



O transporte internacional de mercadorias, em Portugal

2015 a 2017

Dulce Guedes Vaz, Graça Sousa

SIGLAS

EUR/Eur - euro

GEE – Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia

INE – Instituto Nacional de Estatística, I. P.

NST/2007 – Nomenclatura Uniforme para as Estatísticas dos Transportes, versão 2007

NST/R – Nomenclatura Uniforme para as Estatísticas dos Transportes, versão revista 1967

UE – União Europeia

Índice

1.	Introdução.....	5
2.	Evolução do transporte internacional, em Portugal, no período de 2015 a 2017, em toneladas	5
3.	Evolução do transporte internacional de mercadorias em Portugal, no período de 2015 a 2017, em euros27	
4.	Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, por modo de transporte, de 2015 a 201748	

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução do total das mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2010 a 2017, em toneladas.....	6
Gráfico 2 - Distribuição do total das mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte de 2015 a 2017, em toneladas.....	6
Gráfico 3 - Mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte de 2015 a 2017, em toneladas.....	7
Gráfico 4 – Total de entradas e saídas dos principais grupos de mercadorias, de 2015 a 2017, em toneladas	9
Gráfico 5 – Principais grupos de mercadorias, com total de entradas e saídas, de 2015 a 2017, em toneladas.....	10
Gráfico 6 – Evolução das saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em toneladas.....	11
Gráfico 7 - Distribuição total das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em toneladas...	12
Gráfico 8 – Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em toneladas	13
Gráfico 9 – Mercadorias saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2015 a 2017, em toneladas.....	14
Gráfico 10 – Principais grupos de mercadorias saídas, de 2015 a 2017, em toneladas.....	14
Gráfico 11 – Mercadorias saídas, por país e por modos de transporte, em 2017, em toneladas.....	16
Gráfico 12 – Mercadorias saídas, por modos de transporte, em 2017, em toneladas.....	17
Gráfico 13 – Mercadorias saídas para países da UE, por modos de transporte, em 2017, em toneladas.....	18
Gráfico 14 – Peso dos modos de transporte, nas mercadorias saídas, em 2017, em toneladas	19
Gráfico 15 – Evolução das entradas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em toneladas.....	19
Gráfico 16 – Distribuição total das mercadorias entradas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em toneladas	20
Gráfico 17 – Distribuição das mercadorias entradas, por modos de transporte de 2015 a 2017, em toneladas	21
Gráfico 18 – Mercadorias entradas, dos principais grupos de mercadorias, de 2015 a 2017, em toneladas.....	22
Gráfico 19 – Principais grupos de mercadorias por total de entradas, de 2015 a 2017, em toneladas	22
Gráfico 20 – Mercadorias entradas, por país e por modos de transporte, em 2017, em toneladas.....	24
Gráfico 21 – Mercadorias entradas, por modos de transporte, em 2017, em toneladas.....	25
Gráfico 22 – Mercadorias entradas com origem em países da UE, por modos de transporte, em 2017, em toneladas.....	26

