

TRANSPORTES EM FOCO

2005 - 2009

Movimento de mercadorias nos portos com tendências opostas no período 2005-2009

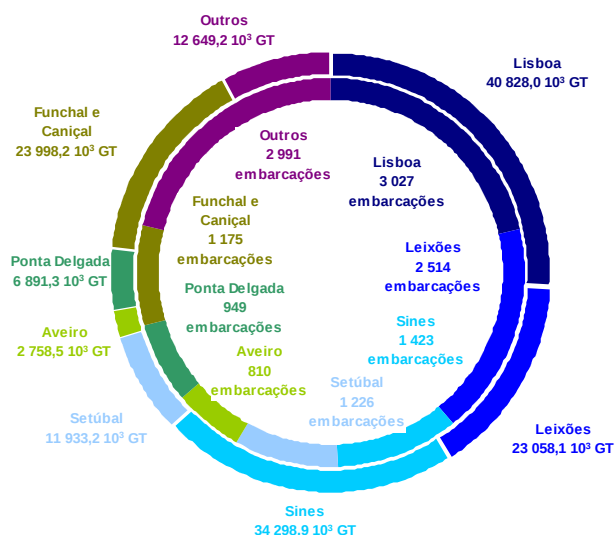
O movimento de mercadorias nos portos nacionais evoluiu de forma positiva no período 2005-2007, tendo invertido esta tendência a partir de 2008.

Entre 2005 e 2009, de entre os principais portos marítimos nacionais, Sines foi o único que registou um aumento do número de embarcações de comércio entradas (+19,4%) para um total de 1 423 embarcações. No período em análise, Leixões foi o porto que melhor desempenho registou no movimento total de mercadorias (-0,1% em termos médios anuais), tendo os restantes portos apresentado quebras superiores a 1%. “Coque e produtos petrolíferos refinados” foi a categoria de mercadorias predominante na estrutura média de mercadorias movimentadas por tipo de mercadoria, em ambos os sentidos, nos portos marítimos, em 2009. A UE constituiu a origem de pouco mais de 40% do total das mercadorias descarregadas nos portos marítimos e o destino de cerca de dois terços das mercadorias carregadas no período de 2005 a 2009.

1 – Actividade do Transporte Marítimo nos principais portos nacionais

No ano de 2009¹ deram entrada nos portos nacionais 14 115 embarcações de comércio, apenas mais 23 do que o registado em 2005. Os portos de Lisboa (3 027 embarcações), Leixões (2 514 embarcações), Sines (1 423 embarcações) e Setúbal (1 226 embarcações) agregaram aproximadamente 60% do total das embarcações entradas no país, em 2009, o que reflecte um decréscimo de 4,2 p.p. deste grupo de portos face ao registo de 2005. O conjunto destes portos representou 70,4% da arqueação bruta total em 2009, a qual atingiu os 156 415 milhares de GT.

Figura 1 – Número de Embarcações de comércio entradas e respectiva Arqueação Bruta (GT) nos principais portos nacionais, em 2009 (p)

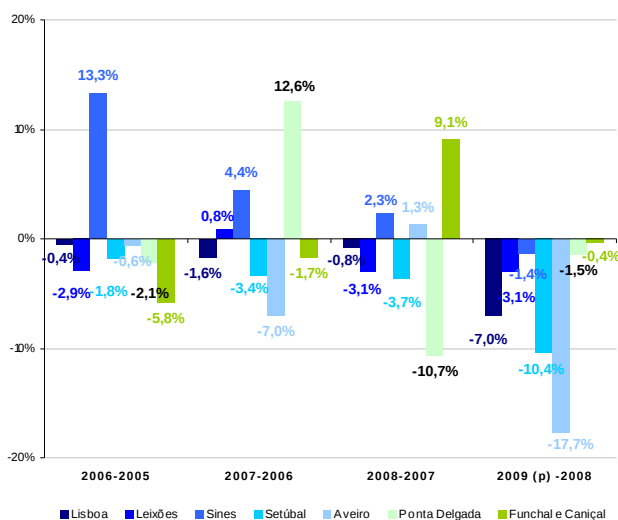


De entre os principais portos nacionais, Sines e o conjunto de portos do Funchal e do Caniçal foram

¹ Os dados de 2009 apresentam um carácter provisório.

os únicos que apresentaram um crescimento médio anual positivo no número de embarcações de comércio entradas, respectivamente, 4,5% e 0,1%, no período de 2005 a 2009. Os portos de Aveiro e de Setúbal foram aqueles que mais retrocederam em termos médios anuais no número de embarcações, com variações de -6,3% e -4,9%, respectivamente, no período em análise. Nos últimos 5 anos, os portos de Lisboa (-2,5%) e de Leixões (-2,1%) mantiveram uma tendência continuada de quebra no número de entradas de embarcações, com excepção do porto de Leixões no ano de 2007.

