sines	6.135.332	7.283.038	13.418.370	54,3%
Faro	0	0	0	-
Total	8.873.542	12.462.333	21.335.875	58,4%

ANEXO 4.2-A

**TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS EM 2015
IMPORTAÇÃO POR CLASSE DE CARGA E CONTINENTE
PORTO DE LEIXÕES**

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	1 550 030	115 388	3 200	71 933	4	1 740 555
C. G. Fracionada	20 438	15 760	7 240	260 170	0	303 608
Roll-On/Roll-Off	321 401	151	43	0	0	321 595
Granéis Líquidos	441 089	4 389 029	139 526	2 999	0	4 972 643
Granéis Sólidos	1 300 112	99 133	810 291	0	0	2 209 536
Total Geral	3 633 070	4 619 461	960 300	335 102	4	9 547 937

PORTO DE AVEIRO

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	2	0	0	0	0	2
C. G. Fracionada	474 585	1 502	29 295	778	0	506 160
Roll-On/Roll-Off	0	0	0	0	0	0
Granéis Líquidos	534 044	25 026	46 907	62 727	0	668 704
Granéis Sólidos	997 983	9 441	38 544	0	0	1 045 968
Total Geral	2 006 614	35 969	114 746	63 505	0	2 220 834

PORTO DE LISBOA

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	648 850	80 506	56 057	3 511	826	789 750
C. G. Fracionada	19 018	148	20	0	0	19 186
Roll-On/Roll-Off	1 688	82	42	0	0	1 812
Granéis Líquidos	763 524	110 497	14 900	0	0	888 921
Granéis Sólidos	2 399 386	80 612	1 436 871	12 170	63 000	3 992 039
Total Geral	3 832 466	271 845	1 507 890	15 681	63 826	5 691 708

PORTO DE SETÚBAL

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	197 519	5 223	426	445	0	203 613
C. G. Fracionada	311 261	2 310	191 608	177 363	0	682 542
Roll-On/Roll-Off	115 773	328	1 075	2 727	0	119 903
Granéis Líquidos	159 759	55 288	0	33 791	0	248 838
Granéis Sólidos	470 533	77 986	675 415	63 630	0	1 287 564
Total Geral	1 254 845	141 135	868 524	277 956	0	2 542 460

**TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS EM 2015
IMPORTAÇÃO POR CLASSE DE CARGA E CONTINENTE
PORTO DE SINES**

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	3 294 762	25 702	1 496 313	1 203 017	115 538	6 135 332
C. G. Fracionada	56	0	0	91	0	147
Roll-On/Roll-Off	0	0	0	0	0	0
Granéis Líquidos	5 003 514	5 909 673	1 172 454	483 392	0	12 569 033
Granéis Sólidos	59 045	0	5 515 350	0	0	5 574 395
Total Geral	8 357 377	5 935 375	8 184 117	1 686 500	115 538	24 278 907

ANEXO 4.2-B

TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO

PAÍSES COM MAIOR VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS NO PERÍODO 2011-2015 (> 5 MT)