Gráfico 23 – Peso dos modos de transporte, em 2017, em milhares de toneladas	26
Gráfico 24 – Evolução do total de mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2010 a 2017, em milhares de euros	27
Gráfico 25 - Distribuição do total das entradas e saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em euros	28
Gráfico 26 - Mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em milhares de euros.....	28
Gráfico 27 – Total de entradas e saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2015 a 2017, em milhares de euros	30
Gráfico 28 – Principais grupos de mercadorias, por total de entradas e saídas, de 2015 a 2017, em milhares de euros	31
Gráfico 29 – Evolução das saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em milhares de euros	32
Gráfico 30 - Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em euros	33
Gráfico 31 – Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em euros.....	34
Gráfico 32 - Mercadorias saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2015 a 2017, em euros	35
Gráfico 33 – Principais grupos de mercadorias, saídas de 2015 a 2017, em milhares de euros	36
Gráfico 34 – Mercadorias saídas, por país e por modo de transporte, em 2017, em milhões de euros	37
Gráfico 35 – Principais grupos de mercadorias saídas, por modos de transporte, em 2017, em euros.....	38
Gráfico 36 – Mercadorias saídas para países da UE, por modo de transporte, em 2017, em milhões de euros.....	39
Gráfico 37 – Peso dos modos de transporte, em 2017, em milhões de euros	39
Gráfico 38 – Evolução das entradas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em milhares de euros	40
Gráfico 39 – Distribuição das mercadorias entradas, por modo de transporte, de 2015 a 2017, em milhares de euros	41
Gráfico 40 – Distribuição das mercadorias entradas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em milhares de euros	42
Gráfico 41 – Principais grupos de mercadorias entradas, de 2015 a 2017, em milhares de euros	43
Gráfico 42 – Principais grupos de mercadorias entradas, de 2015 a 2017, em milhares de euros	43
Gráfico 43 – Mercadorias entradas por países e por modos de transporte, em 2017, em milhões de euros.....	45
Gráfico 44 – Principais grupos de mercadorias entradas, por modos de transporte, em 2017, em euros	46
Gráfico 45 – Mercadorias entradas, de países da UE, por modo de transporte, em 2017, em milhões de euros....	47
Gráfico 46 – Peso dos modos de transporte nas entradas de mercadorias, em 2017, em milhões de euros	48
Gráfico 47 – Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, de 2015 a 2017	49
Gráfico 48 - Valor das mercadorias saídas por modo de transporte, de 2015 a 2017.....	49
Gráfico 49 – Valor das mercadorias entradas, por modo de transporte, de 2015 a 2017	50
Gráfico 50 – Peso das principais mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, de 2015 a 2017	51

Gráfico 51 – Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, em 2017	52
Gráfico 52 - Valor das mercadorias saídas por modo de transporte, em 2017	52
Gráfico 53 – Valor das mercadorias entradas, por modo de transporte, em 2017	53
Gráfico 54 – Peso das principais mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, em 2017	54
 Índice de Quadros	
Quadro 1 - Taxa de variação das entradas e das saídas, de 2015 a 2017, em toneladas	8
Quadro 2 - Taxa anual de cobertura das entradas e saídas, de 2015 a 2017, em toneladas	8
Quadro 3 - Principais grupos de mercadorias por total das entradas e saídas, de 2015 a 2017, em toneladas	9
Quadro 4 - Taxa de variação das saídas de 2015 a 2017	12
Quadro 5 - Principais grupos de mercadorias saídas, de 2015 a 2017, em toneladas	13
Quadro 6 - Taxa de variação das entradas, de 2015 a 2017	20
Quadro 7 - Principais grupos de mercadorias entradas, de 2015 a 2017, em toneladas	21
Quadro 8 - Taxa de variação das entradas e saídas, de 2015 a 2017, em euros	29
Quadro 9 - Taxa anual de cobertura das entradas e saídas, de 2015 a 2017, em euros	29
Quadro 10 - Principais grupos de mercadorias, por total de entradas e saídas, de 2015 a 2017, em milhares de euros	30
Quadro 11 - Taxa de variação das saídas, de 2015 a 2017, em euros	33
Quadro 12 - Principais grupos de mercadorias saídas, de 2015 a 2017, em milhares de euros	34
Quadro 13 - Taxa de variação das entradas, de 2015 a 2017, em euros	41
Quadro 14 - Principais grupos de mercadorias entradas de 2015 a 2017, em milhares de euros	42
Quadro 15 – Valor médio, por tonelada, das mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, de 2015 a 2017, em euros	50
Quadro 16 – Valor médio, por tonelada, das mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, em 2017, em euros	53

Transporte Internacional de Mercadorias, em Portugal, de 2015 a 2017

1. Introdução

O presente relatório sobre o Transporte Internacional de Mercadorias em Portugal de 2015-2017 é o terceiro da série iniciada com o período de 2013-2015 e acompanha a evolução do transporte de mercadorias por modo de transporte e por grupo de mercadorias, relativamente às entradas e saídas, em Portugal.

A informação utilizada tem como fonte o Instituto Nacional de Estatística (INE) que disponibiliza dados estatísticos relativos ao movimento internacional de mercadorias sob três perspectivas: a do comércio internacional, expressa em mercadorias importadas e exportadas; a da atividade de transporte, expressa em mercadorias carregadas e descarregadas e a das estatísticas de transportes, expressa em mercadorias entradas e saídas.