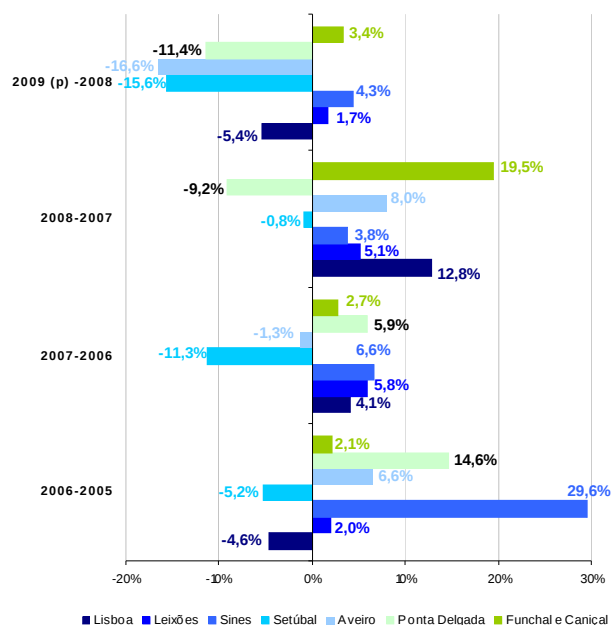
Figura 2 – Evolução recente do nº de embarcações de comércio entradas nos principais portos nacionais, 2005-2009 (p)



Em 2009, comparativamente com 2005, com excepção dos portos de Sines e do conjunto dos portos do Funchal e do Caniçal, todos os demais principais portos nacionais registaram uma quebra no número de embarcações, reflexo, sobretudo, da crise económica iniciada em 2008, com as

consequentes implicações na redução das trocas internacionais. Todavia, tal situação não significou uma redução generalizada no nível de arqueação bruta. Com excepção dos portos de Ponta Delgada, Aveiro e Setúbal, todos os outros principais portos nacionais apresentaram uma taxa de crescimento médio anual positiva na arqueação bruta total das embarcações de comércio, com registos que variaram dos 1,4% em Lisboa, até os 10,6% no porto de Sines. Tal facto traduz a progressiva substituição das embarcações por outras de maior porte. Os portos de Sines, Leixões e do conjunto Funchal e Caniçal, incrementaram, em todos os anos, o nível de arqueação bruta.

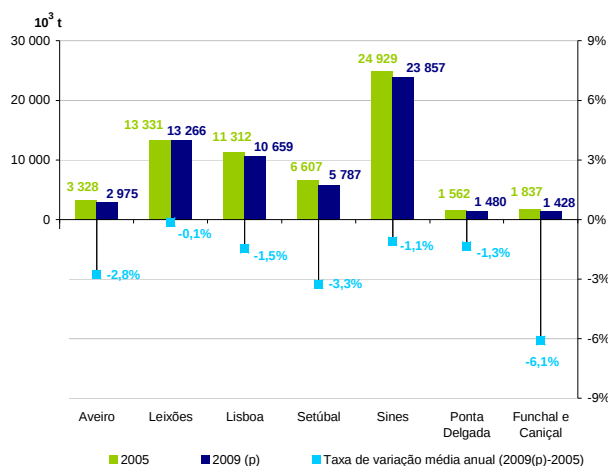
Figura 3 – Evolução recente do nível de arqueação bruta de embarcações de comércio entradas nos principais portos nacionais, 2005-2009 (p)



Em 2009, o porto de Sines foi aquele que registou o maior movimento de mercadorias, um total 23 857 milhares de toneladas, seguindo-se Leixões (13 266

milhares de toneladas) e Lisboa (10 659 milhares de toneladas), nas posições imediatamente seguintes. Comparativamente com o registo de 2005, de entre os principais portos, Leixões revelou a menor quebra na taxa de variação média anual (-0,1%), enquanto Lisboa e Sines apresentaram reduções de -1,5% e -1,1%, respectivamente. O desempenho dos principais portos nacionais, no período em análise, foi sobretudo condicionado pelo último ano. Se até 2008, os três principais portos nacionais registavam um movimento de mercadorias superior em 3,2% ao valor de 2005, em 2009, o total de mercadorias movimentadas pelos mesmos portos foi 3,6% inferior ao registo de 2005.

