



Gabinete de Estratégia e Estudos

Ministério da Economia

Temas Económicos

Número 46

Dezembro 2016

A atividade de *Shipping* em Portugal

Ricardo Pinheiro Alves

Vanda Dores

Rua da Prata, 8, 1149 - 057 Lisboa

Tel: (351) 217921372

Fax: (351) 217921399

Web Site: www.gee.min-economia.pt

ISSN 1647-6204

SUMÁRIO

Sumário Executivo	1
1. Introdução	2
2. Evolução recente da Frota da Marinha Mercante sedeadada em Portugal	2
3. As empresas de <i>Shipping</i>	7
3.1. Breve caracterização das empresas e Volume de Negócios	7
CAIXA 1 - ASPETOS METODOLÓGICOS - DELIMITAÇÃO SETORIAL DO <i>SHIPPING</i>	8
3.2. Emprego, produtividade e remunerações	11
3.3 Formação Bruta de Capital Fixo	13
4. Comércio Internacional	13
4.1.Comércio Internacional de Mercadorias por transporte marítimo	13
4.2. Balança Comercial: Serviços de Transportes Marítimos	15
5. Valor económico da atividade de <i>Shipping</i> na economia portuguesa	17
5.1. Impactos Diretos	17
CAIXA 2 – ASPETOS METODOLÓGICOS – CÁLCULO DOS IMPACTOS DIRETOS – VAB, EMPREGO E FBCF	18
5.2. Impactos Indiretos de primeiro nível	21
CAIXA 3 - ASPETOS METODOLÓGICOS - DETERMINAÇÃO DOS IMPACTOS INDIRETOS DE PRIMEIRO NÍVEL DO <i>SHIPPING</i> NA ECONOMIA	22
5.3 Impacto Total – Valor Económico do <i>Shipping</i> e contribuição para o PIB	23
6. Efeitos induzidos pelo Turismo de Cruzeiros	24
7. Considerações Finais	27
Anexo I. Delimitação Setorial do <i>Shipping</i>	30
Bibliografia	31



A importância do *Shipping* em Portugal¹

Ricardo Pinheiro Alves², Vanda Dores³

Sumário Executivo

Este estudo apresenta os principais resultados da estimação do valor económico da atividade do *Shipping* e respetivo contributo para o PIB da economia nacional, através da criação de valor acrescentado das atividades que integram o âmbito setorial do *Shipping* mas também dos impactos decorridos da sua atividade nas restantes atividades económicas envolvidas no fornecimento de inputs primários ao setor em causa. Foram, ainda, considerados os impactos induzidos decorrentes do Turismo de Cruzeiros e que se traduzem na valorização do consumo de um grupo de consumidores específicos do transporte marítimo de passageiros de longo curso, ou seja, os turistas de cruzeiro.

De acordo com os resultados obtidos, o emprego direto das atividades do *Shipping* correspondeu a 4.655 indivíduos (0,1% do emprego total) em 2014. Estas atividades geraram um Valor Acrescentado Bruto (VAB) de cerca de 469 milhões de euros, em 2014, o que equivale a 0,27% do PIB nacional, sendo que cerca de 68 milhões de euros (14,5%) resultaram de impactos indiretos originados pelo acréscimo da produção das atividades do *Shipping* nos restantes setores de atividade económica fornecedores de inputs ao setor analisado. Em termos de contributos diretos para o VAB e para o PIB, a dimensão relativa do setor do *Shipping*, que em foi de 0,26% e 0,23%, respetivamente, é superior à de alguns ramos de atividade considerados como estratégicos na economia nacional, como é o caso das indústrias metalúrgicas de base (cujos contributos para o VAB para o PIB são de 0,24% e 0,21%, respetivamente, e das agências de viagens e operadores turísticos (0,16% e 0,14%, para o VAB, respetivamente). O *Shipping* foi, ainda, responsável por 1,23% da FBCF das empresas, atingindo os 158 milhões de euros em 2014, e representou 0,61% da FBCF e 0,09% do PIB da economia.

De entre as atividades económicas do setor do *Shipping*, são as atividades auxiliares aos transportes por água e de manuseamento de carga as que mais pesam no emprego e no PIB nacional. Associada à dinâmica destas atividades, os transportes marítimos de carga representam cerca de dois terços do total das exportações de transporte marítimos. De referir, ainda neste contexto, que as exportações de mercadorias por via marítima representaram, em termos médios, cerca de 32% (entre 2008 e 2015) do total das exportações de mercadorias. Também são as atividades auxiliares aos transportes por água aquelas que mais investimento realizam, representando, em termos médios, cerca de 88% do investimento do setor.

O crescimento do setor do Turismo de Cruzeiros merece especial atenção como potencial gerador de receitas para a economia. As estimativas efetuadas apontam para um efeito induzido das despesas efetuadas pelos turistas de cruzeiro nas economias locais que visitam de cerca de 221 milhões de euros em 2014, o que equivale a 0,13% do PIB desse ano.

¹ As opiniões expressas neste artigo são da responsabilidade dos autores e não refletem necessariamente a perspetiva do Ministério da Economia.

² Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia e IADE.

³ Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia.



1. Introdução

O reconhecimento do Mar como vetor estratégico de desenvolvimento económico e social, pelo seu papel no incremento do comércio mundial, mas também em outras atividades humanas, traduz a sua relevância no quadro das prioridades políticas da União Europeia (UE), contidas na Estratégia “Europa 2020” (Comissão Europeia, 2010), e na Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (DGPM/MAM, 2013).

É neste contexto que Portugal, com uma experiência de vários séculos no transporte de mercadorias e passageiros por via marítima, releva a atividade de *Shipping* para a valorização económica e social da atividade marítima, nomeadamente em termos da competitividade e do aumento das exportações de bens e serviços.

O presente estudo visa caracterizar o sector em Portugal e estimar o valor económico do *Shipping*. O *Shipping* considera o transporte por via marítima de mercadorias e de passageiros e todas as atividades auxiliares destes transportes, incluindo o manuseamento da carga e o aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial⁴.

O artigo começa por caracterizar a frota da marinha mercante sediada em Portugal. Em seguida, caracteriza o setor do *Shipping*, definindo o seu âmbito sectorial assim como as empresas das atividades que o integram, de acordo com indicadores de valor acrescentado, formação bruta de capital fixo (FBCF), emprego e produtividade. Apresenta ainda informação sobre a evolução do comércio internacional de mercadorias por via marítima e da importância relativa dos transportes marítimos na Balança de Bens e Serviços.

O artigo continua com a apresentação das estimativas obtidas para o peso do *Shipping* na economia portuguesa, medido pela contribuição do valor acrescentado bruto das diferentes atividades para o PIB nacional. As presentes estimativas consideraram os impactos diretos e indiretos, que resultam dos *inputs* de bens ou serviços fornecidos por outras atividades económicas que são utilizados na produção do *Shipping* (serviços portuários, reparação de embarcações, serviços jurídicos e financeiros, etc.)⁵. Em complemento, são considerados os impactos induzidos relativos às despesas efetuadas pelos turistas de cruzeiro aquando do seu desembarque. O artigo conclui com algumas considerações finais.

2. Evolução recente da Frota da Marinha Mercante sediada em Portugal

Em 2011, o número de registos de navios na frota de marinha mercante portuguesa era de 240, sendo que cerca de 73,8% correspondia a navios de cruzeiro, de transporte de gás e outros.

Entre 2011 e 2016 o número de navios com bandeira portuguesa passou para 373, tendo-se registado uma alteração na estrutura por tipologia, que decorreu de um ganho de importância relativa dos navios porta contentores (29,2% do total de navios, em 2016, face a 2,5% em 2011) possivelmente associado à melhoria das condições de acesso ao Registo Internacional de Navios da Madeira (RINM)⁶. O número de graneleiros cresceu na ordem dos 1100% entre 2011 e 2016, mas partindo de um valor baixo. Em 2016, a frota portuguesa possuía 109 navios porta contentores e 37 navios graneleiros, sendo os petroleiros os que se apresentam em menor número (5). A tipologia dos Outros Tipos de Navios destaca-se ao longo de toda a série de dados, representando, em termos médios,

⁴ As CAIXA 1, CAIXA 2, CAIXA 3 e o ANEXO I detalham as atividades económicas que fazem parte do âmbito sectorial do *Shipping* assim como os principais aspetos metodológicos do estudo.

⁵ A informação disponível apenas possibilita a estimação do valor acrescentado, não sendo possível avaliar impactos no emprego.

⁶ Decorrentes da publicação do DL 234/2015, de 13 de outubro, que simplifica os procedimentos relacionados com a constituição, modificação e extinção de hipotecas e aligeira requisitos para o registo de navios ao nível da composição das tripulações.

cerca de 67% da frota mercante com bandeira portuguesa, apresentando uma tendência decrescente relativa face ao aumento dos navios porta contentores.

Em 2016, cerca de 10,4% dos navios porta contentores registados com bandeiras dos países membros da UE27 foram registados em Portugal. A importância relativa de Portugal neste segmento da frota aumentou significativamente desde 2014 (7,4% deste tipo de navios na UE27). Os navios graneleiros de bandeira nacional também passaram a pesar mais na frota mercante Intra UE. Esta situação poderá estar igualmente associada às alterações das condições do RINM. Em sentido oposto, os outros tipos de navios de bandeira nacional perderam importância relativa na frota da UE27) (Quadro 1 e Gráfico 1).

**Quadro 1 – Evolução do número de registos de navios com bandeira portuguesa;
Peso na Frota Mercante com Bandeira nos países da UE27 (2011-2015)**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Frota Mercante com Bandeira Portuguesa	240	246	242	272	326	373
tvh (%)	-	2,5%	-1,6%	12,4%	19,9%	14,4%
Navios Petroleiros	7	4	6	4	5	5
Peso no total (%)	2,9	1,6	2,5	1,5	1,5	1,3
tvh (%)	-	-42,9	50,0	-33,3	25,0	0,0
Navios Graneleiros	3	1	5	14	22	37
Peso no total (%)	1,3	0,4	2,1	5,1	6,7	9,9
tvh (%)	-	-66,7	400,0	180,0	57,1	68,2
Navios de Carga Geral	47	46	40	39	37	38
Peso no total (%)	19,6	18,7	16,5	14,3	11,3	10,2
tvh (%)	-	-2,1	-13,0	-2,5	-5,1	2,7
Navios Porta Contentores	6	9	8	25	74	109
Peso no total (%)	2,5	3,7	3,3	9,2	22,7	29,2
tvh (%)	-	50,0	-11,1	212,5	196,0	47,3
Outros Tipos de Navios	177	186	183	190	188	184
Peso no total (%)	73,8	75,6	75,6	69,9	57,7	49,3
tvh (%)	-	5,1	-1,6	3,8	-1,1	-2,1

Peso na Frota Mercante com Bandeira nos Países da UE27 (%)						
Navios Petroleiros (nº)						
%	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4	0,4
Navios Graneleiros (nº)						
%	0,2	0,1	0,4	1,0	1,5	2,5
Navios de Carga Geral (nº)						
%	2,0	1,9	1,7	1,7	1,7	1,7
Navios Porta Contentores (nº)						
%	0,6	0,8	0,8	2,6	7,4	10,4
Outros Tipos de Navios (nº)						
%	2,7	2,7	2,6	2,8	2,7	2,6
Frota Mercante com Bandeira nos Países da UE27 (nº)						
%	1,9	1,8	1,8	2,1	2,5	2,9

Fonte: Base de Dados da UNCTAD.

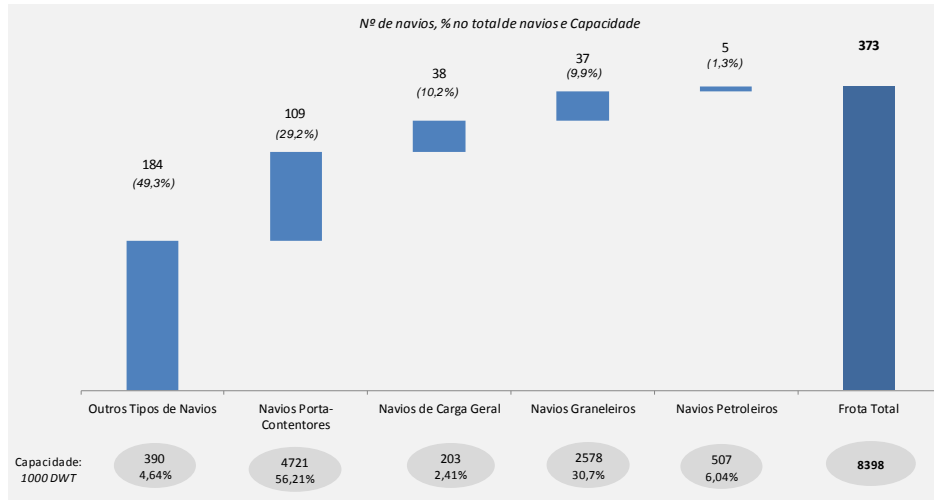
Nota: Outros Tipos de Navios inclui navios de transporte de gás liquefeito, petroleiros, navios tanque especializados, navios de apoio offshore, rebocadores, dragas, navios de cruzeiro e outros.

De acordo com os dados da frota nacional em termos de capacidade de carga (DWT – tonelagem de carga de porte bruto⁷) para 2016, os porta contentores representam a maior fatia (56,2%), seguidos dos graneleiros (30,7%)

⁷ Tonelagem de Porte Bruto (TPB) - Chama-se "deadweight", porte ou porte bruto à diferença entre o peso do navio com o máximo de carga autorizado e o peso do navio leve. Tal diferença, que pode ser expressa em toneladas métricas, corresponde, pois, ao peso da carga, passageiros e sua bagagem, combustível e lubrificantes, aguada e víveres. É nesta unidade (TPB) que, normalmente, se exprime a tonelagem dos navios-tanque (petroleiros, etc.). A TPB corresponde à medida da capacidade comercial dos navios, em termos de peso que pode transportar com segurança (soma dos pesos de carga, combustível, água potável, água de lastro, provisões, passageiros e tripulação) e que dá, também uma ideia do seu tamanho. O porte é normalmente expresso em toneladas, frequentemente referidas como 'toneladas de peso morto' (tdw).

e dos petroleiros (6%). Os outros navios e os de carga geral representam 4,6% e 2,4%, respetivamente, da capacidade total (Gráfico 1).