PAÍS / PRINCIPAIS MERCADORIAS	2011	2012	2013	2014	2015	Δ% 2014 → 2015	Δ% média anual
Colômbia	2 933 641	3 966 966	3 408 301	4 040 390	5 403 714	33,7%	13,9%
Coque e produtos petrolíferos refinados	2 897 839	3 944 313	3 380 611	4 027 133	5 387 123	33,8%	14,1%
Outras mercadorias	35 802	22 653	27 690	13 257	16 591	25,1%	-19,7%
Espanha	3 732 818	3 547 609	3 942 596	4 190 121	3 722 815	-11,2%	1,6%
Coque e produtos petrolíferos refinados	1 255 592	1 275 253	1 010 830	1 051 428	956 888	-9,0%	-7,2%
Outras mercadorias	2 477 226	2 272 356	2 931 766	3 138 693	2 765 927	-11,9%	5,5%
Angola	2 196 923	2 674 583	4 305 405	2 687 506	3 188 471	18,6%	6,9%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	2 192 920	2 629 370	4 254 146	2 676 767	3 181 676	18,9%	7,1%
Outras mercadorias	4 003	45 213	51 259	10 739	6 795	-36,7%	-11,7%
Rússia, Federação da	2 134 029	1 597 880	1 829 409	1 928 077	2 526 579	31,0%	5,8%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 675 952	1 345 091	1 256 911	1 188 676	2 102 548	76,9%	4,7%
Outras mercadorias	458 077	252 789	572 498	739 401	424 031	-42,7%	9,0%
Brasil	2 368 188	2 057 720	1 565 384	1 397 980	2 269 087	62,3%	-4,4%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 228 954	1 259 288	280 651	703 405	705 175	0,3%	-18,3%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	517 298	539 404	1 045 203	427 442	720 754	68,6%	4,7%
Outras mercadorias	621 936	259 028	239 530	267 133	843 158	215,6%	10,8%
Países Baixos (Holanda)	1 846 020	1 680 907	1 798 130	1 980 882	2 214 972	11,8%	5,6%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível	691 654	591 943	643 379	670 059	668 471	-0,2%	0,5%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	252 289	294 027	266 624	285 025	243 073	-14,7%	-1,0%
Outras mercadorias	902 077	794 937	888 127	1 025 798	1 303 428	27,1%	11,3%
Nigéria	3 152 080	1 900 604	1 773 158	1 281 019	1 176 529	-8,2%	-23,6%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	3 079 079	1 863 511	1 735 515	1 280 881	1 173 124	-8,4%	-23,1%
Outras mercadorias	73 001	37 093	37 643	138	3 405	2367,4%	-
E. U. A.	1 975 350	1 871 723	1 601 669	1 546 310	1 206 854	-22,0%	-10,9%
Coque e produtos petrolíferos refinados	1 335 956	1 547 847	882 239	788 021	500 417	-36,5%	-23,1%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	579 312	194 357	328 075	521 464	272 494	-47,7%	-7,3%
Outras mercadorias	60 082	129 519	391 355	236 825	433 943	83,2%	51,8%
Reino Unido	1 527 999	1 501 981	1 458 532	1 621 123	1 826 739	12,7%	4,6%
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	670 886	696 864	829 281	814 617	721 427	-11,4%	3,0%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	215 790	250 412	107 624	226 104	422 771	87,0%	17,9%
Coque e produtos petrolíferos refinados	362 697	269 334	206 121	169 555	82 535	-51,3%	-29,6%
Outras mercadorias	278 626	285 371	315 506	410 847	600 006	46,0%	24,1%
Turquia	591 656	908 352	1 871 994	2 145 516	2 334 695	8,8%	41,6%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	384 408	717 650	964 653	1 024 031	1 237 257	20,8%	28,6%
Outras mercadorias	207 248	190 702	907 341	1 121 485	1 097 438	-2,1%	66,4%
Egipto	1 294 145	1 649 129	1 242 749	1 126 306	1 067 894	-5,2%	-7,4%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 584 250	1 170 499	1 034 752	984 122	1 955 789	98,7%	4,2%
Outras mercadorias	-290 105	478 630	207 997	142 184	-887 895	-724,5%	-
França	1 242 407	1 088 816	1 191 864	1 302 821	1 330 468	2,1%	3,2%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	820 857	714 130	734 326	860 430	716 044	-16,8%	-0,8%
Outras mercadorias	421 550	374 686	457 538	442 391	614 424	38,9%	10,5%
Argélia	1 240 790	1 200 133	688 359	1 381 852	1 611 494	16,6%	7,9%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	961 704	1 074 717	533 821	1 215 426	1 464 270	20,5%	11,7%
Outras mercadorias	279 086	125 416	154 538	166 426	147 224	-11,5%	-12,2%
China, República Popular da	848 004	1 103 749	1 273 017	1 190 984	984 515	-17,3%	3,4%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	122 971	194 167	158 859	261 112	303 877	16,4%	24,5%
Outras mercadorias	725 033	909 582	1 114 158	929 872	680 638	-26,8%	-0,8%
Ucrânia	768 309	1 245 571	894 779	1 028 651	1 129 871	9,8%	5,1%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	686 650	1 188 192	684 219	808 706	933 732	15,5%	1,3%
Outras mercadorias	81 659	57 379	210 560	219 945	196 139	-10,8%	32,6%
Bélgica	692 252	624 976	689 526	856 546	1 600 465	86,9%	28,1%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível	219 090	170 911	228 326	224 495	204 926	-8,7%	1,2%
Outras mercadorias	473 162	454 065	461 200	632 051	1 395 539	120,8%	40,6%
Camarões	244 000	580 232	1 352 916	421 484	679 790	61,3%	11,7%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	220 515	565 925	1 337 678	365 237	653 961	79,1%	11,4%
Outras mercadorias	23 485	14 307	15 238	56 247	25 829	-54,1%	19,7%
Uruguai	721 437	365 475	517 332	493 904	641 523	29,9%	-0,6%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, de	378 299	269 363	247 433	139 219	370 074	165,8%	-5,1%
Outras mercadorias	343 138	96 112	269 899	354 685	271 449	-23,5%	4,4%
Itália	473 131	384 746	692 375	572 700	606 691	5,9%	8,8%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	236 429	248 493	181 967	136 886	157 605	15,1%	-13,4%
Outras mercadorias	236 702	136 253	510 408	435 814	449 086	3,0%	24,3%
Alemanha	366 354	405 234	517 782	789 318	575 871	-27,0%	16,9%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	118 734	114 167	69 548	117 506	46 184	-60,7%	-14,5%
Outras mercadorias	247 620	291 067	448 234	671 812	529 687	-21,2%	26,0%
Canadá	393 041	173 898	387 442	1 018 189	477 928	-53,1%	24,6%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	367 282	103 436	61 366	282 470	97 601	-65,4%	-18,9%
Outras mercadorias	25 759	70 462	326 076	735 719	380 327	-48,3%	105,3%
SOMA	30 742 574	30 530 284	33 002 719	33 001 679	36 576 965	10,8%	4,4%
% do Total Geral	84,9%	87,6%	85,1%	82,6%	81,3%	-1,5%	-1,4%
TOTAL GERAL	36 196 590	34 850 570	38 786 336	39 964 674	44 977 699	12,5%	6,0%