Figura 4 – Total de mercadorias carregadas e descarregadas nos principais portos nacionais, 2005 e 2009 (p)

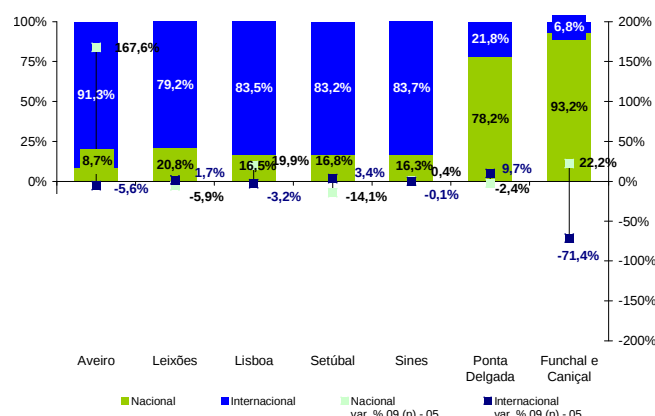


2 – Tipo de Tráfego

Em 2009, os principais portos nacionais do Continente apresentaram um predomínio do tráfego internacional sobre o nacional, relativamente ao total de toneladas carregadas e descarregadas, em torno dos 80%, o que no caso do

porto de Aveiro atingiu os 91,3%. No caso do porto de Ponta Delgada, a expressão do tráfego internacional foi mais modesta (21,8%), sendo que no conjunto Funchal e Caniçal a importância relativa foi de apenas 6,8%. O porto de Aveiro e, em menor amplitude, os portos do Funchal e do Caniçal e o porto de Lisboa, registaram o maior incremento na importância relativa do tráfego nacional, na estrutura de tráfego portuária, tendo quase triplicado o seu peso relativo no porto de Aveiro, em 2009 face a 2005.

Figura 5 – Tipo de tráfego do total de mercadorias carregadas e descarregadas, avaliado em toneladas, nos principais portos nacionais, em 2009 (p)



Por direcção de tráfego, em 2009, do total de mercadorias carregadas, a importância relativa do tráfego nacional dos principais portos de Portugal foi de 46,1%, percentagem comparativamente superior à observada no caso do total de mercadorias descarregadas (31,8%, em termos médios). Destaque-se o caso do porto de Sines onde o tráfego nacional representou 51% no total de mercadorias carregadas, o registo mais elevado dos

portos do Continente e apenas 3,6% no total de mercadorias descarregadas, a mais baixa percentagem dos portos do território continental.

Figura 6 – Tipo de tráfego do total de mercadorias descarregadas nos principais portos nacionais, avaliado em toneladas, em 2009 (p)

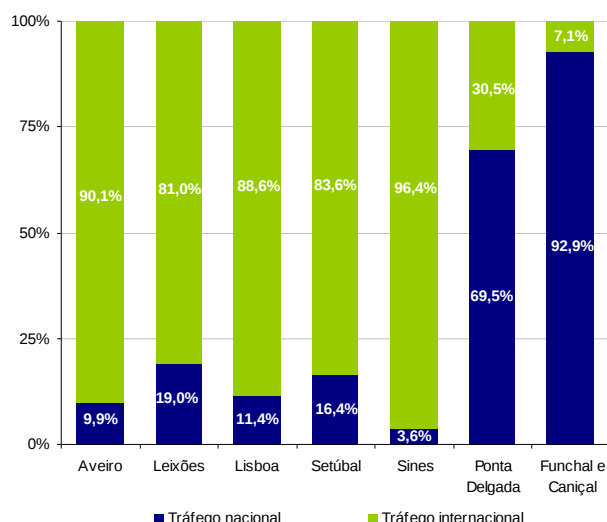
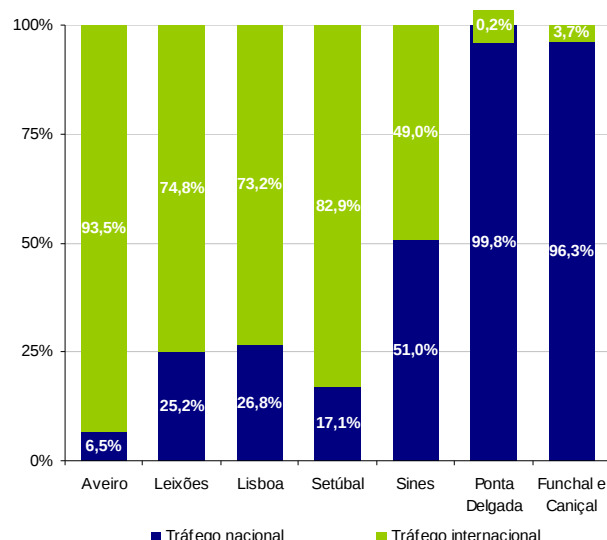