Gráfico 1 – Frota da Marinha Mercante Portuguesa, por tipo de navio, 2016

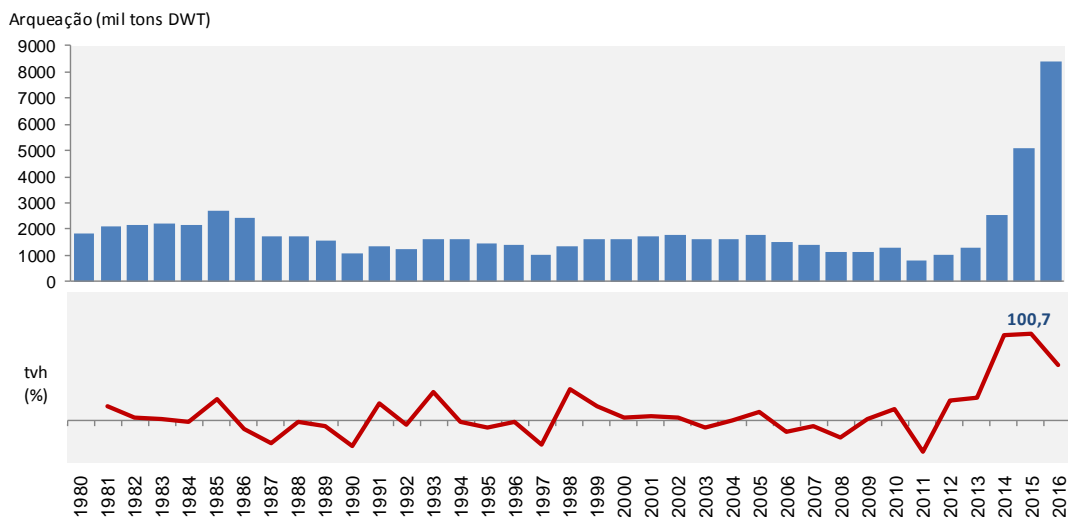


Fonte: Base de Dados da UNCTAD.

Nota: Outros Tipos de Navios inclui navios de transporte de gás liquefeito, gás natural liquefeito, parcel (químicos) petroleiros, navios tanque especializados, navios de apoio *offshore*, rebocadores, dragas, navios de cruzeiro, e outros.

A análise da evolução da capacidade da frota portuguesa em tonelagem de carga variável (DWT)⁸ reflete o dinamismo da frota portuguesa, suportado pelo seu crescimento homólogo de 65% (8,4 mil toneladas DWT), em 2016. Este valor é o máximo observado desde 1980. Em oposição, o ano de 2011 é o de menor capacidade de navios de bandeira portuguesa (818 mil toneladas DWT). Note-se ainda que foram necessários trinta anos para se atingir um valor da capacidade de frota superior ao registado em 1985 (2.685 mil toneladas DWT- Gráfico 2).

Gráfico 2 – Evolução da Capacidade (Arqueação⁹) da Frota Portuguesa



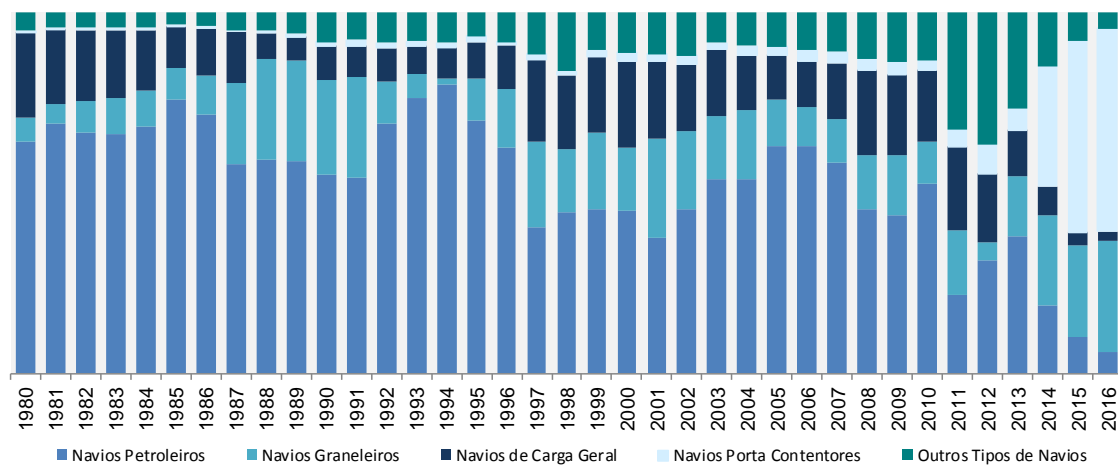
Fonte: Base de Dados da UNCTAD.

8 Não foram identificados valores em GT que permitissem ter uma série de dados desde 1980, como acontece com os dados por DW.

9 Medida do volume interior da embarcação. A Arqueação Bruta é calculada com base no volume moldado de todos os espaços fechados do navio, de acordo com o disposto na Convenção Marítima Internacional sobre arqueação de Navios (1969).

Uma análise mais detalhada da capacidade da frota portuguesa por tipo de navio evidencia a importância relativa dos navios petroleiros ao longo dos primeiros anos da série, tendo vindo a alterar-se essa tendência desde 2011, com um aumento do peso relativo dos outros tipos de navios em 2012. Em 2016, o registo de um maior número de navios porta contentores (56,2% do total dos navios), assim como o decréscimo do número dos outros navios de bandeira portuguesa, influenciaram significativamente a estrutura (Gráfico 3).

Gráfico 3 – Evolução da Capacidade (Arqueação) da Frota da Marinha Mercante Portuguesa, por tipo de navio

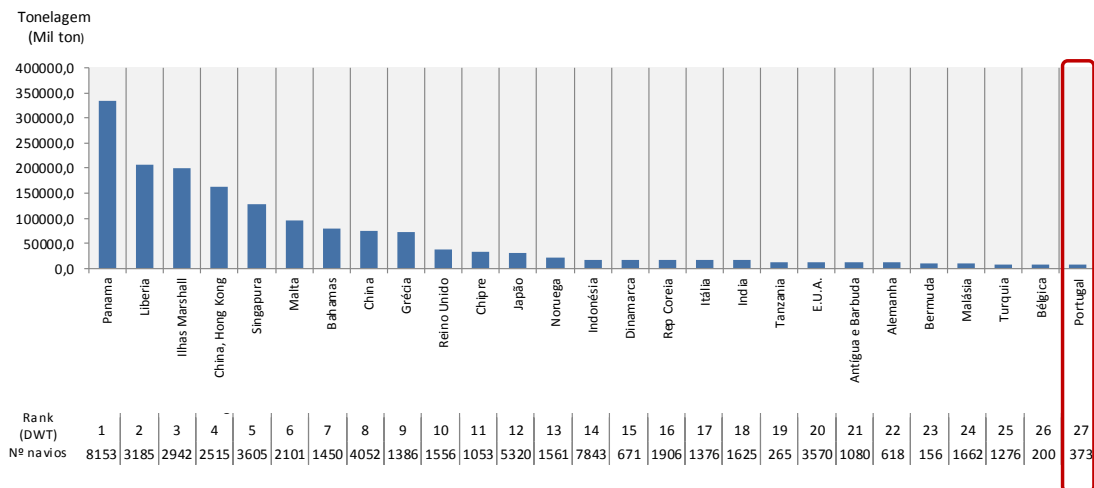


Fonte: Base de Dados da UNCTAD.

Nota: A categoria Outros Tipos de Navios inclui: navios de transporte de gás liquefeito, gás natural liquefeito, parcel (químicos) petroleiros, navios tanque especializados, reefers, navios de apoio offshore, rebocadores, dragas, navios de cruzeiro, ferries e outros navios.

Em termos internacionais, e segundo a UNCTAD, tendo em conta a capacidade da frota da marinha mercante (mil toneladas DWT), Portugal ocupa a 27ª posição no Ranking da Frota da Marinha Mercante por Bandeira, em 2016 (Gráfico 4). Contudo, é importante notar que mais de 40% da capacidade da frota mundial da marinha mercante concentra-se em três países, o que se explica por razões fiscais: Panamá, Libéria e Ilhas Marshall. Estes três países apenas são responsáveis por cerca de 1% do total do número de registos de navios.

Gráfico 4 – Frota da Marinha Mercante por Bandeira, Rank por Capacidade (DWT), 2016



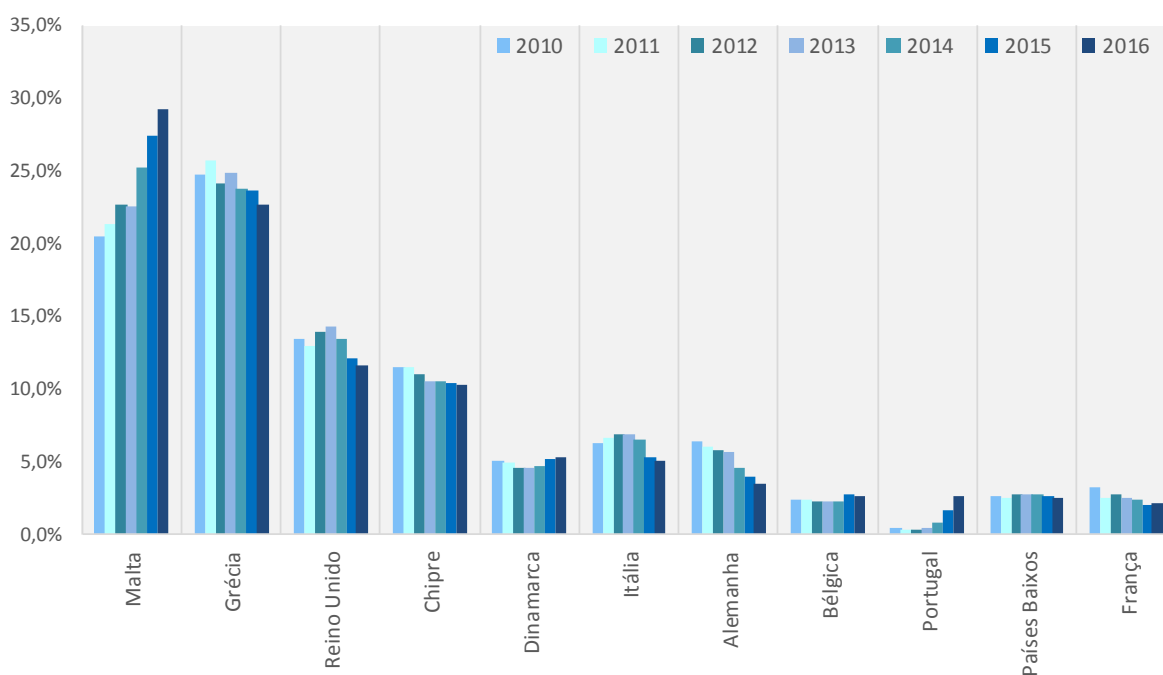
Fonte: UNCTAD.



No início de 2016, a frota de navios mercantes registada em países membros da UE27 representava cerca de 14,4% (13.067) da frota mundial (90.917). Destaca-se a importância relativa dos navios porta contentores registados na Europa, que pesam 19,9% do total mundial. Mais de metade do efetivo da frota mercante da UE27 é registada em cinco países membros (Malta, Reino Unido, Grécia, Itália e Países Baixos), sendo Malta o que maior número de registos apresenta (2101 navios registados em 2016), seguida do Reino Unido (1.556) e da Grécia (1.386).

Em termos de capacidade total da frota europeia, a frota mercante de bandeira grega foi, até 2013, a que registou maior capacidade (em DWT, com 75.385,4 mil toneladas, cerca de 25% da frota europeia), perdendo a sua posição de topo para Malta em 2014 (com 78.325,2 mil toneladas, DWT). Em 2016, as frotas registadas em Malta, Grécia e Reino Unido representavam mais de 63% da capacidade da frota europeia (Gráfico 5).

Gráfico 5 – Principais países de registo da Frota da Marinha Mercante da UE27 (Capacidade, DWT)



Fonte: UNCTAD.

Em 2014, a frota mercante controlada pela União Europeia (inclui navios cuja propriedade final ou controlo pertence a um país da UE, mas que podem ter registo num país diferente)¹⁰ era de cerca de 23 mil navios e possuía uma capacidade de 660 milhões de toneladas (em DWT) e de 450 milhões de toneladas brutas (GT). Entre 2005 e 2014, a capacidade frota mercante controlada pela União Europeia registou um acréscimo de 74% em termos de GT e de 72% em termos de DWT (Oxford Economics, 2015).

No seio da União Europeia, e nesse mesmo ano, a frota mercante controlada por agentes económicos da Grécia representava cerca de 36% da capacidade total da frota mercante controlada pela União Europeia, em termos de tonelagem bruta (GT), com 164 milhões de toneladas, e cerca de 43%, em termos de DWT, com 284 milhões de toneladas.

¹⁰ A análise inclui dados para todos os países da UE28 e para a Noruega e reporta-se ao período de 1 de janeiro de 2005 a 1 de janeiro de 2014.

Em termos de idade¹¹, 27% dos navios nacionais têm menos de 5 anos, 51,6% dos navios tem entre 5 e 15 anos de idade e 21,5% tem mais de 15 anos. Por tipo de navios, destaca-se a idade relativamente avançada da frota de navios de passageiros, sendo que todas as embarcações têm mais de 10 anos de idade e 83,3% tem mais de 15 anos. As frotas relativamente mais recentes são as de navios graneleiros e petroleiros, com cerca de 58,8% e 40% das embarcações a apresentar 5 ou menos anos de idade, respetivamente (Quadro 2).

Quadro 2 – Classes de Idade da Frota Operacional de navios, 2015

<i>Peso no total, por classe de idade (%)</i>	Até 5 anos	De 5 a 10 anos	De 10 até 15 anos	Mais de 15 anos
Frota Operacional Total	27,0	30,1	21,5	21,5
Passageiros	0,0	0,0	16,7	83,3
Carga Geral	21,4	35,7	17,9	25,0
Graneleiros	58,8	20,6	2,9	17,6
Petroleiros	40,0	20,0	40,0	0,0
Porta Contentores	26,8	36,0	25,0	12,2

Fonte: GEE, a partir de dados de base do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP.

Apesar da evolução recente, o nível de investimento em infraestruturas de transporte marítimo assim como na construção de novos navios e na modernização dos existentes, afetado pela crise recente e pela falta de capital na economia portuguesa, poderá condicionar a sustentabilidade da marinha mercante nacional e das atividades que lhe estão relacionadas.

3. As empresas de *Shipping*

A análise do desempenho da atividade de *Shipping* e do respetivo contributo económico implica a sua delimitação setorial a nível de identificação de atividades económicas que a compõem (Caixa 1).

3.1. Breve caracterização das empresas

Entre 2004 e 2014, o número total de empresas na economia portuguesa cresceu 3,9%, sendo que, entre 2009 e 2012, se registaram comportamentos negativos decorrentes da crise económica que se fez sentir em Portugal e a nível internacional. Até 2009, o número de empresas ativas cresceu, em termos médios anuais, 3,3%. De destacar o ano de 2007, em que o número de empresas ativas ultrapassou 1,2 milhões (1.206.116 empresas), registando-se um crescimento homólogo de 5,5%, a taxa mais elevada da série em análise¹². O ano de 2008 regista o maior nível de empresas em atividade, ao qual se seguiu um ano de decréscimo de atividade (-2,9%).