Os diferentes tipos de infraestruturas de transportes correspondem aos modos de transporte: rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo e outros. Este último modo integra designadamente: remessas postais, instalações fixas de transporte e propulsão própria e transporte não identificado. Os grupos de mercadorias são os constantes da Nomenclatura uniforme de mercadorias para as estatísticas dos transportes - NST 2007.

Um adequado sistema de mobilidade e de transporte é um recurso instrumental essencial ao funcionamento da economia em geral e um fator de competitividade para as empresas, que escolhem os modos de transporte que utilizam de acordo com os destinos e as proveniências dos bens a transportar e em função do valor e do peso dos mesmos.

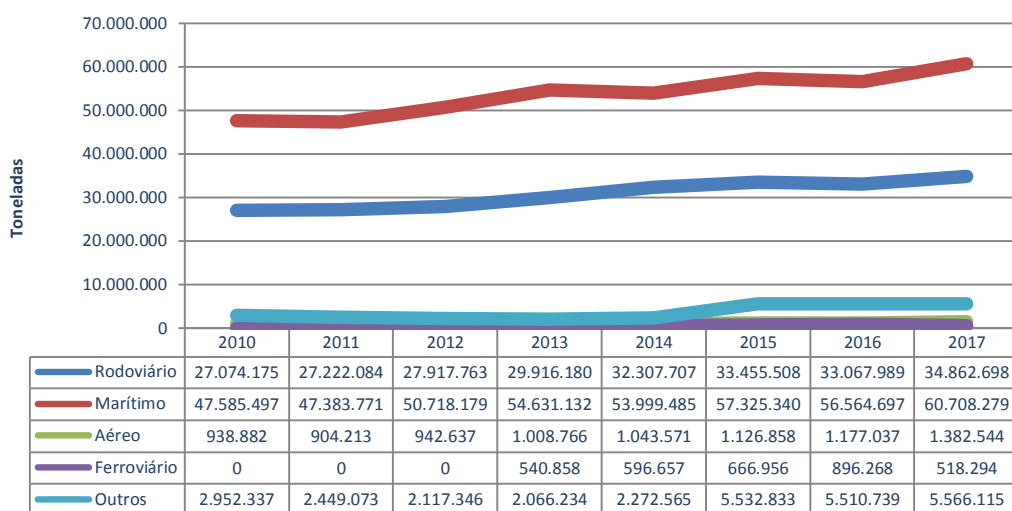
Em complemento, plataformas logísticas, estrategicamente posicionadas nos nós de intercepção entre os principais corredores de transporte de mercadorias, que sejam acessíveis aos grandes polos industriais e de consumo, podem permitir a concentração de cargas e a utilização de infraestruturas de transporte de alta capacidade, eficientes no transporte de grandes volumes de carga, condição essencial para a redução dos custos logísticos e de transporte das empresas exportadoras nacionais e permitirão a articulação entre os vários modos de transporte com recurso a modelos de multimodalidade ou de intermodalidade.

A repartição modal no transporte de mercadorias está associada a diversos fatores, como o tipo de mercadoria, os requisitos específicos de transporte ou o tipo de transporte disponível, mas deverá também ser tido em conta o desempenho ambiental dos diversos modos de transporte – nomeadamente ao nível do consumo de recursos, das emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE), de poluentes e do ruído. Por exemplo, comparando o transporte rodoviário com o ferroviário este último é mais eficiente em termos de volume de carga transportada por quantidade de energia utilizada e claramente menos poluente.

2. Evolução do transporte internacional, em Portugal, no período de 2015 a 2017, em toneladas

O Gráfico 1 abrange o período de 2010 a 2017 com o objetivo de apresentar uma série mais longa de dados permitindo verificar que, tendencialmente, em todos os modos de transporte tem aumentado as toneladas transportadas.