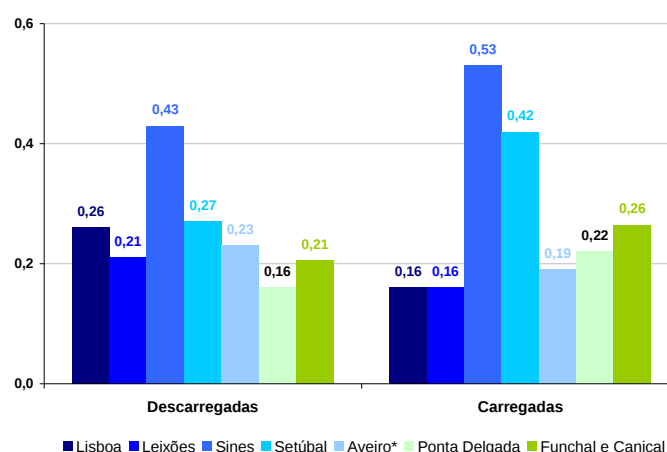
Figura 7 – Tipo de tráfego do total de mercadorias carregadas nos principais portos nacionais, avaliado em toneladas, em 2009 (p)



3 – Tipo de Mercadorias

A figura seguinte evidencia o grau de concentração do total de mercadorias carregadas e descarregadas, nos principais portos nacionais, por tipo de mercadorias. De entre os principais portos, Sines foi aquele que em 2009 registou um maior nível de concentração de mercadorias descarregadas num número circunscrito de tipos de mercadorias, enquanto que Ponta Delgada denotou uma maior diversidade de tipos de mercadorias descarregadas. No que concerne às mercadorias carregadas, Sines e Setúbal denotaram um nível de concentração num determinado tipo de mercadoria com um valor que foi mais do dobro do verificado nos demais portos nacionais.

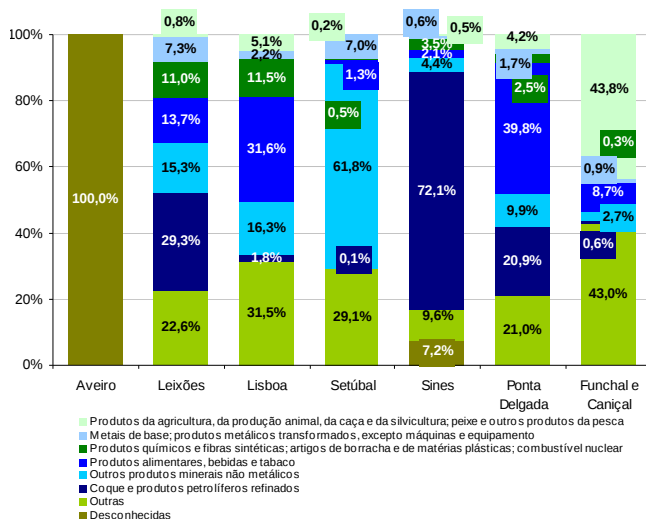
Figura 8 – Índice de Herfindahl dos movimentos de mercadorias carregadas e descarregadas, por tipo de mercadoria, nos principais portos nacionais, avaliado em toneladas, em 2009 (p)



Em 2009, os portos de Lisboa e de Ponta Delgada apresentaram um predomínio da categoria “Produtos alimentares, bebidas e tabaco” em termos de mercadorias carregadas. No caso dos