¹¹ De acordo com os dados divulgados nas Estatísticas de Armadores e de Navios (março 2016). Inclui navios do Registo Convencional e navios do Registo RINM-MAR.

¹² Apesar dos dados preliminares das Estatísticas das Empresas para 2015 revelarem um crescimento homólogo do número de empresas na ordem dos 0,4%, o valor permanece abaixo dos 1,2 milhões de empresas não financeiras (1132861 empresas ativas). O nível de detalhe disponibilizado para os dados provisórios de 2015 não permite a análise do setor do *Shipping* para esse ano.



CAIXA 1 - ASPETOS METODOLÓGICOS - DELIMITAÇÃO SETORIAL DO SHIPPING

São várias as definições do âmbito sectorial das atividades de *Shipping*, sendo que:

- De acordo com a OCDE, as atividades de *Shipping* incluem o transporte marítimo de mercadorias e passageiros, de manipulação de carga, de aluguer e *leasing* de equipamento de transporte de água e outros serviços relacionados com o transporte marítimo ou por água (OCDE, 2016);
- A European Community Shipowners' Associations (ECSA) defende que a indústria de *Shipping* inclui as atividades de transportes marítimos de mercadorias e passageiros, as atividades de embarcações de serviço e suporte *offshore* (como navios para colocar ou reparar cabos submarinos ou oleodutos; prospeção de petróleo; realização de pesquisas oceanográficas; assistência de mergulho; realização de trabalhos submarinos; manutenção de parques eólicos *offshore*, plataformas de petróleo e gás) e as atividades de reboque e dragagem no mar (Oxford Economics, 2014).

A análise da contribuição económica da atividade de *Shipping* implica que exista informação disponível a nível nacional que permita calcular essa contribuição, tendo em conta as atividades económicas consideradas e as fontes de informação estatística disponíveis. A definição aplicada neste estudo inclui as principais atividades relacionadas com a indústria do *Shipping*, nomeadamente a marinha mercante (marinha de comércio, dedicada às atividades económicas de transporte marítimo de passageiros e de carga) e aos respetivos serviços auxiliares. Estão, assim, incluídos:

- O transporte de mercadorias e de pessoas por via marítima (onde se incluem os navios de cruzeiro);
- O aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial;
- As atividades auxiliares dos transportes por água, onde se incluem as embarcações de serviço e suporte ao largo e as atividades de manuseamento de carga, associadas aos transportes de mercadorias por via marítima.

Delimitação Setorial do *Shipping*

CAE	Designação
501	Transportes marítimos de passageiros
50101	Transportes marítimos não costeiros de passageiros
50102	Transportes costeiros e locais de passageiros
502	Transportes marítimos de mercadorias
52220	Actividades auxiliares dos transportes por água
52240	Manuseamento de carga
77340	Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial

Nota: Atividades classificadas de acordo com a Classificação das Atividades Económicas, Revisão 3 (para mais detalhes, consulte o ANEXO I).

As principais fontes de informação do estudo foram: as Estatísticas Estruturais das Empresas¹ as Contas Nacionais Portuguesas²; as matrizes Input - Output para 2008³; a Balança de Pagamentos⁴; as Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias⁵ e as Estatísticas do Turismo⁶.

As variáveis relevantes para o estudo foram, no caso destas três primeiras fontes de informação, as relativas ao valor acrescentado bruto, ao emprego e à formação bruta de capital fixo. No caso das três últimas foram as relativas aos fluxos de entradas e saídas de bens e passageiros por via (transporte) marítima e ao Turismo de Cruzeiros.

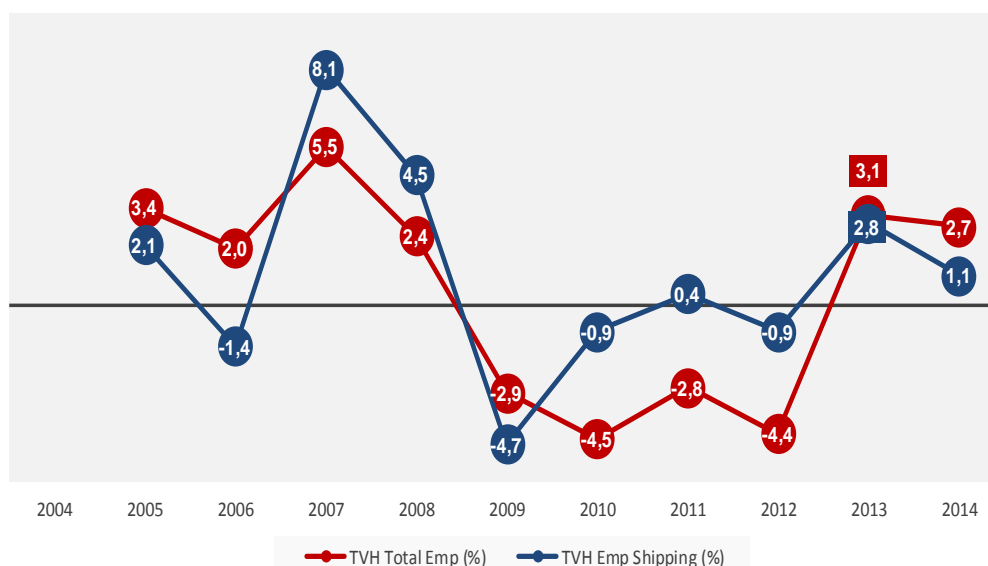
¹ Sistema de Contas Integradas das Empresas, INE (apresenta informação sobre as principais variáveis económicas das empresas portuguesas classificadas nas secções A a S das CAE Rev3, exceto Administração Pública, Defesa e Segurança Social – secção O);

² Contas Nacionais Portuguesas (Base 2011, SEC2010), INE; ³ Contas Nacionais Portuguesas (Base 2006, SEC1995), INE/DPP; ⁴ Estatísticas da Balança de Pagamentos, Banco de Portugal; ⁵ Estatísticas do Comércio Internacional de Bens, INE; ⁶ Estatísticas do Turismo, INE.

Entre 2004 e 2014, o número de empresas das atividades do *Shipping*¹³ aumentou cerca de 11,2%, mantendo a sua importância relativa no total das empresas neste período. No período em análise, a evolução do número de empresas ativas do sector registou um comportamento mais positivo face ao total. Como no total de empresas, e o ano de 2008 apresenta o maior número de empresas do *Shipping* (487), apesar de se ter seguido um ano de decréscimo do número de empresas de *Shipping* (-4,7%) (Gráfico 6).

Gráfico 6 – Evolução do Nº de Empresas – Total e *Shipping*

- 2004 - 2014 -



Fonte: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas do INE (SCIE - Sistema de Contas Integradas).

A semelhança do que se verifica no setor empresarial português, onde cerca de 99,9% das empresas são pequenas e médias empresas (PME)¹⁴, o *Shipping* é composto maioritariamente por PME, as quais representam, em termos médios, cerca de 99,7%. O perfil de pequena dimensão empresarial é ainda mais evidente quando se constata o elevado peso relativo das Microempresas, que representam cerca de 82% das PME do setor (Gráfico 7).

Em 2014, a indústria do *Shipping* registava a atividade de 476 empresas, representando apenas 0,04% do total das empresas. Destas, a maioria (214) operava em atividades portuárias e auxiliares, representando cerca de 45% do total das empresas de *Shipping*. As empresas de transportes marítimos de passageiros eram o segundo grupo mais importante, com 31% das empresas. Em termos de evolução, o número de empresas aumentou desde 2010 de 460 para 476 devido ao aumento do número de empresas de transporte marítimo de mercadorias (subiram de 31 para 56 - Quadro 3a).

O volume de negócios anual das empresas do *Shipping* totalizou 1.085 milhões de euros em 2014 e representou 0,34% do valor total das empresas, dividindo-se essencialmente entre o transporte de mercadorias e as atividades auxiliares aos transportes por água e de manuseamento de carga. Neste último ano, o volume de negócios registou

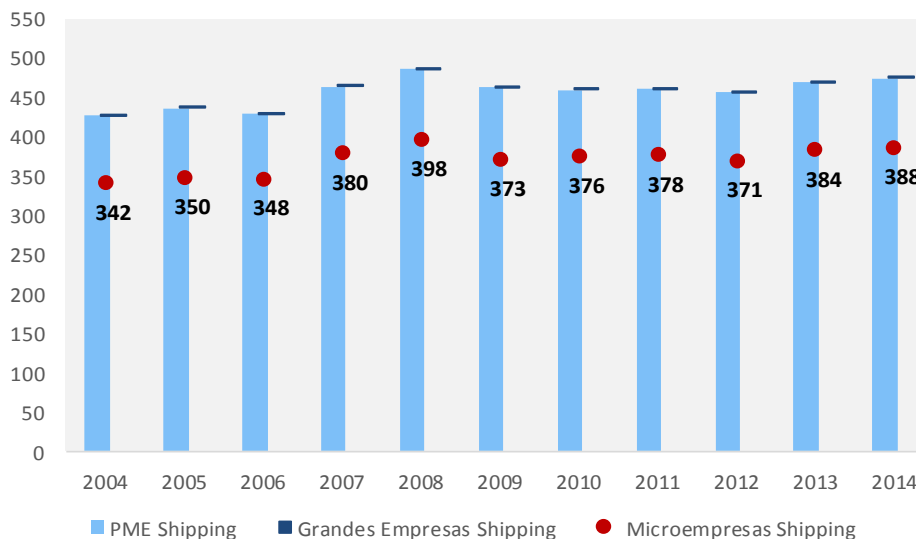
¹³ Ver CAIXA 1 – Delimitação Setorial do *Shipping* proposta.

¹⁴ A definição de PME no presente estudo apenas considera o número de pessoas ao serviço. PME: Empresas com menos de 250 pessoas ao serviço, dentre as quais Microempresas (até 10 pessoas ao serviço), Pequenas Empresas (empresas que empregam entre 10 e 49 pessoas) e Médias empresas (empresas entre 50 e 249 pessoas) e Grandes empresas (empresas com 250 ou mais pessoas ao serviço).

um crescimento homólogo de 12,9%, fortemente influenciado pelo comportamento positivo do setor de transportes marítimos de mercadorias (+35,9% face a 2013) (Quadro 3b).

Gráfico 7 - Estrutura Empresarial e número total – Shipping

- 2004-2014 -



Fonte: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas do INE (SCIE - Sistema de Contas Integradas).

Quadro 3a – Número de Empresas - Shipping e Total das Empresas (1)

Empresas (nº)	2010	2011	2012	2013	2014
Total (1)	1 144 564	1 112 702	1 064 299	1 097 492	1 127 317
<i>Shipping (50102+502+52220+52240+77340)</i>	<i>460</i>	<i>462</i>	<i>458</i>	<i>471</i>	<i>476</i>
<i>Peso no total das Empresas</i>	<i>0,04%</i>	<i>0,04%</i>	<i>0,04%</i>	<i>0,04%</i>	<i>0,04%</i>
501 Transportes marítimos de passageiros	142	135	135	141	147
50101 Transportes marítimos não costeiros de passageiros	9	9	8	14	15
50102 Transportes costeiros e locais de passageiros	133	126	127	127	132
502 Transportes marítimos de mercadorias	31	47	47	51	56
52220 Actividades auxiliares dos transportes por água	88	82	86	90	88
52240 Manuseamento de carga	142	143	135	133	126
77340 Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	57	55	55	56	59

Fonte: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas do INE (SCIE - Sistema de Contas Integradas).

Notas: (1) Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas nas secções A a S da CAE Rev.3, com exceção da Administração Pública e Defesa; Segurança Social Obrigatória (Secção O). Os dados apresentados para o Shipping são relativos às Empresas classificadas no setor (CAIXA 1). Por questões de confidencialidade os totais apresentados para o Shipping estão subavaliados. ... não disponível.

Em 2014, cada empresa do sector apresentava um volume de negócios médio anual de 2,3 milhões de euros, mas com substanciais diferenças ao nível das empresas que o integram, sendo que as empresas de transportes marítimos de mercadorias apresentam uma maior dimensão (vendas médias de 7,7 milhões de euros) relativamente ao transporte costeiro e local de passageiros (vendas médias de 86,6 mil euros). Apesar da crise económica verificada no período, o valor médio das vendas das empresas subiu (1,9 milhões de euros em 2010).

Quadro 3b - Volume de negócios - *Shipping* e Total das Empresas

Volume de Negócios (milhões de euros)		2010	2011	2012	2013	2014
Total (1)		349 084	341 046	319 767	317 333	322 637
<i>Shipping</i> (50102+502+52220+52240+77340)		<i>857</i>	<i>891</i>	<i>900</i>	<i>960</i>	<i>1 085</i>
<i>Peso no total das Empresas</i>		<i>0,25%</i>	<i>0,26%</i>	<i>0,28%</i>	<i>0,30%</i>	<i>0,34%</i>
501	Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...
50101	Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...
50102	Transportes costeiros e locais de passageiros	10	10	10	11	11
502	Transportes marítimos de mercadorias	282	292	291	319	433
52220	Actividades auxiliares dos transportes por água	285	297	302	325	331
52240	Manuseamento de carga	274	286	290	299	300
77340	Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	6	5	6	7	9

Fonte: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas do INE (SCIE - Sistema de Contas Integradas).

Notas: (1) Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas nas secções A a S da CAE Rev.3, com exceção da Administração Pública e Defesa; Segurança Social Obrigatória (Secção O). Os dados apresentados para o *Shipping* são relativos às Empresas classificadas no setor (CAIXA 1). Por questões de confidencialidade os totais apresentados para o *Shipping* estão subavaliados. ... não disponível.

3.2. Emprego, produtividade e remunerações

Em 2014, as empresas do setor do *Shipping* empregavam 4.655 pessoas, correspondendo a 0,14% do total de pessoas ao serviço nas empresas. À semelhança do que acontece com o número de empresas, a representatividade deste sector no total nacional é pouco expressiva. O emprego deste setor está concentrado nas atividades auxiliares aos transportes por água e de manuseamento de carga (78,1%).

Ainda em 2014, o emprego do setor, traduzido em pessoas ao serviço, cresceu, em termos homólogos, 2,4%, destacando-se o aumento registado nos transportes de passageiros local e costeiro (+9,3%). Destaca-se também o contributo das atividades auxiliares dos transportes por água e de manuseamento, diretamente relacionado com o acréscimo do número de empresas registado neste ano (Quadro 4).

Quadro 4 - Pessoal ao serviço –*Shipping* e Total das Empresas

Pessoal ao Serviço (nº)		2010	2011	2012	2013	2014
Total (1)		3 727 488	3 627 639	3 401 181	3 373 518	3 445 226
<i>Shipping</i> (50102+502+52220+52240+77340)		<i>4 775</i>	<i>4 710</i>	<i>4 532</i>	<i>4 544</i>	<i>4 655</i>
<i>Peso no total das Empresas</i>		<i>0,13%</i>	<i>0,13%</i>	<i>0,13%</i>	<i>0,13%</i>	<i>0,14%</i>
501	Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...
50101	Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...
50102	Transportes costeiros e locais de passageiros	331	335	353	377	412
502	Transportes marítimos de mercadorias	660	631	531	488	487
52220	Actividades auxiliares dos transportes por água	2322	2356	2311	2361	2420
52240	Manuseamento de carga	1346	1241	1189	1190	1216
77340	Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	116	147	148	128	120

Fonte: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas do INE (SCIE - Sistema de Contas Integradas).