Gráfico 1 – Evolução do total das mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2010 a 2017, em toneladas

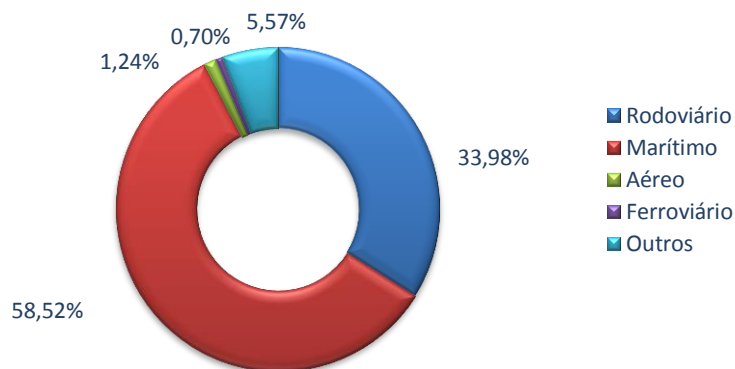


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Em 2016 verificou-se uma diminuição nas toneladas transportadas pelos modos marítimo e rodoviário mas em 2017 já se assinalaram subidas em todos os modos de transporte à exceção do modo ferroviário. No triénio em análise o ano de 2016 assinalou descidas em relação a 2015, nos modos marítimo e rodoviário.

Estes modos de transporte garantem 61,31% e 30,24%, respetivamente, do total das entradas e 54,14% e 39,84% das saídas. Ainda nas entradas o modo aéreo pesa 0,07%, o ferroviário 0,84% e outros 7,53%. Nas saídas há algumas diferenças sendo as percentagens, respetivamente de 3,06%, 0,47% e 2,49%. Em 2017 o modo ferroviário desce significativamente face a 2016.

Gráfico 2 - Distribuição do total das mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte de 2015 a 2017, em toneladas

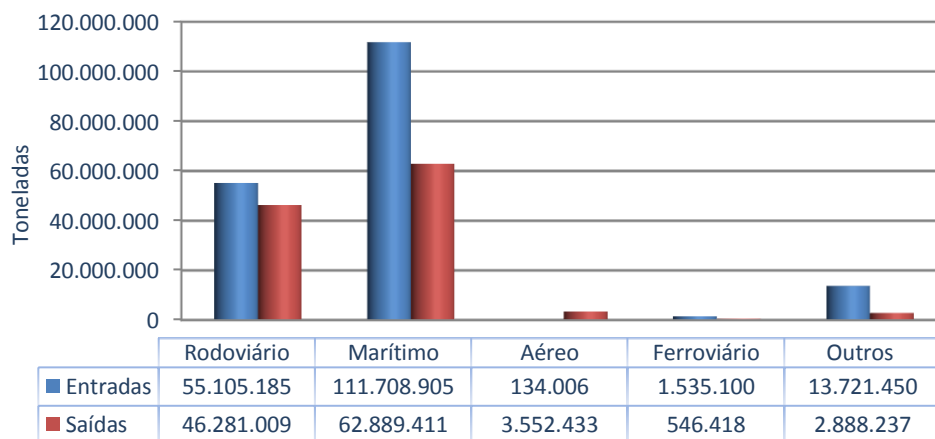


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O total de mercadorias movimentadas entre 2015 e 2017 atingiu 298,4 milhões de toneladas, das quais 174,6 milhões de toneladas foram transportadas por via marítima, o que representa 58,52% do total, seguindo-se o modo rodoviário que assegurou o transporte de 101,4 milhões de toneladas ou seja, 33,98% do total movimentado. O valor total é superior em cerca de 12 milhões de toneladas, ao registado no triénio de 2014 a 2016.

O transporte aéreo movimentou 1,24% do total, o equivalente a 3,6 milhões de toneladas ao passo que o transporte ferroviário representou apenas 0,7% do total de toneladas com 2,1 milhões de toneladas. O conjunto identificado como Outros representa 5,57%, o equivalente a 16,6 milhões de toneladas, conforme está patente no Gráfico 2.

Gráfico 3 - Mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte de 2015 a 2017, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 3, que apresenta os totais das mercadorias entradas e das saídas, por modo de transporte, no período de 2015 a 2017, permite estabelecer a relação entre umas e outras. Assim, verifica-se que as entradas são substancialmente superiores em relação às saídas, em todos os modos de transporte, excepto no modo aéreo no qual a situação é claramente inversa.

Com efeito, de 2015 a 2017, as entradas representaram 182,2 milhões de toneladas de mercadorias e as saídas 116,2 milhões de toneladas, valores que correspondem, respetivamente, a 61,07% e a 38,93% do total.

Ao nível das entradas continua a verificar-se uma ligeira tendência crescente, visto que registaram 59,97% em 2015, 61,43% em 2016 e 61,77% em 2017.