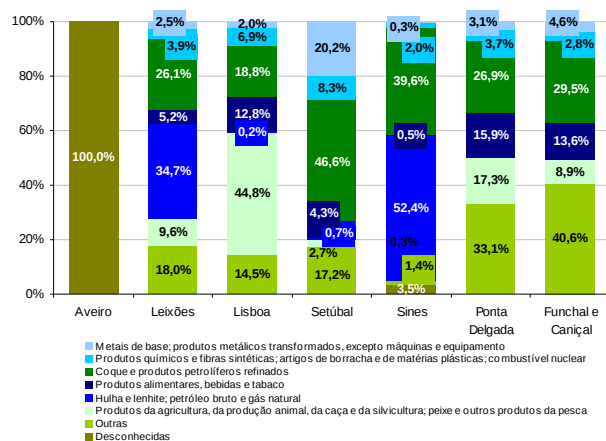
portos de Leixões e de Sines, a categoria “Coque e produtos petrolíferos refinados”, com pesos relativos de 29,3% e de 72,1%, assumiu-se como a categoria dominante na estrutura do total de mercadorias carregadas. No porto de Setúbal predominou o carregamento de mercadorias da categoria “Outros produtos minerais não metálicos” (61,8%) no total de toneladas carregadas, enquanto no conjunto dos portos do Funchal e do Caniçal a categoria com o maior peso relativo foram os “Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca” com 43,8%.

Figura 9 – Distribuição relativa das principais categorias de mercadorias carregadas (NST 2007), por principais portos, em 2009 (p)²



No porto de Sines, em 2009, 52,4% das mercadorias descarregadas pertenciam à categoria “Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural”, situação semelhante à verificada no porto de Leixões, embora com um peso relativo menos expressivo (34,7%). Nos portos de Setúbal, Ponta Delgada e do conjunto Funchal e Caniçal, destacou-se, no conjunto das mercadorias descarregadas, a categoria “Coque e produtos petrolíferos refinados”. Em Lisboa, 44,8% do total de mercadorias descarregadas pertenciam à categoria “Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca”.

Figura 10 – Distribuição relativa das principais categorias de mercadorias descarregadas (NST 2007), por principais portos, em 2009 (p)



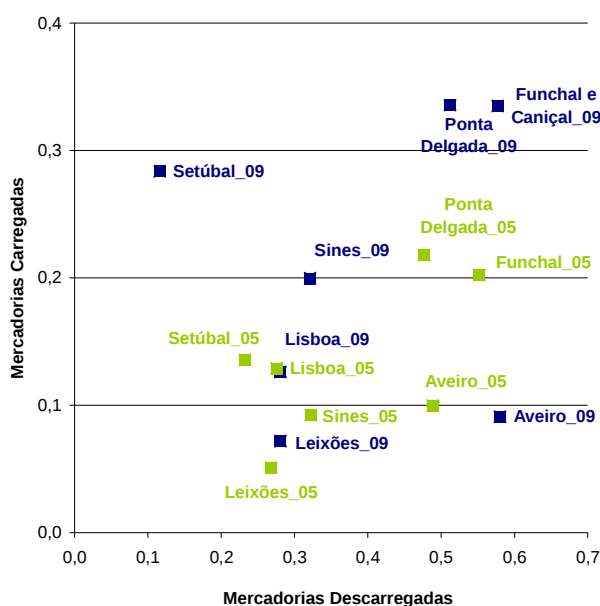
4 – Mercados de Origem e de Destino

Os portos do Funchal e Caniçal, assim como o porto de Ponta Delgada, foram os portos onde se registaram os maiores níveis de concentração das mercadorias, carregadas e descarregadas,

² Para 2009 não estão disponíveis dados por tipo de mercadoria carregada e descarregada para o porto de Aveiro.

destinadas ou provenientes de um determinado mercado, comparativamente com a estrutura de mercados do total nacional. Esta situação acentuou-se em 2009 face a 2005. Comparativamente, os portos de Leixões, Sines e de Lisboa denotaram uma maior diversidade de mercados de origem e de destino das mercadorias descarregadas e carregadas, situação que se tornou menos evidente em 2009, face a 2005.

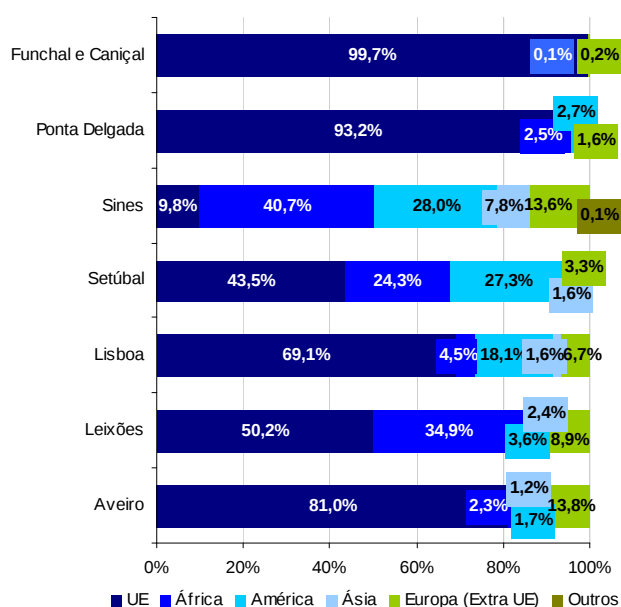
Figura 11 – Coeficiente de Especialização dos movimentos de mercadorias descarregadas e carregadas, em total de toneladas, por portos e mercados de origem e destino, em 2005 e 2009 (p)