Notas: (1) Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas nas secções A a S da CAE Rev.3, com exceção da Administração Pública e Defesa; Segurança Social Obrigatória (Secção O). Os dados apresentados para o *Shipping* são relativos às Empresas classificadas no setor (CAIXA 1). Por questões de confidencialidade os totais apresentados para o *Shipping* estão subavaliados. ... não disponível.

As remunerações médias por trabalhador praticadas no setor do *Shipping* em Portugal são superiores à média nacional¹⁵, totalizando 28,8 mil euros em 2014, quase 70% mais do que o valor médio para a economia (17 mil euros). As atividades auxiliares dos transportes por água são as que apresentam o valor mais elevado: 34,2 mil euros por ano. Em sentido oposto, são os colaboradores das empresas de aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial os que menos auferem (7,4 mil euros por ano) (quadro 5 e Gráfico 8).

Apesar desta diferença, o peso das remunerações do sector no total da economia é diminuto (0,2%) e está concentrado nas atividades portuárias, com as atividades auxiliares dos transportes por água a representar mais de 60% das remunerações do sector.

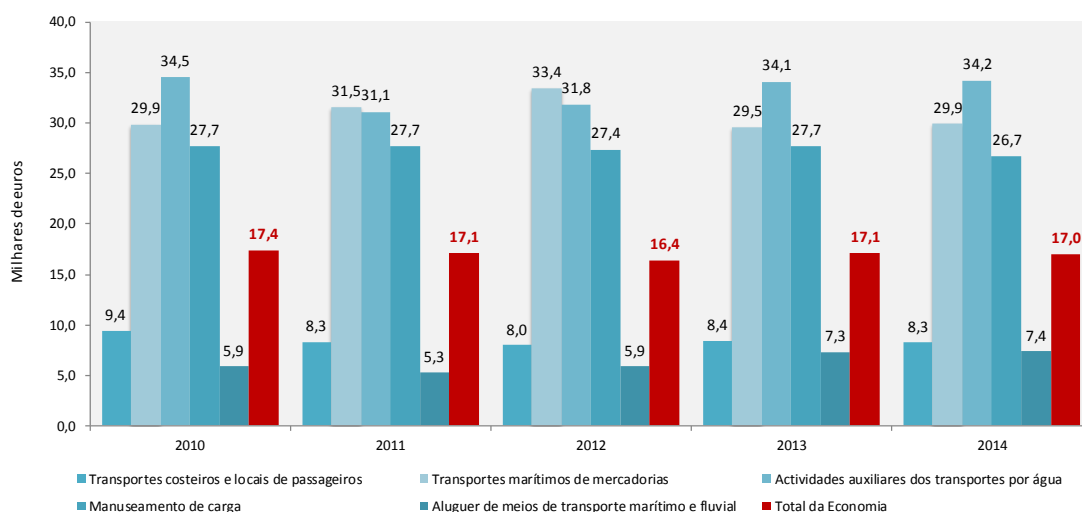
Quadro 5 - Remunerações – *Shipping* e Total da Economia

Remunerações (milhões de euros)		2010	2011	2012	2013	2014
Total da Economia (1)		84 842	81 617	75 305	76 280	76 611
<i>Shipping</i> (50102+502+52220+52240+77340)		141	131	128	132	134
Peso no total da Economia		0,17%	0,16%	0,17%	0,17%	0,18%
501	Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...
50101	Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...
50102	Transportes costeiros e locais de passageiros	3	3	3	3	3
502	Transportes marítimos de mercadorias	20	20	18	14	15
52220	Actividades auxiliares dos transportes por água	80	73	74	81	83
52240	Manuseamento de carga	37	34	33	33	32
77340	Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	1	1	1	1	1

Fonte: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas do INE (SCIE - Sistema de Contas Integradas).

Notas: (1) Os dados apresentados são relativos à variável Remunerações das Contas Nacionais. Os dados apresentados para o *Shipping* são relativos às Empresas classificadas no setor (CAIXA 1). Por questões de confidencialidade os totais apresentados para o *Shipping* estão subavaliados. ... não disponível.

Gráfico 8 – Remunerações médias por trabalhador - *Shipping* e Total da Economia -



Fontes: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas (SCIE - Sistema de Contas Integradas) e das Contas Nacionais (B2011), dados a preços correntes - INE.

¹⁵ Os resultados obtidos para as remunerações médias por trabalhador do setor do *Shipping* consideraram os valores das pessoas ao serviço e das remunerações das respetivas empresas. No caso dos valores estimados para as remunerações médias nacionais por trabalhador foram aplicados os valores das variáveis de Emprego (Indivíduos e Remunerações) das Contas Nacionais.

3.3. Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF)

Em 2014, as empresas do *Shipping* foram responsáveis por 1,23% do total do investimento¹⁶ total, atingindo os 158 milhões de euros. Neste ano, a FBCF do *Shipping* cresceu 66,2%, em termos homólogos. Os valores registados em 2014 traduzem uma relativa recuperação face à quebra no investimento que ocorreu desde 2011 e que foi comum para o total do setor empresarial. Não obstante, estes valores estão ainda muito aquém dos verificados em 2011, ano em que a FBCF decresceu mais no setor em análise comparativamente ao total das empresas (-27,2% e -13,8%, respetivamente).

Os dados apresentados refletem a relativa estagnação do investimento no *Shipping*, com exceção das atividades auxiliares dos transportes por água. Os investimentos destas empresas representam, em termos médios, mais de 88% do investimento total do setor, o que pode estar relacionado com o seu perfil estruturante, que incide sobre instalações e infraestruturas fixas, mas também em máquinas e equipamentos básicos. Em 2014, o total da FBCF do *Shipping* deveu-se ao dinamismo destas empresas (Quadro 6).

Quadro 6 - FBCF – *Shipping* e Total das Empresas

<i>Formação Bruta de Capital Fixo (milhões de euros)</i>	2010	2011	2012	2013	2014
Total da Economia (1)	18 304	15 785	10 705	11 577	12 832
<i>Shipping (50102+502+52220+52240+77340)</i>	<i>160</i>	<i>116</i>	<i>183</i>	<i>95</i>	<i>158</i>
<i>Peso no total da Economia</i>	<i>0,87%</i>	<i>0,74%</i>	<i>1,71%</i>	<i>0,82%</i>	<i>1,23%</i>
501 Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...
50101 Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...
50102 Transportes costeiros e locais de passageiros	1	2	2	1	1
502 Transportes marítimos de mercadorias	18	12	-10	9	0
52220 Atividades auxiliares dos transportes por água	125	92	180	81	159
52240 Manuseamento de carga	13	10	9	4	-2
77340 Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	3	1	1	0	0

Fontes: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas do INE (SCIE - Sistema de Contas Integradas).

Notas: (1) Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas nas secções A a S da CAE Rev.3, com exceção da Administração Pública e Defesa; Segurança Social Obrigatória (Secção O). Os dados apresentados para o *Shipping* são relativos às Empresas classificadas no setor (CAIXA 1). Por questões de confidencialidade os totais apresentados para o *Shipping* estão subavaliados. ... não disponível.

4. Comércio Internacional

4.1. Comércio Internacional de Mercadorias por transporte marítimo¹⁷

O transporte marítimo é a segunda principal via de transporte internacional para as saídas de bens (a via rodoviária é a principal e representou 60,2% do total em 2015). O seu valor, 15.607 milhões de euros, representou cerca de

¹⁶ Na presente análise e, à falta de informação sobre a variável Investimento (Formação Bruta de Capital), considerou-se como a FBCF como proxy para o Investimento.

¹⁷ Os dados analisados têm como fonte principal os apuramentos dos fluxos internacionais de mercadorias das Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias do INE e da base de dados do Eurostat. A análise centra-se nos valores (euros) das estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias por modo de transporte (aéreo, marítimo e rodoviário). A fonte estatística utilizada não permite apurar dados para os fluxos internacionais de mercadorias por transporte ferroviário, sendo que estes valores fazem parte de uma categoria de 'Outros', que inclui ainda as remessas postais, as instalações fixas de transporte, de propulsão própria e transporte por navegação interior. A componente "Não Disponível" inclui fluxos que não apresentam qualquer tipo de identificação/descrição.

31,3% do valor dos bens exportados nesse ano¹⁸. A importância relativa deste modo de transporte no âmbito das exportações de mercadorias tem vindo a aumentar, tendo ultrapassado os 30% em 2010. O ano de 2013 destaca-se como sendo aquele em que as exportações de mercadorias asseguradas pela marinha mercante assumiram uma maior importância relativa, 36,1% (Quadro 7).

As saídas de mercadorias por mar registaram um aumento contínuo até 2013, ano em que foram a principal responsável pelo comportamento positivo das exportações totais (+7,6% face a 2012), tendo nos dois anos seguintes diminuído em termos absolutos e em termos relativos (Gráfico 9). Esta evolução recente é indesejável dado que traduz um menor aproveitamento das infraestruturas portuárias existentes e a maior utilização relativa de meios de transporte mais danificadores do ambiente.

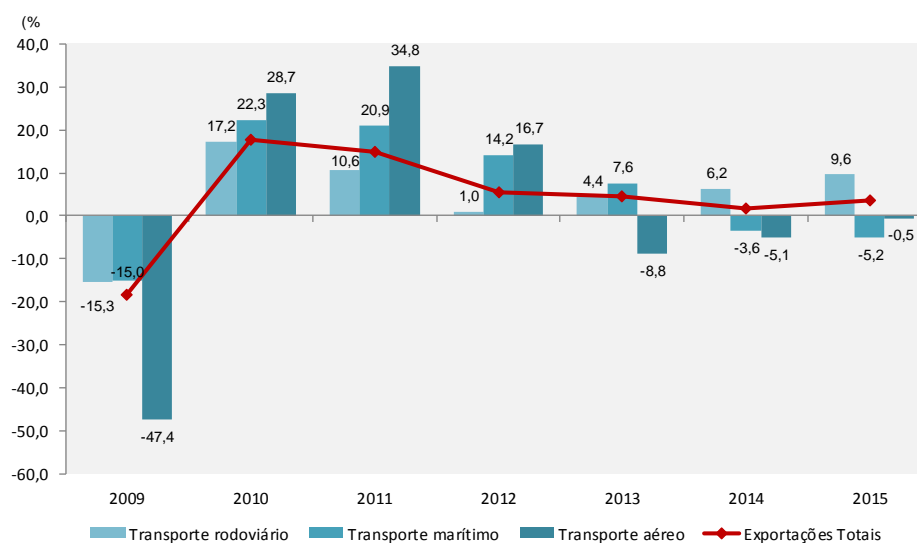
Quadro 7 – Exportações de Mercadorias por modo de transporte

<i>Exportações de mercadorias (milhões de euros)</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Exportações Totais	38 847	31 697	37 268	42 828	45 213	47 303	48 054	49 826
<i>t.v.h (%)</i>		-18,4	17,6	14,9	5,6	4,6	1,6	3,7
Transporte rodoviário	22 269	18 860	22 110	24 447	24 683	25 766	27 357	29 985
<i>Estrutura (%)</i>	57,3	59,5	59,3	57,1	54,6	54,5	56,9	60,2
Transporte marítimo	11 063	9 402	11 500	13 901	15 874	17 085	16 465	15 607
<i>Estrutura (%)</i>	28,5	29,7	30,9	32,5	35,1	36,1	34,3	31,3
Transporte aéreo	2 858	1 502	1 933	2 606	3 042	2 775	2 634	2 620
<i>Estrutura (%)</i>	7,4	4,7	5,2	6,1	6,7	5,9	5,5	5,3
Outros	362	39	87	280	516	449	376	313
<i>Estrutura (%)</i>	0,9	0,1	0,2	0,7	1,1	0,9	0,8	0,6
Não Disponível	2 296	1 893	1 639	1 593	1 098	1 228	1 223	1 300
<i>Estrutura (%)</i>	5,9	6,0	4,4	3,7	2,4	2,6	2,5	2,6

Fonte: GEE, com base nas Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias do INE.

Notas: A componente "Outros" inclui transporte ferroviário, remessas postais, instalações fixas de transporte, propulsão própria e transporte por navegação interior. A componente "Não Disponível" inclui fluxos que não apresentam qualquer tipo de identificação/descrição.

Gráfico 9 – Evolução das Exportações de Mercadorias por modo de transporte
- Taxa de variação homóloga, % -



Fonte: GEE, com base nas Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias do INE.

Nota: Não foram considerados, para efeitos gráficos e de análise, as componentes de "Outros" e "Não disponível".

¹⁸ Segue-se o transporte aéreo, com 5,3% do valor total de exportações de bens. A componente de Outros, onde se inclui o transporte ferroviário, apresenta, ao longo de todo o período em análise, pouca expressão (cerca 0,6% do valor total).



Apesar do saldo da balança comercial de mercadorias por transporte marítimo ser negativo, tem vindo a assistir-se a uma melhoria da taxa de cobertura desde 2010. Entre 2008 e 2015, o saldo negativo da balança comercial recuperou 7.266 milhões de euros, ou seja, cerca de 94,3%, sendo que no último ano se registou uma variação homóloga de - 23% (recuperação de 131 milhões de euros). Esta recuperação no saldo deveu-se principalmente a um melhor desempenho das exportações. Em 2015, o menor decréscimo das exportações face às importações, permitiu que a taxa de cobertura das importações pelas exportações atingisse os 97,3% (Quadro 8).

Quadro 8 – Balança Comercial de Mercadorias por Transporte Marítimo

Milhões de euros	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Saldo da Balança (Transp Marítimos)	- 7 706	- 3 638	- 4 831	- 4 652	- 2 431	- 903	- 571	- 440
<i>Estrutura</i> (% do saldo da balança de mercadorias)	30,4	18,5	22,6	27,8	21,8	9,3	5,2	4,2
<i>t.v.h (%)</i>	15,2	-52,8	32,8	-3,7	-47,7	-62,8	-36,8	-23,0
Taxa de Cobertura das Importações pelas Exportações (%)	58,9	72,1	70,4	74,9	86,7	95,0	96,7	97,3
Exportações	11 063	9 402	11 500	13 901	15 874	17 085	16 465	15 607
<i>Estrutura (% das exp. totais)</i>	28,5	29,7	30,9	32,5	35,1	36,1	34,3	31,3
<i>t.v.h (%)</i>	9,1	-15,0	22,3	20,9	14,2	7,6	-3,6	-5,2
Importações	18 768	13 040	16 331	18 553	18 305	17 988	17 035	16 047
<i>Estrutura (% das imp. totais)</i>	29,2	25,4	27,8	31,2	32,5	31,6	28,9	26,6
<i>t.v.h (%)</i>	11,5	-30,5	25,2	13,6	-1,3	-1,7	-5,3	-5,8

Fonte: GEE, com base nas Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias do INE.