Consequentemente as saídas variaram em proporção, de 40,03%, em 2015, 38,57% em 2016 e 38,23% em 2017.

Quadro 1 - Taxa de variação das entradas e das saídas, de 2015 a 2017, em toneladas

Anos	Taxa de variação – entradas e saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2016/2015	-0,91%	-1,16%	-1,33%	4,45%	34,38%	-0,40%
2017/2016	5,99%	5,43%	7,33%	17,46%	-42,17%	1,00%

No Quadro 1 estão patentes as taxas de variação dos totais de entradas e saídas de mercadorias, por modo de transporte, entre os anos 2016 e 2015 e entre 2017 e 2016.

Através do mesmo constatamos que no primeiro período todos os modos tiveram variações negativas, com exceção do aéreo e do ferroviário. Já a variação entre 2017 e 2016 foi positiva em todos os modos com exceção do ferroviário, que teve uma enorme quebra.

Quadro 2 - Taxa anual de cobertura das entradas e saídas, de 2015 a 2017, em toneladas

Anos	Taxa de cobertura – entradas e saídas de mercadorias %					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2015	66,75	90,42	58,00	2859,34	39,08	23,92
2016	62,78	82,86	56,18	2723,31	28,20	17,76
2017	61,89	79,23	54,84	2449,02	45,41	21,61
2015/2017	63,75	83,99	56,30	2650,94	35,59	21,05

O Quadro 2 apresenta a taxa de cobertura das entradas e das saídas, que mede a relação entre o peso dos produtos entrados/importados e o peso dos produtos saídos/exportados, por modo de transporte, em cada ano, de 2015 a 2017 e no período de 2015 a 2017.

Através do mesmo podemos observar a tendência decrescente das taxas de cobertura de todos os modos de transporte excepto o ferroviário e o outros que depois de decrescerem em 2016 voltam a aumentar em 2017.

No período de 2015/2017, a taxa de cobertura, foi de 63,75%, ou seja as entradas continuam a ser superiores às saídas.

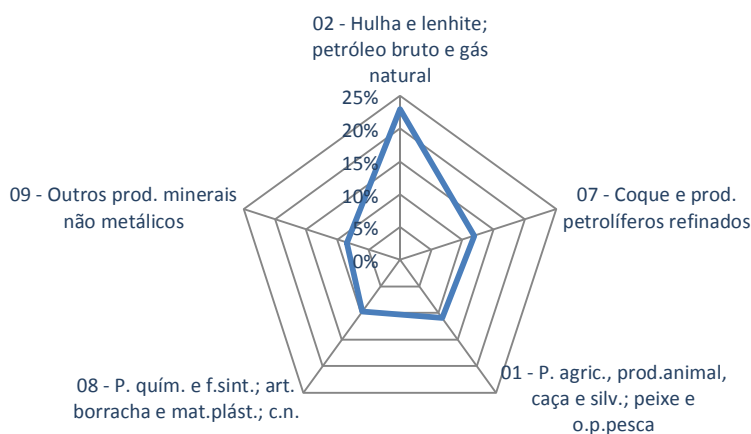
Quadro 3 - Principais grupos de mercadorias por total das entradas e saídas, de 2015 a 2017, em toneladas

Grupos de Produtos (NST/2007)	Toneladas	% 5 mais
02 Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	68.393.107	22,92%
07 Coque e produtos petrolíferos refinados	35.547.737	11,91%
01 P. agric., prod. animal, caça e silv.; peixe e o.p.pesca	32.618.560	10,93%
08 P. quím. e f. sint.; art. borracha e mat. plást.; c.n.	29.099.911	9,75%
09 Outros produtos minerais não metálicos	25.392.009	8,51%
Total dos cinco mais	191.051.324	64,03%
Outros grupos	107.310.831	35,97%
Total	298.362.155	100,0%

Dos vinte grupos que integram a Nomenclatura Uniforme para as Estatísticas dos Transportes, versão 2007 (NST 2007), destacam-se os cinco grupos que apresentaram as tonelagens mais elevadas: 02 «Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural»; 07 «Coque e produtos petrolíferos refinados»; 01 «Produtos agrícolas, produção animal, caça e silvicultura, peixe e produtos de pesca», 08 «Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear» e 09» Outros produtos minerais não metálicos». Estes também foram os cinco grupos que movimentaram as tonelagens mais elevadas em 2016.