Em 2009, com excepção do porto de Sines, face à predominância do movimento de mercadorias associadas ao petróleo, gás e hulha com mercados extra-UE, os demais portos nacionais apresentaram um predomínio da origem de mercadorias descarregadas da UE. Nos principais portos das Regiões Autónomas o peso relativo da UE excedeu os 90%, decorrente da importância do tráfego nacional com o território do Continente, enquanto Transportes em Foco – Abril de 2010

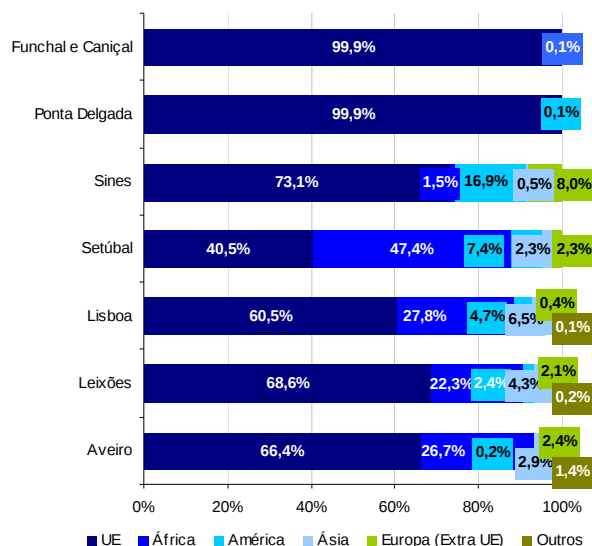
em Aveiro atingiu os 81%. Destaque-se o peso relativo da origem América no porto de Lisboa (18,1%) e a origem África nos portos de Leixões e de Sines (34,9% e 40,7%, respectivamente).

Figura 12 – Distribuição relativa dos agrupamentos de países de origem das mercadorias descarregadas, por portos, em 2009 (p)



Relativamente à distribuição geográfica dos agrupamentos de países de destino das mercadorias carregadas nos principais portos nacionais, a UE assumiu uma predominância evidente em quase todos os portos, especialmente no conjunto Funchal e Caniçal e em Ponta Delgada, reflexo da importância deste mercado nos movimentos de saídas de mercadorias do nosso país. O segundo mercado mais relevante no total de mercadorias carregadas foi África na generalidade dos portos, com excepção de Sines, onde a América ocupou a segunda posição e em Setúbal onde o continente africano, com um peso relativo de 47,4% foi o principal destino das mercadorias carregadas.

Figura 13 – Distribuição relativa dos agrupamentos de países de destino das mercadorias carregadas, nos principais portos nacionais, em 2009 (p)

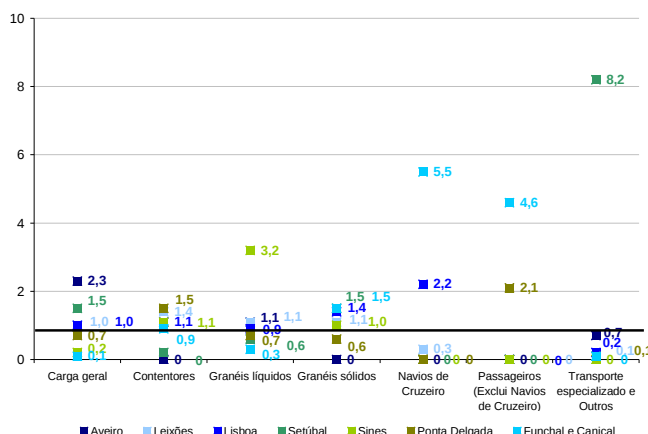


5 – Tipo de Embarcações

Em 2009, os portos de Aveiro e Setúbal apresentaram uma preponderância de embarcações de carga geral, no conjunto dos vários tipos de embarcações, acima do peso relativo médio nacional. Relativamente às embarcações de contentores, foram os portos de Ponta Delgada e de Leixões que se salientaram com uma proporção superior à da importância relativa desse tipo de embarcações, na generalidade dos portos nacionais. O porto de Sines denotou uma proporção de embarcações de granéis líquidos 3,2 vezes superior à média nos portos nacionais, reflexo da predominância de movimentos de combustíveis. Os portos do Funchal e do Caniçal diferenciaram-se dos demais pela importância relativa predominante de navios de cruzeiro e embarcações de passageiros na sua estrutura de embarcações. No caso de navios