ANEXO 4.3-A

**TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS EM 2015
EXPORTAÇÃO POR CLASSE DE CARGA E CONTINENTE
PORTO DE LEIXÕES**

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	931 495	973 843	77 484	197 150	9 601	2 189 573
C. G. Fracionada	224 385	387 662	211 296	1 051	0	824 394
Roll-On/Roll-Off	257 341	5 092	0	0	0	262 433
Granéis Líquidos	1 090 531	98 663	7 170	22 113	0	1 218 477
Granéis Sólidos	295 555	0	0	0	0	295 555
Total Geral	2 799 307	1 465 260	295 950	220 314	9 601	4 790 432

PORTO DE AVEIRO

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	86	1 438	15	0	0	1 539
C. G. Fracionada	401 581	772 550	3 996	904	0	1 179 031
Roll-On/Roll-Off	0	0	0	0	0	0
Granéis Líquidos	233 232	0	0	0	0	233 232
Granéis Sólidos	377 016	276 697	162 061	0	0	815 774
Total Geral	1 011 915	1 050 685	166 072	904	0	2 229 576

PORTO DE LISBOA

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	585 017	811 926	288 169	468 681	3 283	2 157 076
C. G. Fracionada	3 127	203 968	7 555	0	0	214 650
Roll-On/Roll-Off	0	9 718	56	0	0	9 774
Granéis Líquidos	10 253	6 521	0	0	0	16 774
Granéis Sólidos	219 230	420 229	302 806	0	0	942 265
Total Geral	817 627	1 452 362	598 586	468 681	3 283	3 340 539