Como está patente no Quadro 3 o conjunto daqueles cinco grupos de mercadorias representam 64,03% do total das mercadorias transportadas e os restantes quinze grupos representam 35,97%, pouco mais de um terço do total. Quer os grupos de mercadorias quer as percentagens que representam são idênticos aos registados no período de 2014 a 2016.

Gráfico 4 – Total de entradas e saídas dos principais grupos de mercadorias, de 2015 a 2017, em toneladas

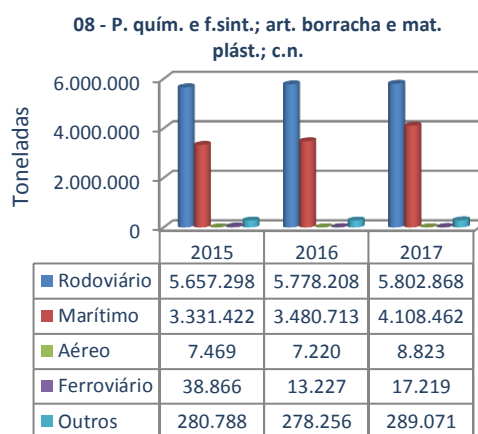
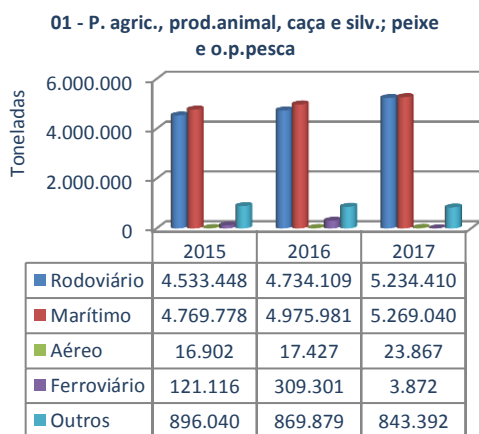
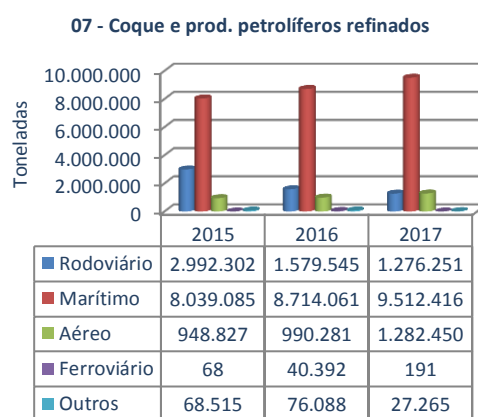
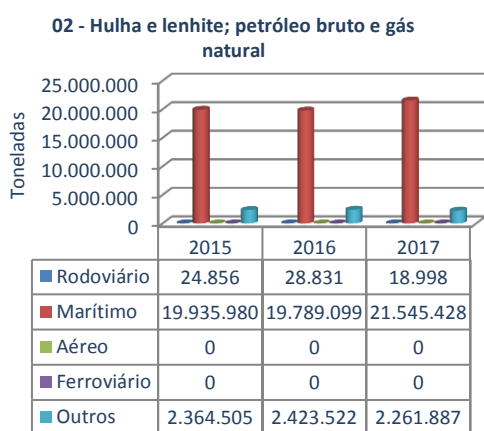


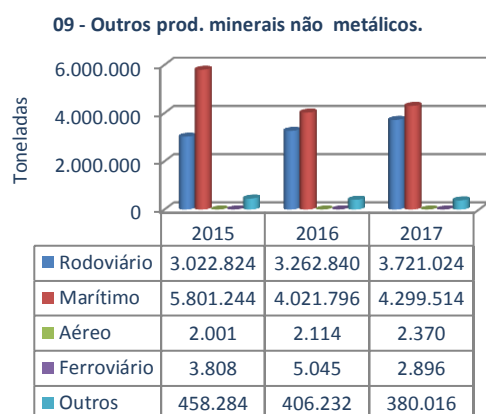
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Continuando a analisar os cinco principais grupos de mercadorias supra identificados constatamos que o grupo que assume maior relevo é o 02 «Hulha e lenhite, petróleo bruto e gás natural», com 22,92% da totalidade de mercadorias transportadas.