4.2. Balança Comercial: Serviços de Transportes Marítimos¹⁹

A balança comercial dos serviços de transportes marítimos é deficitária. Entre 2008 e 2011, o saldo agravou-se 492 milhões de euros, passando de -392 para -884 milhões de euros. Entre 2011 e 2015 observou-se uma recuperação, tendo o défice em 2015 sido de 389 milhões de euros (decreceu, em termos homólogos, 5,8%). A componente de transportes marítimos por carga é a principal responsável pelo saldo deficitário, sendo o saldo dos transportes de passageiros positivo desde 2014. Os outros transportes marítimos apresentam regularmente um saldo positivo (Quadro 9).

Quadro 9 – Saldo da Balança Comercial dos Transportes Marítimos

Saldo (milhões de euros)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bens e serviços	- 16 770	- 11 839	- 12 804	- 6 452	229	3 196	1 965	3 299
Serviços	7 182	6 288	6 463	8 012	9 494	11 183	11 452	12 402
Transp. marítimos	- 392	- 426	- 645	- 884	- 763	- 576	- 413	- 389
Passageiros	- 11	- 12	- 15	- 25	- 17	- 14	12	27
Carga	- 478	- 514	- 723	- 963	- 862	- 687	- 564	- 572
Outros	97	99	93	103	116	126	139	156

Fonte: GEE, com base nos dados da Balança de Pagamentos.

¹⁹ A rubrica de serviços de transportes marítimos inclui todos os serviços de transporte internacional marítimos de pessoas e bens que são efetuados por residentes a não residentes (exportações), ou vice-versa (importações), assim como os respetivos serviços de suporte e auxiliares. Incluem-se também os serviços postais e de correio. Excluem-se os serviços de transporte de passageiros prestados por residentes a não residentes dentro de uma economia que são registados na rubrica de viagens e turismo (FMI, 2009).

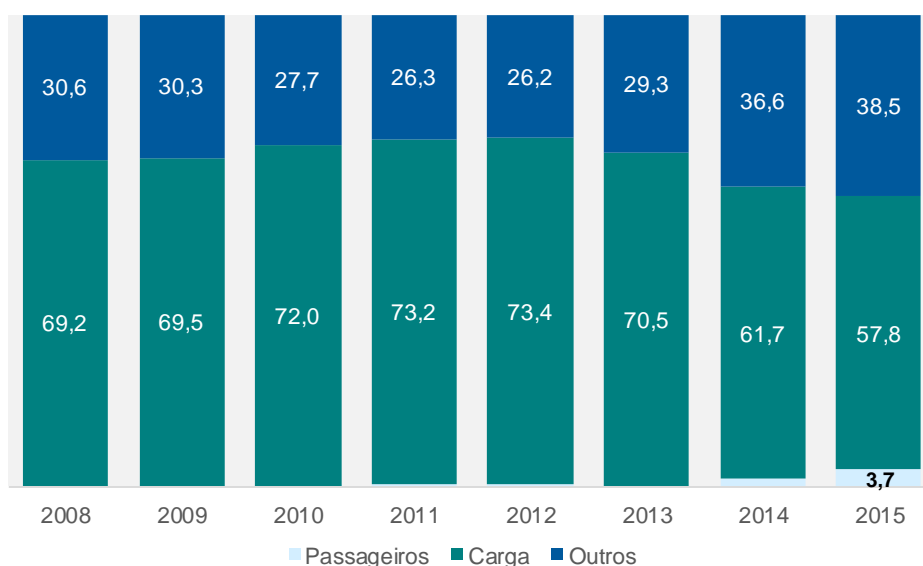
Em 2015, as exportações de serviços de transportes marítimos representaram 1% do total das exportações de bens e serviços e 2,9% das exportações de serviços. As exportações dos transportes marítimos de carga correspondem a 57,8% do total dos transportes marítimos em 2015, tendo vindo a perder importância relativa para os outros transportes marítimos (Quadro 10 e Gráfico 10).

Quadro 10 – Exportações dos Transportes Marítimos

<i>Exportações (milhões de euros)</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bens e serviços	56 223	47 588	54 139	61 595	64 380	68 610	70 814	74 516
Serviços	17 668	16 165	17 223	19 299	20 063	22 111	23 518	25 347
<i>Transp. marítimos</i>	<i>533</i>	<i>487</i>	<i>507</i>	<i>555</i>	<i>597</i>	<i>694</i>	<i>716</i>	<i>730</i>
% no total das Export Bens e Serviços	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0
% no total das Import Serviços	3,0	3,0	2,9	2,9	3,0	3,1	3,0	2,9
Passageiros	1	1	1	3	3	1	12	27
% nas Export de Bens e Serviços	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
% nas Export de Serviços	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Carga	369	338	365	407	438	489	442	422
% nas Export de Bens e Serviços	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6
% nas Export de Serviços	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	1,9	1,7
Outros	163	147	141	146	156	203	262	281
% nas Export de Bens e Serviços	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4
% nas Export de Serviços	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	1,1	1,1

Fonte: GEE, com base nos dados da Balança de Pagamentos.

Gráfico 10 – Estrutura das Exportações dos Transportes Marítimos (2008-2015)



Fonte: GEE, com base nos dados da Balança de Pagamentos.

Entre 2008 e 2015, as importações de serviços de transportes marítimos cresceram 21,1%, concentrando-se nos serviços de carga (88,8% das importações dos serviços de transportes marítimos em 2015). As importações dos transportes marítimos representaram 1,6% do total nacional dos débitos da balança de bens e serviços em 2015 (Quadro 11).



Quadro 11 – Importações dos Transportes Marítimos

Importações (milhões de euros)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bens e serviços	72 993	59 427	66 943	68 048	64 151	65 414	68 849	71 218
Serviços	10 486	9 878	10 760	11 287	10 569	10 928	12 066	12 945
<i>Transp. marítimos</i>	<i>925</i>	<i>913</i>	<i>1 152</i>	<i>1 439</i>	<i>1 360</i>	<i>1 270</i>	<i>1 129</i>	<i>1 120</i>
% nas Import de Bens e Serviços	1,3	1,5	1,7	2,1	2,1	1,9	1,6	1,6
% no total das Import Serviços	8,8	9,2	10,7	12,7	12,9	11,6	9,4	8,6
Passageiros	12	13	17	27	19	15	0	0
% nas Import de Serviços Transp Marítimos	1,3	1,4	1,4	1,9	1,4	1,2	0,0	0,0
Carga	846	852	1 088	1 369	1 300	1 177	1 006	994
% nas Import de Serviços Transp Marítimos	91,5	93,3	94,4	95,1	95,6	92,7	89,1	88,8
Outros	66	48	48	42	41	78	123	125
% nas Import de Serviços Transp Marítimos	7,2	5,3	4,1	2,9	3,0	6,1	10,9	11,2

Fonte: GEE, com base nos dados da Balança de Pagamentos.

5. Valor económico da atividade de *Shipping* na economia portuguesa

O valor económico da atividade de *Shipping* na economia portuguesa é medido pela contribuição do respetivo valor acrescentado bruto das diferentes componentes para o PIB nacional²⁰, considerando os impactos totais da atividade na economia, dos quais fazem parte:

- os impactos diretos desta industria na economia nacional, que refletem a contribuição económica da 'própria' indústria do *Shipping*;
- os impactos indiretos da atividade das empresas de *Shipping* no resto da economia, que recorrem a inputs intermédios de bens ou serviços produzidos por outros agentes económicos da cadeia de produção/distribuição (tais como serviços portuários, reparações ou serviços jurídicos e financeiros). Os impactos indiretos ocorrem como resultado das despesas das empresas das diferentes atividades de âmbito setorial do *Shipping* resultantes da sua cadeia de abastecimento ao nível dos diversos *inputs*.

A estimativa da contribuição direta da atividade económica do *Shipping* resulta da aplicação da ótica da produção no cálculo do PIB (CAIXA 2), estando o seu valor subavaliado uma vez que apenas se incluem os impactos indiretos de primeiro nível na fileira produtiva e não são considerados efeitos como os da atividade de transportes marítimos não costeiros de passageiros por falta de informação (dados confidenciais).

5.1. Impactos Diretos

As empresas do *Shipping* empregavam diretamente cerca de 4.655 indivíduos em 2014, o que equivale a cerca de 0,1% do emprego total da economia nesse ano. Destacam-se as atividades auxiliares dos transportes por água e de manuseamento de carga, com mais de metade deste emprego (Quadro 12).

²⁰ Os dados disponíveis apenas possibilitam a estimação da componente de valor acrescentado, não se estimando os impactos indiretos no emprego e na FBCF.

Quadro 12 - Contribuição Direta do *Shipping* para o Emprego da Economia

Peso no Emprego Total da Economia (%)		2010	2011	2012	2013	2014
Shipping (50102+502+52220+52240) (2)		0,10%	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%
501	Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...
50101	Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...
50102	Transportes costeiros e locais de passageiros	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%
502	Transportes marítimos de mercadorias	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%
52220	Actividades auxiliares dos transportes por água	0,05%	0,05%	0,05%	0,05%	0,05%
52240	Manuseamento de carga	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%
77340	Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	0,002%	0,003%	0,003%	0,003%	0,003%
Shipping (50102+502+52220+52240) (2)		4 775	4 710	4 532	4 544	4 655
Total da Economia (1)		4 871 325	4 776 728	4 581 449	4 450 167	4 512 987

Por memória:

Emprego:

Fontes: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas (SCIE - Sistema de Contas Integradas) e Contas Nacionais (B2011), dados a preços correntes - INE.

Notas: (1) Dados para o Emprego da Economia (variável Individuos); (2) Dados relativos às Empresas classificadas no setor de *Shipping* (CAIXA 1) (variável Pessoal ao Serviço); Por questões de confidencialidade os totais apresentados para o *Shipping* estão subavaliados; ... não disponível.

CAIXA 2 - CÁLCULO DOS IMPACTOS DIRETOS

VAB, EMPREGO E FBCF

A estimação dos impactos diretos considerou a compilação dos agregados económicos relativos ao VAB, Emprego e FBCF, para as diferentes actividades económicas que integram o *Shipping*¹ e para o total da economia. Tendo em conta o nível de detalhe previsto para as actividades abrangidas, utilizaram-se os dados das Estatísticas das Empresas para calcular o valor económico do *Shipping*.

O cálculo do efeito direto D do *Shipping* (sh) na economia portuguesa resulta da soma dos valores acrescentados brutos (VAB), de Pessoal ao Serviço ou de FBCF de cada sector x identificado:

$$VAB_{Dsh} = \sum_{x=1}^5 VAB_x = VAB_{sx1} + VAB_{sx2} + \dots + VAB_{sx5} \quad (1.1)$$

$$PServ_{Dsh} = \sum_{x=1}^5 PServ_x = PServ_{sx1} + PServ_{sx2} + \dots + PServ_{sx5} \quad (1.2)$$

$$FBCF_{Dsh} = \sum_{x=1}^5 FBCF_x = FBCF_{sx1} + FBCF_{sx2} + \dots + FBCF_{sx5} \quad (1.3)$$

¹ Tal como referido no ANEXO I.

Em 2014, o valor acrescentado bruto do *Shipping* atingiu os 401 milhões de euros, o que equivaleu a cerca de 0,23% do PIB. Tal como no emprego, foram as actividades auxiliares dos transportes por água e de manuseamento de carga as que geraram mais valor acrescentado, representando cerca de 0,14% e 0,06% do PIB, respetivamente (Quadro 13). Note-se que estas actividades são mais relevantes do que o transporte marítimo de mercadorias, que apresenta um maior volume de negócios para o total das empresas.

Quadro 13 - Contribuição Direta do Shipping para o PIB da Economia

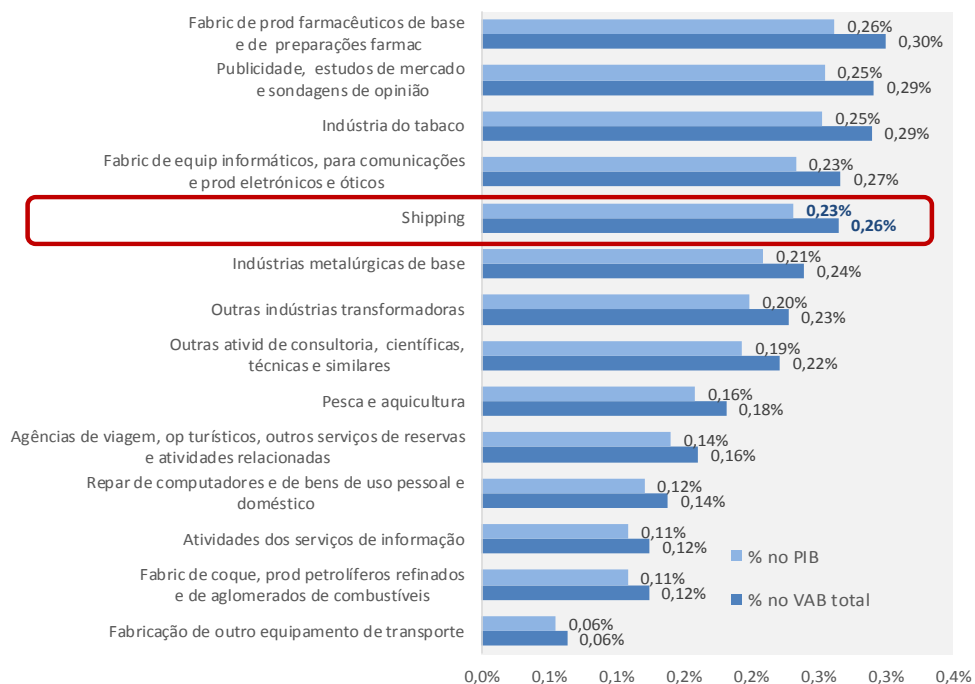
Valor Acrescentado Bruto	Milhões de euros					% PIB				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Shipping (50102+502+52220+52240) (1)	334	354	358	385	401	0,19%	0,20%	0,21%	0,23%	0,23%
501 Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50101 Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50102 Transportes costeiros e locais de passageiros	4	4	4	5	4	0,002%	0,002%	0,002%	0,003%	0,003%
502 Transportes marítimos de mercadorias	34	36	31	39	57	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,03%
52220 Atividades auxiliares dos transportes por água	201	214	224	236	234	0,11%	0,12%	0,13%	0,14%	0,14%
52240 Manuseamento de carga	93	98	98	104	103	0,05%	0,06%	0,06%	0,06%	0,06%
77340 Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	2	1	2	2	3	0,001%	0,001%	0,001%	0,001%	0,002%
<i>Por memória:</i>										
VAB a preços de mercado - Total da Economia (2)	158 326	154 243	147 362	149 768	151 365					
PIB a preços de mercado (2)	179 930	176 167	168 398	170 269	173 079					

Fontes: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas (SCIE - Sistema de Contas Integradas) e das Contas Nacionais (B2011), dados a preços correntes - INE.