PORTO DE SETÚBAL

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	702 323	96 050	1 008	24 903	0	824 284
C. G. Fracionada	214 182	1 611 209	334 790	3 164	0	2 163 345
Roll-On/Roll-Off	112 169	1 133	1 019	30 158	0	144 479
Granéis Líquidos	0	0	0	0	0	0
Granéis Sólidos	545 234	644 415	66 883	46 861	0	1 303 393
Total Geral	1 573 908	2 352 807	403 700	105 086	0	4 435 501

PORTO DE SINES

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	1 507 524	1 222 615	2 924 206	1 330 573	298 120	7 283 038
C. G. Fracionada	116 434	0	749	524	0	117 707
Roll-On/Roll-Off	0	0	0	1 262	0	1 262
Granéis Líquidos	3 848 128	525 195	1 634 261	18 177	95 855	6 121 616
Granéis Sólidos	252 796	12 450	0	4 255	6 043	275 544
Total Geral	5 724 882	1 760 260	4 559 216	1 354 791	400 018	13 799 167

ANEXO 4.3-B

TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO

PAÍSES COM MAIOR VOLUME DE MERCADORIAS EXPORTADAS NO PERÍODO 2011-2015 (> 2 MT)

PAÍS / PRINCIPAIS MERCADORIAS	2011	2012	2013	2014	2015	Δ% 2014 → 2015	Δ% média anual
Espanha	1 994 781	1 992 931	3 017 328	2 339 748	3 649 636	56,0%	15,6%
Coque e produtos petrolíferos refinados	360 063	499 110	1 567 281	1 026 972	2 268 626	120,9%	64,4%
Desconhecidas	342 567	296 217	508 890	533 767	587 912	10,1%	18,1%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	298 454	264 662	307 005	303 495	312 144	2,8%	2,3%
Outras mercadorias	993 697	932 942	634 152	475 514	480 954	1,1%	-20,1%
E. U. A.	1 045 384	1 540 552	1 897 209	1 989 262	2 443 324	22,8%	21,0%
Coque e produtos petrolíferos refinados	585 859	878 394	850 451	660 440	1 069 832	62,0%	9,8%
Outras mercadorias	459 525	662 158	1 046 758	1 328 822	1 373 492	3,4%	32,7%
Argélia	608 892	1 375 881	1 802 899	2 410 221	2 409 121	0,0%	35,1%
Outros produtos minerais não metálicos	226 267	943 948	1 280 682	1 780 482	1 901 590	6,8%	51,8%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	320 304	365 950	437 461	545 026	404 828	-25,7%	8,8%
Outras mercadorias	62 321	65 983	84 756	84 713	102 703	21,2%	13,5%
Países Baixos (Holanda)	2 040 462	2 263 668	2 369 194	2 179 468	2 398 109	10,0%	2,8%
Coque e produtos petrolíferos refinados	296 921	639 893	585 230	360 693	627 994	74,1%	8,0%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustíveis	431 882	398 513	493 664	506 408	456 751	-9,8%	3,5%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papéis	438 868	432 705	453 882	480 054	431 285	-10,2%	0,7%
Outras mercadorias	872 791	792 557	836 418	832 313	882 079	6,0%	0,7%
Reino Unido	1 037 506	1 094 739	1 475 084	1 612 798	1 696 612	5,2%	14,6%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papéis	283 806	301 814	322 059	311 938	305 016	-2,2%	1,7%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	237 637	241 980	260 558	257 971	267 333	3,6%	3,0%
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	87 208	25 985	158 373	334 625	421 474	26,0%	151,0%
Outras mercadorias	428 855	524 960	734 094	708 264	702 789	-0,8%	12,8%
Angola	1 589 154	1 843 186	1 794 605	2 101 822	1 486 740	-29,3%	0,3%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	681 013	748 541	753 123	824 435	492 584	-40,3%	-4,2%
Outros produtos minerais não metálicos	337 230	364 703	392 003	359 686	236 902	-34,1%	-5,9%
Outras mercadorias	570 911	729 942	649 479	917 701	757 254	-17,5%	8,1%