Os restantes quatro grupos de mercadorias, dadas as toneladas movimentadas, pode dizer-se que estão agrupados dois a dois: os grupos 07 e 01 com 11,91% e 10,93%, respectivamente, e os grupos 08 e 09 com 9,75% e 8,51%, também respectivamente.

Gráfico 5 – Principais grupos de mercadorias, com total de entradas e saídas, de 2015 a 2017, em toneladas

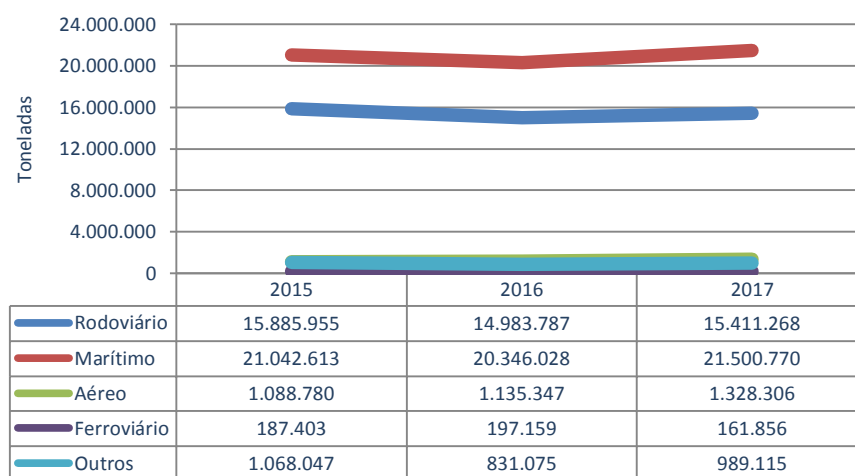




Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Através do Gráfico 5, constatamos que, dos cinco grupos de mercadorias mais movimentados, três utilizam, preferencialmente, o modo marítimo. Com efeito, o grupo 02 «Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural» utiliza quase exclusivamente o modo marítimo e os grupos: 07 «Coque e produtos petrolíferos refinados» e 09 «Outros produtos minerais não metálicos» utilizam, predominantemente, o modo marítimo. Os grupos 01 «Produtos agrícolas, produção animal, caça e silvicultura, peixe e produtos de pesca» e 08 «Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear», recorrem quer ao modo rodoviário quer ao marítimo, com clara vantagem para o primeiro no grupo 08. Já no grupo 01 a distribuição pelos dois modos é praticamente idêntica.

Gráfico 6 – Evolução das saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em toneladas

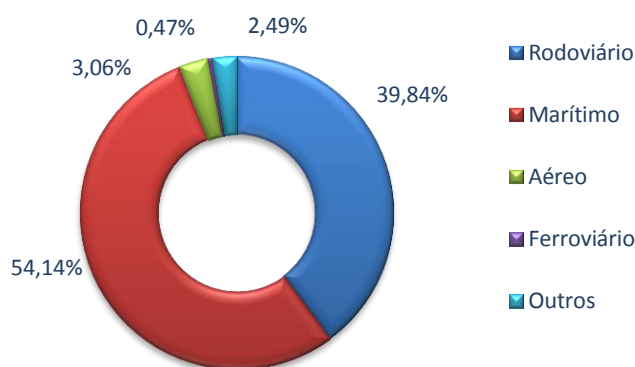


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 6 demonstra que, no período em análise, a variação das saídas de mercadorias foi pouco notória, apresentando, no entanto, uma ligeira quebra no ano de 2016, nos modos rodoviário, marítimo e em Outros, da qual recuperaram em 2017. O modo ferroviário depois de uma subida em 2016, em 2017 desceu para tonelagem inferior à transportada em 2015. O modo aéreo apresentou um aumento, ainda que ligeiro, ao longo do triénio.

Quanto aos modos de transporte utilizados nas saídas de mercadorias continua a ser claramente preponderante o recurso ao transporte marítimo, seguido do transporte rodoviário. Os restantes modos de transporte são muito pouco significativos, sobretudo o ferroviário.