Notas: (1) Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas no setor de *Shipping* (CAIXA 1) (variável VAB a preços de mercado); (2) Dados a preços correntes para o VAB (e PIB) da Economia; Por questões de confidencialidade os totais apresentados para o *Shipping* estão subavaliados; ... não disponível.

Comparando os valores estimados para a contribuição direta do *Shipping* para o VAB e para o PIB da economia portuguesa com os valores de VAB e de PIB dos restantes ramos de atividade económica, verifica-se que a importância relativa deste setor é superior à de alguns ramos de atividade, como as indústrias metalúrgicas de base (contributos de 0,24% e 0,21%, respetivamente, para o VAB e para o PIB da economia, as agências de viagens e operadores turísticos (0,16% e 0,14%, para o VAB e para o PIB), as atividades dos serviços de informação (0,12% e 0,11%, para o VAB e para o PIB) ou a fabricação de outro equipamento de transporte (0,06%, para o VAB e para o PIB) (Gráfico 11).

Gráfico 11 – Peso do Shipping e de alguns ramos de atividade na economia (2014)



Fontes: Cálculos GEE, e Contas Nacionais (B2011), dados a preços correntes - INE.

O VAB real por pessoa ao serviço aumentou 20,2% desde 2010, sendo de 84 mil euros em 2014. Estes valores são superiores aos registados para o total da economia. Uma análise por subsetor do *Shipping* evidencia a produtividade real por trabalhador²¹ das atividades de transporte marítimo de mercadorias (115 mil euros por trabalhador) e das atividades auxiliares dos transportes por água (94,1 mil euros por trabalhador). Desde 2011 que se assiste a uma variação positiva da produtividade. Esse maior dinamismo ocorreu nas empresas dos transportes marítimos de mercadorias e de aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial (Quadro 14).

Quadro 14 – VAB por pessoa empregada (produtividade) do Shipping

VAB por pessoa empregada (milhares de euros)		2010	2011	2012	2013	2014
Shipping (50102+502+52220+52240) (1)		69,8	75,1	79,4	83,2	84,0
501	Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...
50101	Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...
50102	Transportes costeiros e locais de passageiros	11,3	11,8	11,2	11,9	10,4
502	Transportes marítimos de mercadorias	51,7	57,7	57,9	77,6	115,0
52220	Atividades auxiliares dos transportes por água	86,4	90,8	97,4	98,0	94,1
52240	Manuseamento de carga	69,2	79,0	82,6	86,1	82,3
77340	Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	15,6	9,3	11,8	14,1	22,4
<i>Por memória:</i> VAB por pessoa empregada (milhares de euros) - Total da Economia (2)		32,5	32,3	32,6	33,3	33,0

Fontes: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas (SCIE - Sistema de Contas Integradas) e das Contas Nacionais (B2011), dados a preços correntes - INE.

Notas: (1) Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas no setor de *Shipping* (CAIXA 1); valores do VAB deflacionados com base no deflator do PIB ;(2) Os dados apresentados são relativos ao VAB (dados reais) e ao Emprego (indivíduos) da Economia; Por questões de confidencialidade os totais apresentados para o *Shipping* estão subavaliados; ... não disponível.

Em 2014, a FBCF do *Shipping* atingiu os 158 milhões de euros (Quadro 6), o que equivale a cerca de 0,061% da FBCF e a 0,09% do PIB da Economia. De destacar, tal como já referido, o esforço despendido em investimento por parte das atividades auxiliares aos transportes por água durante os 5 anos em análise, apresentando sempre valores positivos e próximos dos 100% do investimento do setor (Quadro 15).

Quadro 15 - Contribuição Direta do Shipping para a FBCF e para o PIB da Economia

Peso na Formação Bruta de Capital Fixo (%)	NA FBCF DA ECONOMIA					NO PIB DA ECONOMIA				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Shipping (50102+502+52220+52240) (2)	0,43%	0,36%	0,69%	0,38%	0,61%	0,09%	0,07%	0,11%	0,06%	0,09%
501	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50101	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50102	0,002%	0,01%	0,01%	0,005%	0,002%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
502	0,05%	0,04%	-0,04%	0,04%	-0,001%	0,01%	0,01%	-0,01%	0,01%	0,00%
52220	0,34%	0,28%	0,68%	0,32%	0,61%	0,07%	0,05%	0,11%	0,05%	0,09%
52240	0,04%	0,03%	0,03%	0,02%	-0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%
77340	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<i>Por memória:</i> FBCF:										
Shipping (50102+502+52220+52240) (2)	160	116	183	95	158					
Total da Economia (1)	36 938	32 452	26 672	25 122	25 993					
PIB a preços de mercado (1)	179 930	176 167	168 398	170 269	173 079					

Fontes: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas (SCIE - Sistema de Contas Integradas) e das Contas Nacionais (B2011), dados a preços correntes - INE.

Notas: (1) Dados para a Formação Bruta de Capital Fixo e PIB da Economia; (2) Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas nas atividades económicas do *Shipping* (CAIXA 1). ... Dados confidenciais.

²¹ A produtividade real do trabalho é obtida a partir do valor acrescentado bruto e o pessoal ao serviço das empresas para a delimitação setorial definida para o *Shipping*. O valor real do Valor Acrescentado Bruto foi obtido aplicando os deflatores do PIB das Contas Nacionais pelo INE ao respetivo VAB a preços correntes.

Uma vez que a determinação dos impactos diretos do setor do *Shipping* têm por base os dados para as Estatísticas das Empresas, os valores apresentados para o Emprego e para a FBCF da indústria do *Shipping*, assim com os seus contributos para as respetivas variáveis macroeconómicas, tendem a estar subavaliados, na medida em que apenas se está a avaliar o contributo das empresas (excluindo a componente pública da prestação de serviços de transporte de passageiros, por exemplo) e que existem questões de confidencialidade para os valores das principais variáveis económicas do transporte marítimo não costeiro de passageiros (CAE Rev3 50101), cujas empresas representam cerca de 3,2% do total das empresas do *Shipping*, não se conhecendo, por isso, o seu contributo efetivo para o setor.

5.2. Impactos Indiretos de primeiro nível

A estimação dos impactos indiretos das atividades de *Shipping* teve por base a análise do impacto económico do acréscimo da produção destas atividades na produção dos restantes ramos da economia. Os impactos foram calculados assumindo um efeito multiplicador de 1 do acréscimo da produção nas duas principais atividades do *Shipping* relativas aos transportes por água e aos respetivos serviços auxiliares e usando o sistema simétrico de matrizes input-output para o ano de 2008, publicadas pelo INE²² (CAIXA 3).

Com base na informação das matrizes input-output, obtém-se que, para cada ponto percentual de aumento na produção das atividades do *Shipping*, a contribuição indireta para o PIB nacional em 2014 equivale a 0,04% do PIB (68 milhões de euros). Esse acréscimo tem origem, essencialmente, no aumento da produção dos serviços auxiliares aos transportes por água e nos serviços de manuseamento (Quadro 16).

Quadro 16 - Contribuição Indireta do *Shipping* para o PIB da Economia (Impactos indiretos)

	Milhões de euros					% PIB				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Shipping (50102+502+52220+52240) (1)	57	60	61	65	68	0,03%	0,03%	0,04%	0,04%	0,04%
501 Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50101 Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50102 Transportes costeiros e locais de passageiros	1	1	1	1	1	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
502 Transportes marítimos de mercadorias	6	6	5	7	10	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%
52220 Atividades auxiliares dos transportes por água	6	6	5	7	10	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%
52240 Manuseamento de carga	34	36	38	40	40	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%
77340 Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	16	17	17	18	17	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%
<i>Por memória:</i>										
VAB a preços de mercado - Total da Economia (2)	158 326	154 243	147 362	149 768	151 365					
PIB a preços de mercado (2)	179 930	176 167	168 398	170 269	173 079					

Fontes: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas (SCIE - Sistema de Contas Integradas), das Contas Nacionais (B2011), dados a preços correntes e das matrizes input-output – INE/DPP.

Notas: (1) Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas no setor de *Shipping* (CAIXA 1); (2) Dados a preços correntes para o VAB e PIB da Economia; Por questões de confidencialidade os totais apresentados para o *Shipping* estão subavaliados; ... não disponível.

²² Estas matrizes fornecem informação relativa aos inputs consumidos pelas empresas de um sector para produzir uma unidade de produto. Por exemplo: para prestar os serviços de transporte marítimo, que são vendidos por 5 milhões de €, uma empresa de transporte precisa de comprar combustível no valor de 1 milhão de euros, serviços portuários de 1 milhão de euros e serviços profissionais e técnicos por meio milhão de euros. Neste exemplo, a empresa de transporte gerou 2,5 milhões de euros de valor acrescentado bruto mas também contribuiu para a criação de 2,5 milhões de euros em volume de negócios para outras empresas envolvidas nesta cadeia de fornecimento, que por sua vez também contribuem com valor acrescentado adicional. Neste trabalho foi considerado apenas o primeiro nível dada a informação disponível.



CAIXA 3 - ASPETOS METODOLÓGICOS

DETERMINAÇÃO DOS IMPACTOS INDIRETOS DE PRIMEIRO NÍVEL DO SHIPPING NA ECONOMIA

A estimação dos impactos indiretos das atividades de *Shipping* teve por base a análise do seu efeito na produção dos restantes ramos da economia. Os impactos foram calculados usando o sistema simétrico de matrizes input-output para 2008 publicadas pelo INE e basearam-se nos VAB gerados nos sectores imediatamente a montante diretamente associados ao *Shipping*.

O efeito indireto I resulta do somatório dos VAB dos sectores a montante m explicados pelo fornecimento das atividades de *Shipping* (sh):

$$VAB_{Ish} = \sum_{m=1}^n VAB_{m \rightarrow sh} = VAB_{sm1 \rightarrow sh} + VAB_{sm2 \rightarrow sh} + \dots + VAB_{smn \rightarrow sh} \quad (2)$$

A estimativa do VAB das outras atividades, resultante do acréscimo na produção do *Shipping*, deriva da diferença entre o valor da produção e de consumo intermédio daí resultantes. O cálculo do acréscimo da produção das restantes atividades resultou do adicional de produção desses ramos necessário para responder ao acréscimo da procura intermédia gerada no âmbito do aumento da produção do *Shipping*.

O VAB de cada um dos n sectores m (montante) resulta da aplicação do coeficiente técnico CT das matrizes à parte da sua produção P que se destina ao fornecimento de atividades de *Shipping*, assumindo-se implicitamente que o valor acrescentado gerado é igual na totalidade da produção:

$$VAB_{sm \rightarrow sh} = VAB_{sm} \times \frac{P_{sm \rightarrow sh}}{P_{sm}} = P_{sm} \times (1 - CT) \times \frac{P_{sm \rightarrow sh}}{P_{sm}} \quad (3)$$

O acréscimo da produção das atividades do *Shipping* leva ao aumento da procura intermédia de inputs para satisfazer esse acréscimo de produção. Por sua vez, os ramos que fornecem esses inputs primários às atividades do *Shipping* aumentam a sua produção para responder a essa procura. Estes fluxos correspondem aos impactos indiretos do acréscimo da produção do *Shipping*.

- BREVE REFERÊNCIA AO QUADRO CONCEPTUAL DAS MATRIZES INPUT-OUTPUT -

As matrizes input-output são derivadas dos dados contidos nos Quadros de Recursos e Utilizações (QRU) das Contas Nacionais. Estes quadros são matrizes retangulares (produtos por ramos) e são compostos por duas matrizes a preços de aquisição: a primeira, relativa aos valores dos recursos, por produtos (produção a preços de base e importações a preços cif, impostos e subsídios aos produtos e margens comerciais e de transporte); a segunda matriz é relativa aos empregos e inclui vetores de empregos intermédios (consumo intermédio) e de empregos finais a preços de aquisição, por produtos. O QRU inclui, ainda, um quadro relativo ao VAB a preços base por ramos de atividade (Eurostat, 2013). A compilação dos QRU assume a heterogeneidade da produção, ou seja, para além da produção do produto principal associado à atividade principal do ramo, o ramo pode produzir um conjunto de outros produtos, que se designa por produção secundária. Estes quadros permitem calcular os efeitos diretos dos diferentes ramos de atividade económica.

Com a simetrização dos QRU é possível obter matrizes de relações totais a preços de aquisição, compostas por três quadrantes, em que o primeiro apresenta os empregos intermédios dos produtos por consumos intermédios dos produtos (assume-se, então, que os ramos são homogéneos – quadros simétricos) a preços de aquisição, o segundo quadrante fornece os empregos finais dos produtos a preços de aquisição e o terceiro quadrante dá-nos os recursos primários VAB, importações, impostos e subsídios sobre os produtos (matrizes Input - Output).

Recorrendo às matrizes simétricas de input-output é possível estimar os impactos indiretos do acréscimo da produção de um ramo X na produção dos outros ramos da economia, fortalecendo a análise estrutural da economia, incluindo a composição bem como o efeito das variações da procura final na economia (DIAS, 2008A; DIAS, 2008B e Eurostat, 2008).

5.3. Impacto Total – Valor Económico do *Shipping* e contribuição para o PIB

Em 2014, a atividade do *Shipping* representou 0,27% do PIB, ou seja, 469 milhões de euros. Este valor resulta dos efeitos diretos e indiretos do *Shipping* na economia nacional (Quadro 17 e Gráfico 12).