Marrocos	755 839	921 631	1 287 005	1 175 290	1 348 736	14,8%	14,4%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	148 897	193 486	313 838	333 197	313 273	-6,0%	20,7%
Coque e produtos petrolíferos refinados	21 743	102 836	390 191	263 520	402 904	52,9%	69,0%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papéis	138 395	145 355	159 168	148 824	161 392	8,4%	3,3%
Outras mercadorias	446 804	479 954	423 808	429 749	471 167	9,6%	0,0%
Canadá	303 792	322 125	597 631	734 942	1 125 521	53,1%	49,5%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	70 206	39 856	2 180	32 429	210 103	547,9%	66,1%
Outras mercadorias	233 586	282 269	595 451	702 513	915 418	30,3%	47,8%
França	301 858	403 947	643 334	961 006	1 040 960	8,3%	42,2%
Coque e produtos petrolíferos refinados	64 808	81 655	313 591	624 751	667 471	6,8%	449,0%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papéis	111 816	157 756	133 800	130 934	100 068	-23,6%	-3,9%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustíveis	57 547	68 077	45 638	52 261	85 538	63,7%	6,8%
Outras mercadorias	67 687	96 459	150 305	153 060	187 883	22,8%	27,7%
Brasil	963 057	1 156 717	1 451 198	1 147 704	801 441	-30,2%	-3,0%
Outros produtos minerais não metálicos	367 618	447 004	522 011	376 870	151 947	-59,7%	-12,9%
Outras mercadorias n.e.	595 439	709 713	929 187	770 834	649 494	-15,7%	2,3%
Alemanha	627 325	646 375	628 286	696 692	742 381	6,6%	4,3%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papéis	283 452	301 357	300 587	255 965	284 286	11,1%	-1,5%
Outras mercadorias	343 873	345 018	327 699	440 727	458 095	3,9%	8,9%
Gibraltar	581 737	511 845	725 318	689 744	671 169	-2,7%	5,8%
Coque e produtos petrolíferos refinados	581 737	511 845	719 830	675 169	659 569	-2,3%	5,2%
Outras mercadorias	0	0	5 488	14 575	11 600	-20,4%	-
China, Republica Popular da	626 730	695 423	709 585	976 449	646 897	-33,8%	4,2%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	213 186	403 665	312 580	364 247	300 798	-17,4%	3,7%
Outras mercadorias	413 544	291 758	397 005	612 202	346 099	-43,5%	4,6%
Itália	447 879	483 553	731 636	718 868	618 461	-14,0%	10,2%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	190 314	172 832	233 951	257 418	202 798	-21,2%	5,3%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papéis	106 629	96 844	118 016	117 490	113 443	-3,4%	3,2%
Outras mercadorias	150 936	213 877	379 669	343 960	302 220	-12,1%	17,5%
Bélgica	485 218	626 460	575 114	714 907	581 001	-18,7%	4,8%
Coque e produtos petrolíferos refinados	116 445	66 891	169 407	227 495	120 078	-47,2%	13,0%
Outras mercadorias	368 773	559 569	405 707	487 412	460 923	-5,4%	2,5%
Turquia	284 471	353 595	541 482	680 452	565 956	-16,8%	21,2%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papéis	63 776	62 467	86 497	143 002	118 274	-17,3%	23,6%
Outras mercadorias	220 695	291 128	454 985	537 450	447 682	-16,7%	20,7%
Cabo Verde	488 397	453 014	417 667	436 238	445 693	2,2%	-2,3%
Outros produtos minerais não metálicos	318 814	283 618	254 224	264 615	267 362	1,0%	-4,3%
Outras mercadorias	169 583	169 396	163 443	171 623	178 331	3,9%	1,2%
SOMA	14 192 482	16 685 642	20 664 575	21 565 611	22 671 758	5,1%	12,3%
% do Total Geral	77,8%	80,5%	76,6%	75,3%	74,3%	-1,3%	-
TOTAL GERAL	18 253 968	20 729 135	26 979 724	28 631 691	30 494 230	6,5%	14,2%