de cruzeiro e nas embarcações de passageiros, os portos de Lisboa e de Ponta Delgada, respectivamente, salientaram-se pela maior importância relativa destes tipos de embarcações, nas suas estruturas, 2,2 vezes e 2,1 vezes, respectivamente, superiores à média dos portos nacionais.

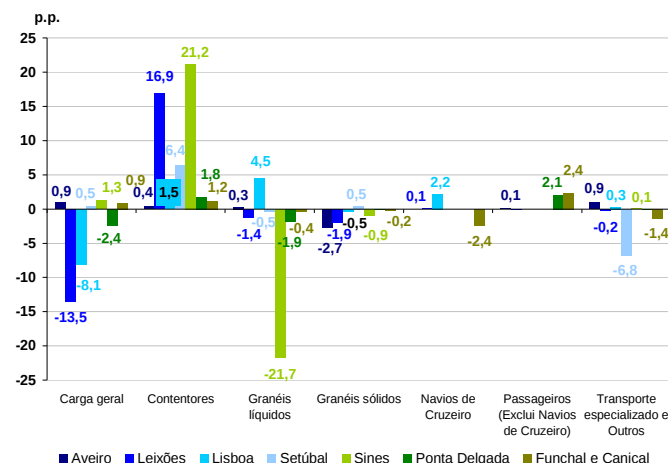
Figura 14 – Quociente de Concentração do tipo de embarcações dominantes nos principais portos nacionais, avaliado em nº de embarcações entradas, em 2009 (p)



A maioria dos principais portos nacionais, registaram uma quebra da importância relativa das embarcações de carga geral e de granéis sólidos, em 2009 face a 2005. Os navios de cruzeiro e as embarcações de passageiros (exclui navios de cruzeiro), com excepção dos portos de Lisboa, no primeiro caso, e do conjunto Funchal e Caniçal, e de Ponta Delgada, no segundo, mantiveram praticamente inalterado o peso relativo na estrutura de embarcações entradas nos principais portos nacionais. De salientar a maior relevância do movimento de contentores, traduzida na maior importância relativa do tipo de embarcação associado, em alguns dos maiores portos nacionais:

os portos de Sines e de Leixões registaram um incremento em 21,2 p.p. e 16,9 p.p., respectivamente, no peso relativo das embarcações de contentores na estrutura de embarcações entradas nos portos em 2009, comparativamente a 2005.

Figura 15 – Variação, em pontos percentuais, da distribuição dos tipos de embarcações, nos principais portos nacionais, entre 2005 e 2009 (p)



Quadro 1 – Perfil dos principais portos nacionais – 2009 (p)