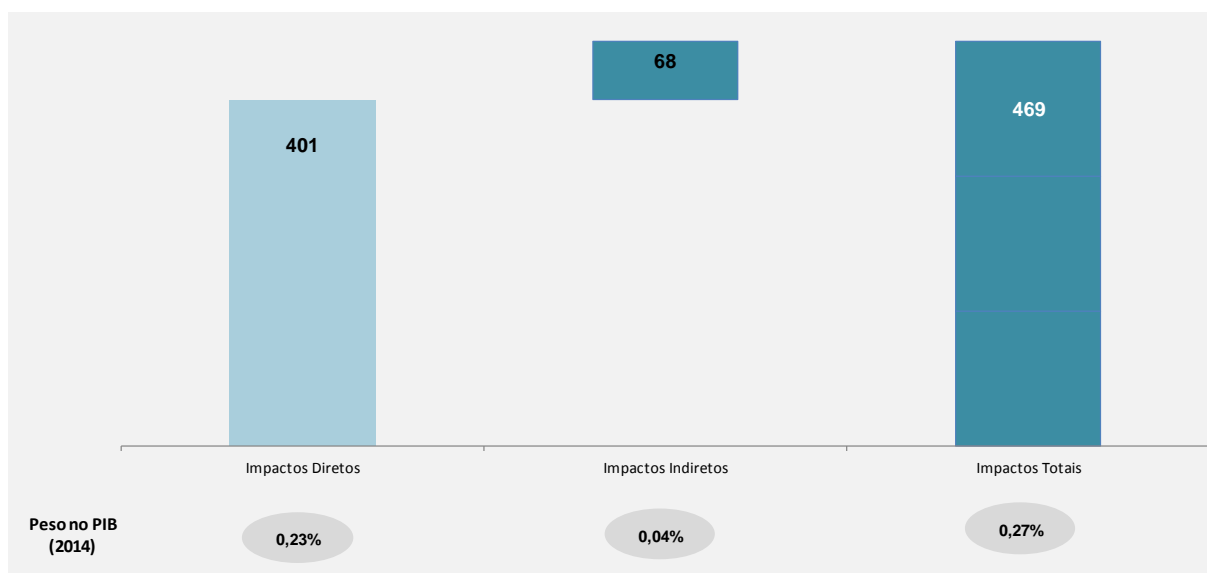
Quadro 17 - Valor Económico do *Shipping* e contribuição para o PIB

Valor Acrescentado Bruto	Milhões de euros					% PIB				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Shipping (50102+502+52220+52240) (1)	391	414	419	450	469	0,22%	0,23%	0,25%	0,26%	0,27%
501 Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50101 Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50102 Transportes costeiros e locais de passageiros	4	5	5	5	5	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
502 Transportes marítimos de mercadorias	40	43	36	45	67	0,02%	0,02%	0,02%	0,03%	0,04%
52220 Actividades auxiliares dos transportes por água	235	250	262	276	273	0,13%	0,14%	0,16%	0,16%	0,16%
52240 Manuseamento de carga	109	115	114	122	120	0,06%	0,07%	0,07%	0,07%	0,07%
77340 Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	2	2	2	2	3	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<i>Por memória:</i>										
VAB a preços de mercado - Total da Economia (2)	158 326	154 243	147 362	149 768	151 365					
PIB a preços de mercado (2)	179 930	176 167	168 398	170 269	173 079					

Fontes: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas (SCIE - Sistema de Contas Integradas), das Contas Nacionais (B2011), dados a preços correntes e das matrizes input-output - INE/DPP.

Nota: (1) Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas nas atividades económicas do *Shipping* (CAIXA 1). (2) Dados a preços correntes para o VAB e PIB da economia.

Gráfico 12 – Impactos Totais do *Shipping* na Economia



Fontes: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas (SCIE - Sistema de Contas Integradas), das Contas Nacionais (B2011), dados a preços correntes e das matrizes input-output - INE/DPP,

O valor estimado resulta de efeitos diretos (401 milhões de euros) e indiretos (68 milhões de euros) ao nível de:

- Transporte marítimo de passageiros: 5 milhões de euros;
- Transporte marítimo de carga: 67 milhões de euros;
- Atividades auxiliares aos transportes por água, manuseamento de carga e, por fim, aluguer de equipamento marítimo e fluvial: 397 milhões de euros.

Este valor não é completo porque não existe informação disponível para o transporte marítimo não costeiro de passageiros. Contudo, o reduzido número de empresas portuguesas neste subsector (15, todas de pequena dimensão) torna esta ausência pouco significativa.

Em 2013, o contributo total da indústria do *Shipping* para o PIB da União Europeia foi de cerca de 147 mil milhões de euros. Em termos de emprego, esta indústria gerou cerca de 2,2 milhões de empregos.

Estima-se que, a indústria europeia do *Shipping* tenha contribuído, de forma direta, com 56 mil milhões de euros para o PIB da UE. Esta indústria também empregou diretamente cerca de 615 mil pessoas, a nível europeu, sendo que aproximadamente 80% desses empregos estejam afetos às atividades 'em mar'.

Ao nível de impactos indiretos, o setor do *Shipping* na UE contribuiu com cerca de 61 mil milhões de euros para o PIB. Em termos de impactos induzidos, mais concretamente resultantes da despesa gerada pelos respetivos trabalhadores, suportada pelos respetivos salários, o contributo para o PIB europeu foi de 30 mil milhões de euros.

O *Shipping* da UE gerou, também, cerca de 1.1 milhões de empregos indiretos assim como 516 mil postos derivados dos impactos induzidos. Os dados analisados permitiram, ainda, concluir acerca do elevado nível de produtividade desta indústria na UE, com um VAB por pessoa empregada de aproximadamente 85 mil euros, muito acima da média em termos europeus (53 mil euros) (Oxford Economics, 2015).

Os dados relativos à frota mercante mundial e para os países da EU27, relevam a importância da frota mercante da Grécia. Efetivamente o setor do *Shipping* pode ser considerado um dos principais *drivers* de crescimento da economia grega. De acordo com um estudo desenvolvido pelo Boston Consulting Group (BCG, 2013), a contribuição total da indústria do *Shipping* para o PIB da economia grega foi, em 2010, de 6,5%, sendo que os impactos diretos da desta indústria representavam 3,5% do PIB. Os impactos indiretos e induzidos gerados por esta indústria corresponderam a 2,5% do PIB. As atividades deste setor garantiam cerca de 165.000 postos de trabalho, cerca de 120.000 afetas às atividades de transportes marítimos de longo curso. Estas atividades absorviam, assim, cerca de 3,5% do emprego total da economia grega.

6. Efeitos induzidos pelo Turismo de cruzeiros

A crescente importância do turismo de cruzeiros justifica a necessidade de se avaliar o seu contributo no âmbito das atividades da economia do mar, mais concretamente no que se refere ao consumo por parte dos turistas de cruzeiro nas localidades que visitam quando desembarcam dos navios onde viajam.

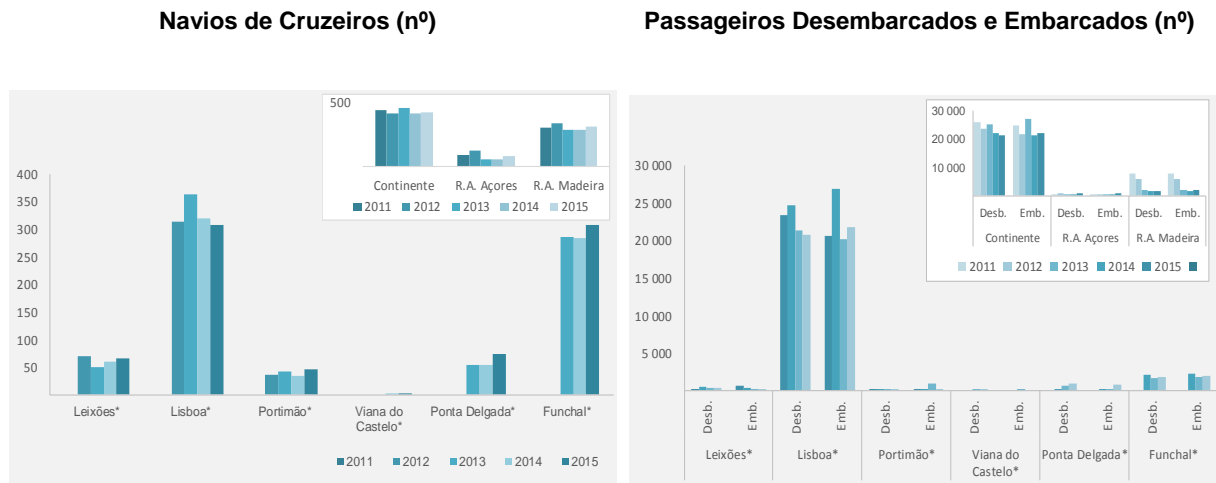
Tendo por referência a informação disponível para o número de navios de cruzeiro entrados nos principais portos nacionais, verifica-se que o ano de 2015 foi um ano positivo para o Turismo de Cruzeiros, com um acréscimo de 7,5% do número de navios cruzeiros entrados nos portos nacionais face a 2014. Como principal fonte de procura turística do turismo de cruzeiros, o número de passageiros em trânsito (com ou sem excursão a terra) registou um acréscimo de 13,9% em 2015, tendo atingido os 1.229 mil passageiros.

O porto de Lisboa mantém-se na posição cimeira em termos de navios atracados, de desembarques e embarques, enquanto o Porto do Funchal se passou a destacar pelo número de passageiros em trânsito (46,8% do total de passageiros em transito em 2015) (Gráfico 13).



Os dados mais recentes vêm comprovar a crescente importância do segmento do Turismo de Cruzeiros no âmbito do Turismo Recetor²³, ao acompanhar a evolução do número de passageiros em trânsito nos principais portos marítimos, que se têm vindo a revelar importantes pontos de interesse turístico, casos de Lisboa e do Funchal. Torna-se, por isso, relevante aferir o efeito económico dos gastos efetuados pelos turistas de cruzeiros aquando do seu desembarque em Portugal (Gráfico 14).

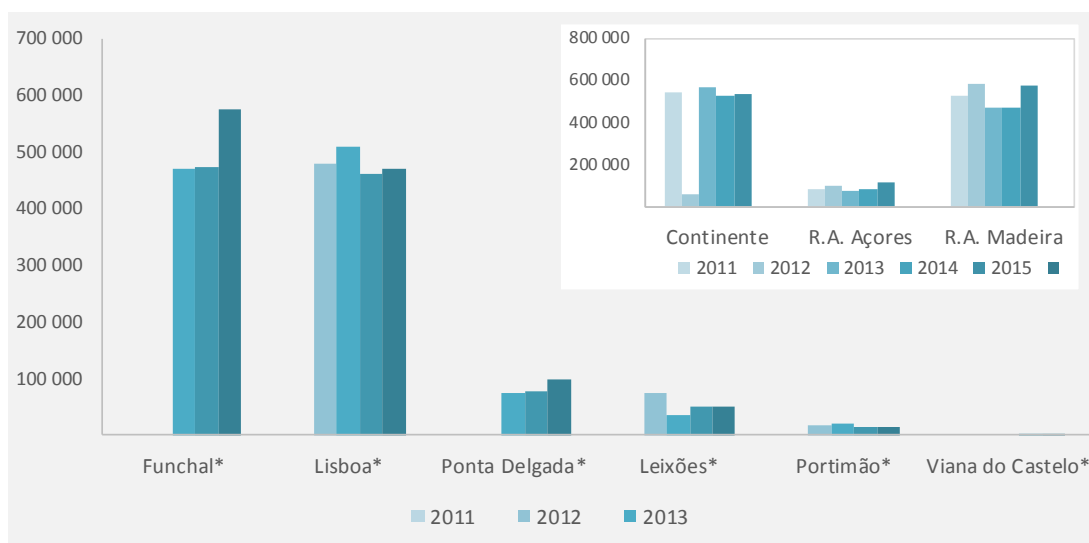
Gráfico 13 – Navios de Cruzeiro, Passageiros Desembarcados e Passageiro Embarcados - 2011 a 2015 -



Fonte: Estatísticas do Turismo, INE.

Nota: * Dados não disponíveis para toda a série (2011 a 2015). Desb: Passageiros desembarcados; Emb.: Passageiros embarcados.

Gráfico 14 – Passageiros em Trânsito (com ou sem excursão à terra) nos principais - 2011 a 2015 -



Fonte: Estatísticas do Turismo, INE.

Nota: * Dados não disponíveis para toda a série (2011 a 2015).

²³ Atividades desenvolvidas pelos visitantes não residentes no âmbito de uma deslocação a Portugal, desde que fora do seu ambiente habitual. No caso do turismo de cruzeiros não estão incluídas despesas de consumo efetuadas pela tripulação dos navios aquando do seu desembarque.

A estimativa dos efeitos induzidos pelo Turismo de Cruzeiros proposta pelos autores do estudo baseia-se na ótica da despesa, usando uma receita média anual por turista, para os anos de 2010 a 2014, de 102,3 euros, e assumindo que o consumo tem um efeito multiplicador de 1²⁴ (Kilponen et al, 2015; Almeida, V et al, 2013).

O valor dos Gastos dos Turistas de Cruzeiro resultou da multiplicação do valor do gasto médio por passageiro de cruzeiro em Lisboa no período 2010-2014 (valor divulgado pelo Observatório do Turismo de Lisboa no âmbito do Inquérito aos Passageiros Internacionais de Cruzeiro) pelo número de passageiros em trânsito em todos os portos nacionais. A opção pela utilização do gasto médio diário 2010-2014 está relacionada com o facto de os valores anuais para o gasto médio diário apresentarem elevadas oscilações.

A estimativa indica que o efeito económico induzido pelos gastos feitos pelos turistas de cruzeiros corresponde a cerca de 220,8 milhões de euros em 2014, o que equivale a 0,13% do PIB (Quadro 18). De acordo com o Inquérito aos Passageiros Internacionais de Cruzeiros de 2015, as despesas realizadas incidem essencialmente sobre os sectores do Comercio e Turismo (Gráfico 15).

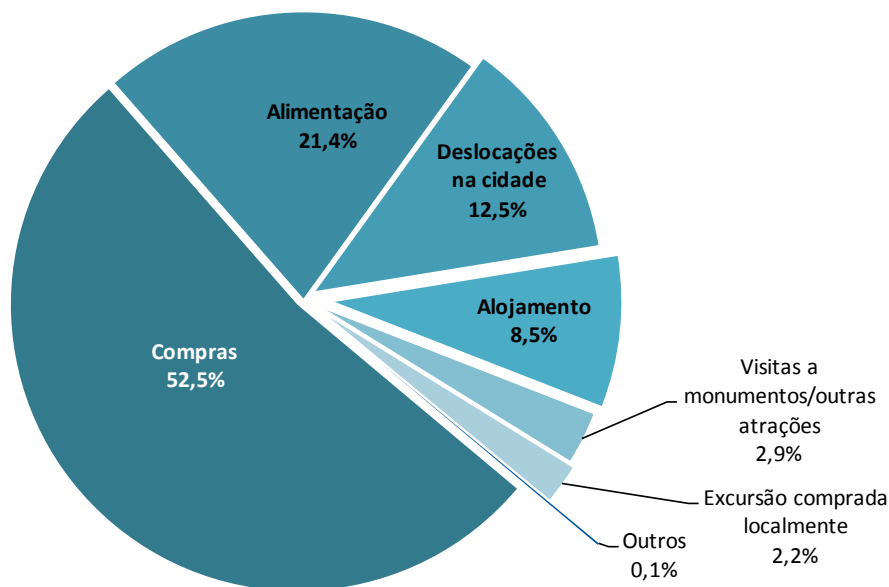
Quadro 18 - Contribuição dos Gastos dos Turistas (1) para o peso do *Shipping* na Economia

	Milhões de euros					% PIB				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Receitas Geradas pelos Turistas de Cruzeiro	-	236	257	227	221	-	0,13%	0,15%	0,13%	0,13%
<i>Por memória:</i>										
PIB a preços de mercado (2)	179 930	176 167	168 398	170 269	173 079					

Fonte: Cálculos GEE, a partir de dados do Inquérito aos Passageiros Internacionais de Cruzeiros, Observatório do Turismo de Lisboa e Porto de Lisboa e das Estatísticas dos Transportes e Comunicações, INE.