ANEXO 4.4-A

TRÁFEGO COM ESPANHA

IMPORTAÇÕES POR CLASSE DE CARGA E PORTO DE DESEMBARQUE

Destino	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total Geral	%
⊕ Granéis Líquidos		234 859	69 791		574 987	120 947	99 436	1 100 020	29,5%
⊕ Granéis Sólidos	3 517	74 592	221 276	28 111	84 880	84 427	18 774	515 577	13,8%
⊕ C. G. Contentorizada		605 163			306 259	2 799	948 325	1 862 546	50,0%
⊕ C. G. Fracionada	848	2	73 901	159 459	402	7 645		242 257	6,5%
⊕ Roll-On/Roll-Off						2 415		2 415	0,1%
Total Geral	4 365	914 616	364 968	187 570	966 528	218 233	1 066 535	3 722 815	100,0%
%	0,1%	24,6%	9,8%	5,0%	26,0%	5,9%	28,6%	100,0%	-

EXPORTAÇÕES POR CLASSE DE CARGA E PORTO DE EMBARQUE

Destino	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total Geral	%
⊕ Granéis Líquidos	16 507	411 209		3 991	7 018		1 878 367	2 317 092	63,5%
⊕ Granéis Sólidos	3 601	22 034	10 864	225 486	30 469	88 400	36 106	416 960	11,4%
⊕ C. G. Contentorizada		55 755			118 848	4 565	700 348	879 516	24,1%
⊕ C. G. Fracionada		6 055	10 319	19 410	84	54		35 922	1,0%
⊕ Roll-On/Roll-Off						146		146	0,0%
Total Geral	20 108	495 053	21 183	248 887	156 419	93 165	2 614 821	3 649 636	100,0%
%	0,6%	13,6%	0,6%	6,8%	4,3%	2,6%	71,6%	100,0%	-

ANEXO 6.1-A

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS POR TIPOLOGIA E DIMENSÃO (GT) DOS NAVIOS

Tipologia / Dimensão	2011	2012	2013	2014	2015	Variação 2013 → 2014	Δ% média anual
☐ Carga geral	3 848	3 400	3 779	3 961	3 870	-2,3%	+1,6%
< 2 000	381	271	242	237	201	-15,2%	-14,1%
2 000 a 4 999	2 417	2 219	2 529	2 578	2 341	-9,2%	+0,9%
5 000 a 9 999	693	642	684	805	923	+14,7%	+8,8%
10 000 a 19 999	258	190	227	193	194	+0,5%	-5,7%
20 000 a 39 999	67	67	90	115	154	+33,9%	+27,4%
40 000 a 49 999	28	8	6	23	23	+0,0%	+2,9%
50 000 a 79 999	4	2	1	9	34	+277,8%	-
80 000 a 99 999		1					
Outra				1		-100,0%	-
☐ Contentores	2 882	2 760	3 230	3 374	3 514	+4,1%	+6,2%
< 2 000			2				
2 000 a 4 999	168	126	117	113	122	+8,0%	-7,9%
5 000 a 9 999	1 632	1 353	1 467	1 491	1 477	-0,9%	-1,2%
10 000 a 19 999	597	536	639	646	484	-25,1%	-2,0%
100 000 a 199 999	64	48	83	101	82	-18,8%	+12,7%
20 000 a 39 999	269	398	438	470	719	+53,0%	+25,4%
40 000 a 49 999	46	67	145	95	111	+16,8%	+19,4%
50 000 a 79 999	102	229	312	412	441	+7,0%	+38,8%
80 000 a 99 999	4	3	27	46	78	+69,6%	-
☐ Granéis líquidos	2 134	2 061	2 111	2 106	2 123	+0,8%	+0,1%
< 2 000	12	19	19	29	15	-48,3%	+9,0%
2 000 a 4 999	1 068	1 006	968	901	878	-2,6%	-4,9%
5 000 a 9 999	306	296	318	319	296	-7,2%	+0,1%
10 000 a 19 999	451	419	428	429	466	+8,6%	+0,9%
100 000 a 199 999	11	17	14	13	21	+61,5%	+11,3%
20 000 a 39 999	137	156	198	225	270	+20,0%	+19,4%
40 000 a 49 999	24	20	21	26	7	-73,1%	-13,7%
50 000 a 79 999	48	55	44	65	69	+6,2%	+9,8%
80 000 a 99 999	77	73	101	99	101	+2,0%	+8,6%
☐ Granéis sólidos	391	336	351	380	469	+23,4%	+5,3%
< 2 000	3		2	1	1	+0,0%	-
2 000 a 4 999	100	74	46	31	54	+74,2%	-21,2%
5 000 a 9 999	36	34	59	70	54	-22,9%	+15,8%
10 000 a 19 999	64	53	57	54	60	+11,1%	-1,2%
100 000 a 199 999				1		-100,0%	-
20 000 a 39 999	134	117	132	162	202	+24,7%	+13,2%
40 000 a 49 999	29	23	23	28	53	+89,3%	+19,4%
50 000 a 79 999	7	14	7	5	4	-20,0%	-19,3%
80 000 a 99 999	18	21	25	28	41	+46,4%	+23,5%
☒ Navios de Cruzeiro	387	393	477	435	451	+3,7%	+4,1%
☒ Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	64	54	5	10	14	+40,0%	-68,1%
☒ Transporte especializado (carga seca)	391	326	324	327	352	+7,6%	-2,2%
☒ Batelão sem propulsão para cargas secas	20	9	6	8	8	+0,0%	-23,5%
☒ Outro	21	26	5	7	8	+14,3%	-33,4%
Total Geral	10 138	9 365	10 288	10 608	10 809	+1,9%	+2,6%