Variável		Principais portos nacionais													
		Lisboa		Leixões		Sines		Setúbal		Aveiro		Ponta Delgada		Funchal e Caniçal	
Quota do número de embarcações comerciais entradas		21,4%		17,8%		10,1%		8,7%		5,7%		6,7%		8,3%	
Quota da arqueação bruta das embarcações comerciais entradas		26,1%		14,7%		21,9%		7,6%		1,8%		4,4%		15,3%	
Tipo de tráfego dominante (Total de mercadorias carregada e descarregadas)		Internacional 83,5%		Internacional 79,2%		Internacional 83,7%		Internacional 83,2%		Internacional 91,3%		Nacional 78,2%		Nacional 93,2%	
Total de Mercadorias Carregadas (Categoria de Mercadoria Dominante)		Produtos alimentares, bebidas e tabaco 31,6%		Coque e produtos petrolíferos refinados 29,3%		Coque e produtos petrolíferos refinados 72,1%		Outros produtos minerais não metálicos 61,8%				Produtos alimentares, bebidas e tabaco 39,8%		Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca 43,8%	
Principal mercado de destino do total de mercadorias carregadas	Região	UE 60,5%		UE 68,6%		UE 73,1%		África 47,4%		UE 66,4%		UE 99,9%		UE 99,9%	
	Tráfego Nacional	26,8%		25,2%		51,0%		17,1%		6,5%		99,8%		96,3%	
	Tráfego Internacional (Principal país de destino)	Angola 16,4%		Países Baixos (Holanda) 15,2%		Espanha 12,0%		Angola 7,4%		Reino Unido 13,7%		Trindade e Tobago 0,1%		Espanha 3,5%	
Total de Mercadorias Descarregadas (Categoria de Mercadoria Dominante)		Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca 44,8%		Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural 34,7%		Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural 52,4%		Coque e produtos petrolíferos refinados 46,6%				Outras 33,1%		Coque e produtos petrolíferos refinados 29,5%	
Principal mercado de origem do total de mercadorias descarregadas	Região	UE 69,1%		UE 50,2%		África 40,7%		UE 43,5%		UE 81,0%		UE 93,2%		UE 99,7%	
	Tráfego Nacional	11,4%		19,0%		3,6%		16,4%		9,9%		69,5%		92,9%	
	Tráfego Internacional (Principal país de destino)	Reino Unido 10,0%		Egipto 13,8%		Nigéria 16,7%		Estados Unidos da América 14,0%		França 18,3%		Países Baixos (Holanda) 7,8%		França 3,2%	
Tipo de embarcação dominante (avaliado em nº de embarcações)		Carga geral 35,8%		Contentores 40,3%		Granéis líquidos 56,5%		Carga geral 53,3%		Carga geral 78,6%		Contentores 42,3%		Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro) 37,4%	

NOTAS METODOLÓGICAS

O destaque foi elaborado com base na informação do Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias – 2005 a 2009

Na Região Autónoma da Madeira optou-se por apresentar a informação agregada dos portos do Funchal e do Caniçal na análise realizada. Esta decisão adveio do facto de, durante o período em análise, ter ocorrido a ampliação do terminal do porto do Caniçal decorrente desse facto a transferência da maior parte do tráfego de contentores, de granel líquido e de granel sólido que antes se dirigiam ao porto do Funchal, impossibilitando a comparabilidade dos dados se fosse utilizado unicamente a informação do porto do Funchal.

Indicadores:

Quociente de Concentração (Localização): O quociente de concentração (localização) da(o) categoria/país/(ou outra variável considerada na análise) k na região i compara o contributo relativo da região i para o valor total da variável na(o) categoria/país/(ou outra variável considerada na análise) k , com o contributo relativo dessa mesma região para um agregado de referência. Deste modo, é possível avaliar o grau de concentração relativa da(o) categoria/país k numa dada região i .

$$QL_{ik} = \frac{\frac{x_{ik}}{x_k}}{\frac{x_i}{x}}, \quad QL_{ik} \geq 0$$

Índice de Herfindahl: O índice de Herfindahl permite evidenciar o grau de concentração de uma dada mercadoria i num dado porto k . O seu limite inferior, depende do número total de categorias de mercadorias e corresponde a uma situação de concentração mínima do movimento de mercadorias carregadas ou descarregadas, isto é, o movimento de mercadorias encontra-se igualmente distribuído pelo conjunto das I categorias de mercadorias consideradas. O limite superior do índice representa uma situação de máxima concentração, resultando do facto do movimento de mercadorias do porto k ter a sua origem numa única das I categorias de mercadorias analisadas.

$$H_k = \sum_{i=1}^I \left(\frac{x_{ik}}{x_k} \right)^2, \quad H_k \in \left[\frac{1}{I}, 1 \right]$$

Coeficiente de Especialização: O coeficiente de especialização trata-se de uma medida relativa e sintética do nível de especialização de uma determinada unidade territorial i . É uma medida calculada a partir da comparação da distribuição sectorial/geográfica/(ou de outra variável considerada na análise) na unidade territorial i com a distribuição sectorial/geográfica/(ou de outra variável considerada na análise) num determinado espaço de referência. Este indicador, ao considerar todos os sectores/mercados/(ou outra variável de análise), revela se uma unidade territorial é especializada comparativamente ao espaço de referência. Quanto mais próximo o valor do coeficiente estiver de 1 mais a unidade territorial i tem uma estrutura produtiva/geográfica/(ou de outra variável considerada na análise) especializada comparativamente ao espaço de referência, sendo que o perfil da unidade i se afasta do espaço de referência.

$$CE_i = \frac{1}{2} \sum_{k=1}^K \left| \frac{x_{ik}}{x_i} - \frac{x_k}{x} \right|, \quad CE_i \in [0,1]$$