Nota: (1) O valor dos Gastos dos Turistas de Cruzeiro resultou da multiplicação do valor do Gasto médio por passageiro de cruzeiro em Lisboa (2010-2014) (fonte: Inquérito aos Passageiros Internacionais de Cruzeiros) pelo número de passageiros em transito em todos os Portos (fonte: movimento de passageiros em navios de cruzeiro das Estatísticas dos Transportes e Comunicações).

Gráfico 15 – Estrutura da Despesa Média dos Turistas de Cruzeiro, 2015



Fonte: Inquérito aos Passageiros Internacionais de Cruzeiros, Observatório do Turismo de Lisboa e Porto de Lisboa.

²⁴ Assume-se, no caso do consumo gerado pelos turistas de cruzeiro, que o efeito multiplicador é de 1 (um), valor dentro do intervalo aceitável para período de crescimento económico moderado (Kilponen et al (2015),

7. Considerações finais

A atividade do *Shipping* concentra-se especialmente no transporte de mercadorias (com maior volume de negócios e remunerações médias) e nas atividades auxiliares aos transportes por água e de manuseamento de carga (mais relevantes não só nas vendas e remunerações, mas também no nível de emprego, de FBCF e no número de empresas).

O peso relativo desta atividade em termos de frota de bandeira portuguesa traduz-se num pequeno número de embarcações (373), assistindo-se, no entanto, a uma alteração na estrutura por tipologia de navios, que pode estar relacionada com o maior dinamismo dos portos nacionais. Os dados mais recentes mostram que cerca de 10,4% dos navios porta contentores registados na UE27 foram registados em Portugal, como resultado das condições favoráveis de acesso ao RINM.

O número de empresas portuguesas a operarem nestes sectores é reduzido (476, em 2014) e referem-se, principalmente, a empresas das atividades portuárias e auxiliares. As vendas anuais das empresas do sector totalizam 1.085 milhões de euros (2014), o que representa cerca de 3,4% do valor total de mercadorias exportadas e importadas por via marítima através dos portos portugueses (31,6 mil milhões de euros).

Estas empresas apresentam um volume de negócios médio anual elevado, de 2,3 milhões de euros, mas com substanciais diferenças ao nível das empresas que o integram, tendo os transportes marítimos de mercadorias maior dimensão (vendas médias de 7,7 milhões de euros) relativamente ao transporte costeiro e local de passageiros (vendas médias de 86,6 mil euros).

No sector das empresas de *Shipping*, as remunerações médias anuais de 28,8 mil euros são quase 70% acima da média nacional nas empresas portuguesas (17 mil euros), refletindo em parte os ganhos de produtividade que o sector regista desde 2010. As empresas dos serviços auxiliares dos transportes por água são as que apresentam a remuneração média anual por trabalhador mais elevada (34,2 mil euros).

As empresas do *Shipping* representam cerca de 1,23% do total da FBCF das empresas portuguesas. São as atividades auxiliares aos transportes por águas que mais investem, podendo este esforço em investimento estar relacionado com o perfil estruturante dos investimentos desta atividade.

A via marítima é responsável por 28,7% do comércio internacional de mercadorias (exportações e importações) realizado por Portugal, mas está a perder peso como modo de transporte internacional de mercadorias desde 2013 (31,3% das exportações totais de mercadorias).

O sector é claramente exportador, vendendo anualmente serviços de transportes ao exterior no valor de 730 milhões de euros (2015), o que representa 67,3% do seu volume de negócios total e cerca de 1% das exportações totais nacionais de bens e serviços. As importações anuais são superiores (1,1 mil milhões de euros em 2015), tornando o saldo da balança comercial negativa (-389 mil milhões de euros em 2015).

Globalmente, a importância do *Shipping* é relativamente reduzida. Os resultados mostram que em 2014, a atividade do *Shipping* representa 0,27% do PIB português, correspondendo a um Valor Acrescentado Bruto de 469 milhões de euros, e emprega 4.655 pessoas. Os valores observados devem-se, principalmente, às atividades auxiliares dos transportes por água e do manuseamento de carga e ao transporte de carga.

O valor económico estimado resulta da medição dos efeitos diretos (401 milhões de euros) e indiretos (68 milhões de euros) do acréscimo da produção das atividades do *Shipping*. Estes resultados mostram que a contribuição deste sector para o PIB da economia nacional registou um crescimento de 24,5% entre 2010 e 2014.



A dimensão relativa do setor do *Shipping* (contributos diretos para o VAB e para o PIB foram de 0,26% e 0,23%, respetivamente) é superior à de alguns ramos de atividade considerados como estratégicos na economia nacional, como é o caso das indústrias metalúrgicas de base (cujos contributos para o VAB para o PIB são de 0,24% e 0,21%, respetivamente, das agências de viagens e operadores turísticos (0,16% e 0,14%, para o VAB e para o PIB) ou até mesmo da fabricação de outro equipamento de transporte (0,06%, para o VAB e para o PIB).

O estudo considerou ainda alguns impactos induzidos, nomeadamente os que são relativos aos gastos dos turistas de cruzeiro que desembarcam em portos portugueses, concluindo que o seu valor médio anual é equivalente a 0,13% do PIB em 2014. Este valor considera as despesas médias de consumo realizadas pelos turistas que desembarcam dos navios e o efeito multiplicador daí resultante.

Os dois valores considerados em conjunto procuram aproximar-se dos vários estudos nacionais que têm sido desenvolvidos no sentido de valorizar a economia do mar, procurando quantificar o valor económico de cada uma das atividades que contribuem para esse sistema económico, social e ambiental:

- O estudo “Economia do Mar em Portugal”, desenvolvido pela Direção Geral de Política do Mar, estima que o peso dos “usos e atividades do mar” foi, em 2010, de 2,5% do VAB e de 2,3% do Emprego. Uma análise destes resultados, por setores integrantes da Economia do Mar, mostra que a atividade portuária (0,1%) e a atividade de transporte marítimo (0,8%) representaram, em termos de impactos diretos, 0,9% do VAB em 2010 (DGPM/MAM, 2010);
- Mais recentemente, a Conta Satélite do Mar, divulgada pelo INE, apesar de igualmente apresentar uma perspetiva mais abrangente das atividades do mar, atribui um peso de cerca de 3,1% do VAB e de 3,6% do emprego da economia nacional às atividades relacionadas com o mar no quadriénio 2010 - 2013. Os apuramentos da Conta Satélite do Mar por agrupamento de atividades atribuem um peso entre 0,4% (2010 e 2011) e 0,5% (2012 e 2013) do VAB nacional às atividades económicas relativas ao agrupamento 3 – Portos, Transportes e Logística no VAB nacional (INE, 2016). Se considerarmos que o *Shipping* é um subsector dos anteriores, e que apenas foram considerados os valores relativos às Estatísticas das Empresas, sujeitos a tratamento de confidencialidade, as estimativas apresentadas no presente estudo, apesar de subavaliadas, podem ser consideradas como um ponto de referência para o valor económico do *Shipping* e respetivo contributo para o PIB português.

Em 2013, o contributo total da indústria do *Shipping* para o PIB da UE foi de cerca de 147 mil milhões de euros. Estima-se que, a indústria europeia do *Shipping* tenha contribuído, de forma direta, com 56 mil milhões de euros e, ao nível de impactos indiretos, com cerca de 61 mil milhões de euros. Em termos de impactos induzidos, mais concretamente resultantes da despesa gerada pelos respetivos trabalhadores, suportada pelos respetivos salários, o contributo para o PIB europeu foi de 30 mil milhões de euros. O *Shipping* da UE gerou cerca de 1,1 milhões de empregos indiretos assim como 516 mil postos via impactos induzidos. Os dados analisados permitiram ainda concluir acerca do elevado nível de produtividade desta indústria, com um VAB por pessoa empregada de 85 mil euros, muito acima da média da UE, 53 mil euros (Oxford Economics, 2015).

As estimativas apresentadas, para além de constituírem um ponto de partida para a potencial quantificação do valor económico da atividade em análise, apresentam algumas limitações, que estão diretamente relacionadas com a falta de informação ou até mesmo com o nível agregado das estatísticas, sujeitas a tratamento de confidencialidade, com o nível de desfasamento temporal dos dados disponíveis e até mesmo de fontes metodologicamente consistentes. Por outro lado, seria, ainda, importante analisar os impactos indiretos e induzidos da atividade em análise em áreas como o emprego, remunerações, produtividade do trabalho, investimento, fiscalidade (impostos e financiamento do Estado à atividade) ou ambientais.



Gabinete de Estratégia e Estudos

Ministério da Economia

A Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 releva a atividade de *Shipping* num dos seus domínios estratégicos como um conjunto de ações que contribuem para a valorização económica da atividade marítima. A sua implementação deverá contribuir para aumentar a importância deste setor e potenciar a longa experiência no transporte de mercadorias e passageiros por via marítima e o reconhecimento do mar como “desígnio nacional”.

ANEXO I – Delimitação Setorial do Shipping

CAE	Designação	Conteúdo
501	Transportes marítimos de passageiros	Compreende os transportes marítimos (não costeiros, costeiros e locais) de passageiros, com ou sem horários determinados. Não inclui: · Aluguer de barcos de recreio sem tripulação (77210); · Exploração de “casinos flutuantes” (92000).
50101	Transportes marítimos não costeiros de passageiros	Compreende o transporte de longo curso de passageiros e outros transportes marítimos não costeiros de passageiros. Não inclui: · Transporte marítimo de mercadorias (50200).
50102	Transportes costeiros e locais de passageiros	Compreende o transporte de passageiros dentro da área de navegação costeira (à vista da costa) entre portos nacionais ou entre portos europeus. Inclui o transporte entre as ilhas da mesma região autónoma e o transporte realizado em embarcações de tráfego local. Não inclui: · Transporte de passageiros entre Regiões Autónomas e entre estas e o Continente (50101); · Transporte marítimo de mercadorias (50200); · Transporte de passageiros de tráfego local por vias navegáveis interiores (50300).
502	Transportes marítimos de mercadorias	Compreende o transporte marítimo (não costeiro, costeiro e local) de mercadorias, efectuado com carácter regular ou não. Inclui a actividade dos rebocadores. Não inclui: · Armazenagem de mercadorias (5210); · Exploração de portos, pilotagem, amarração e controlo de tráfego (52220); · Manuseamento de carga (52240); · Aluguer de embarcações comerciais sem tripulação (77340).
52220	Actividades auxiliares dos transportes por água	Compreende as actividades indispensáveis à realização do transporte por água: exploração de portos e embarcadouros; serviços de pilotagem, amarração e controlo de tráfego; salvamento; serviços de sinalização por faróis, balizagem ou rádio balizagem e actividades similares ligadas ao transporte de passageiros, de animais e de mercadorias, realizadas por empresas independentes do transporte. Não inclui: · Operações de carga e descarga (52240); · Escolas de pilotagem (85530); · Exploração de portos de recreio (93292).
52240	Manuseamento de carga	Compreende as actividades de carga e de descarga de mercadorias, bagagem e equipamento (qualquer que seja o meio de transporte utilizado), assim como a actividade de estiva. Não inclui: · Exploração de terminais (522).
77340	Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	Compreende o aluguer de material de transporte por via aquática (barcos, navios comerciais, etc.) sem tripulação, de curto e de longo prazo, com ou sem serviços de manutenção. Não inclui: · Aluguer de transportes por água com operador (50); · Locação financeira (64910); · Aluguer de embarcações de recreio (77210);



BIBLIOGRAFIA

Almeida, V., Castro, G., Félix, R.M. and Maria, J. (2013), *Fiscal Consolidation in a Small Euro-Area Economy*, International Journal of Central Banking, Vol. 9(4), pp. 1-38.

Alves, Ricardo P., Dores Vanda, *Importância do Shipping em Portugal*, Boletim Mensal da Economia Portuguesa (BMEP, Ministério da Economia e Ministério das Finanças, julho de 2016).

Banco de Portugal, Estatísticas da Balança de Pagamentos (BPStat – Estatísticas online; [http://www.bportugal.pt/EstatisticasWeb/\(S\(d552wp55yzryzd454olz5y55\)\)/Default.aspx](http://www.bportugal.pt/EstatisticasWeb/(S(d552wp55yzryzd454olz5y55))/Default.aspx)).

Boston Consulting Group (BCG) (2013); *Impact Assessment of Greek Shipping on the Economy and Society*, october.

Comissão Europeia (2010), *Europa 2020: Estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo*, março; COM (2010) 2020 Final.

DIAS, Ana Maria (2008A), *Sistema Integrado de Matrizes Input-Output para Portugal*, 2005, Lisboa, DPP (Departamento de Prospeção e Planeamento e Relações Internacionais) – extinto, Documento de Trabalho nº 8/2008.

DIAS, Ana Maria (2008A), *Conteúdos de inputs primários da procura final*, 2005, Lisboa, DPP (Departamento de Prospeção e Planeamento e Relações Internacionais) – extinto, Documento de Trabalho nº 1/2010.

Direção Geral de Política do Mar, Ministério do Mar (DGPM/MAM) (2013), *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014, Diário da República. n.º 30, Série I de 02 de dezembro)*.

Direção Geral de Política do Mar, Ministério do Mar (DGPM/MAM) (2010), *A Economia do Mar em Portugal*.

European Commission (2014), *Port Labour in the EU*; Portius – International and EU Port Law Centre, october.

European Commission (2015), *Analysis of Recent Trends in EU Shipping and Analysis and Policy Support to improve the competitiveness of short sea shipping in the EU*; DG Mobility and Transport, june.

Eurostat (2013), *European System of Accounts – ESA 2010*.

Eurostat (2008), *Eurostat Manual of Supply, Use and Input-Output Tables*.

FMI (2009), *Balance of Payments and International Investment Position Manual – Sixth Edition (BPM6)*.

Instituto Nacional de Estatística (INE) (2016), *Conta Satélite do Mar, 2010 – 2013, junho*.

Instituto Nacional de Estatística (INE), Portal de Estatísticas online (www.ine.pt).

Kilponen et al (2015), *Comparing fiscal multipliers across models and countries in Europe*, ECB WP 1760, march.

Observatório do Turismo de Lisboa (2015), *Inquérito aos Passageiros Internacionais de Cruzeiros, Observatório do Turismo de Lisboa e Porto de Lisboa*.

OECD (2016), *The Ocean Economy in 2030, OECD “Better Policies” Series*.



Gabinete de Estratégia e Estudos

Ministério da Economia

Oxford Economics (2015), *The economic value of the EU Shipping Industry - update*, A report for the European Community Ship Owners' Associations (ECSA), February 2015.

Oxford Economics (2014), *The economic value of the EU Shipping Industry*, A report for the European Community Ship Owners' Associations (ECSA), april 2014.

UNCTAD Data Center, *Maritime Transport* (<http://unctadstat.unctad.org/EN/>).