ANEXO 6.1-B

NÚMERO DE ESCALAS DE NAVIOS EM 2015 POR PAÍS DE REGISTO E PRINCIPAIS TIPOLOGIAS

País de Registo	Carga geral	Contentores	Granéis líquidos	Granéis sólidos	Outros	Total Geral
Antígua e Barbuda	976	446	4	9	5	1 440
Malta	299	223	608	38	79	1 247
Países Baixos (Holanda)	616	157	114	6	34	927
Libéria	104	542	141	37	9	833
Portugal	167	517	38	29	78	829
Panamá	103	388	104	102	103	800
Reino Unido	348	295	112	11	25	791
Chipre	348	338	71	16	0	773
Espanha	98	18	215	11	1	343
Itália	78		102	2	160	342
Baamas	58	9	65	18	179	329
Marshall, Ilhas	45	113	98	50	15	321
Diversos	14	44	151	3	0	212
Gibraltar	94	54	19	17	3	187
Hong Kong	18	62	27	36	6	149
Singapura	11	29	82	15	8	145
Bermudas		42	6		86	134
Dinamarca	11	81	28	1	1	122
Turquia	45	30	20	8	0	103
Luxemburgo	38	51		1	0	90
Alemanha	22	49	5		2	78
Irlanda	67			4	0	71
Grécia	3	11	39	6	0	59
Bélgica	48		1		0	49
Barbados	42			3	0	45
São Vicente e Granadinas	27	4		1	7	39
China, Republica Popular da	15		14	5	2	36
Rússia, Federação da	31				0	31
Cook, Ilhas	22	4		1	0	27
Noruega	8		8	3	7	26
Belize	16			8	1	25
Moldávia	17				0	17
França			10		6	16
Caimão, Ilhas			10		4	14
Comores	6			7	0	13
Argélia	13				0	13
Suíça	5	3	3	1	0	12
Vanuatu	4		3	4	0	11
Sri Lanka	8	2			0	10
Croácia			8	2	0	10
Letónia	10				0	10
Lituânia	10				0	10
Japão			1	5	3	9
Outros	25	2	16	9	9	61
Total Geral	3 870	3 514	2 123	469	833	10 809