Gráfico 7 - Distribuição total das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

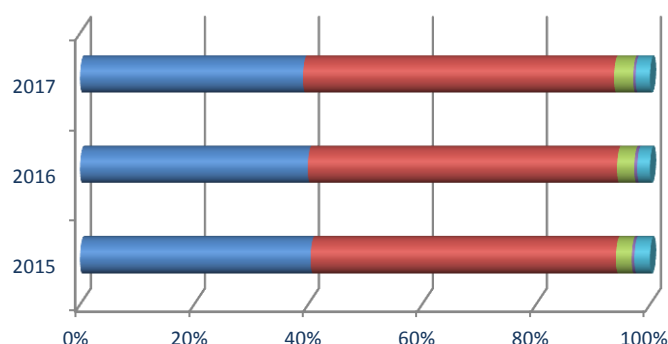
Do total de mercadorias saídas entre 2015 e 2017, 62,9 milhões de toneladas foram transportadas por via marítima o que representa 54,14% do total das mercadorias transportadas. O modo rodoviário assegurou o transporte de 46,3 milhões de toneladas, o equivalente a 39,84% do total transportado. Por seu lado o transporte aéreo movimentou 3,6 milhões de toneladas ou seja 3,06% do total das mercadorias saídas, ao passo que o transporte identificado como Outros movimentou 2,8 milhões toneladas o equivalente a 2,49% do total de toneladas saídas.

Quadro 4 - Taxa de variação das saídas de 2015 a 2017

Anos	Taxa de variação – saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferrovário	Outros
2016/2015	-4,53%	-5,68%	-3,31%	4,28%	5,21%	-22,19%
2017/2016	5,06%	2,85%	5,68%	17,00%	-17,91%	19,02%

Como consta do Quadro 4, relativamente às mercadorias saídas, verificou-se, em 2016, face a 2015, uma taxa de variação de -4,53%, em 2017/2016 a variação foi positiva, traduzindo-se em 5,06%. As variações negativas dos modos, rodoviário, marítimo e outros, alteraram-se significativamente, passando a variações positivas na comparação de 2017/2016. O modo ferroviário, ao invés, apresentou uma variação negativa acentuada.

Gráfico 8 – Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Parece resultar claro do Gráfico 8, que a distribuição das mercadorias por modos de transporte é semelhante ao longo dos três anos em análise, sendo claramente preponderante o recurso ao transporte marítimo, seguido do transporte rodoviário e quase insignificante o recurso ao modo aéreo e sobretudo ao ferroviário.

Quadro 5 - Principais grupos de mercadorias saídas, de 2015 a 2017, em toneladas

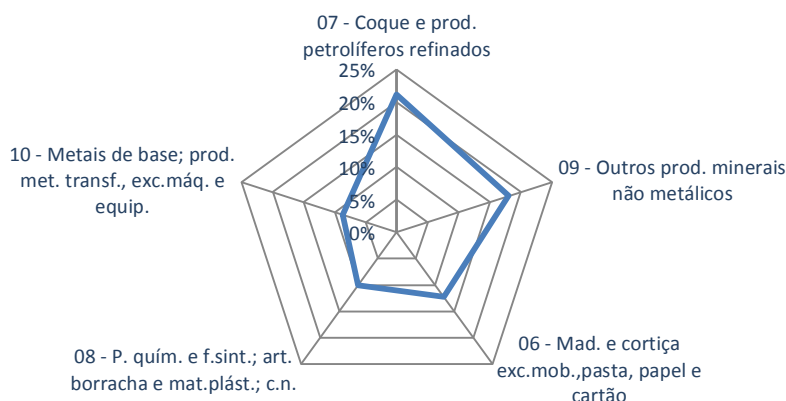
Grupos de Produtos (NST/2007)	Toneladas	% 5 mais
07 Coque e produtos petrolíferos refinados	24.610.390	21,19%
09 Outros produtos minerais não metálicos	20.969.995	18,05%
06 Madeira e cortiça exc.mob.,pasta, papel e cartão.	14.227.864	12,25%
08 P. quím. e f. sint.; art. borracha e mat. plást.; c.n.	11.645.392	10,03%
10 Metais de base; prod. met. transf., exc.máq. e equip.	10.070.458	8,67%
Total dos cinco mais	81.524.098	70,18%
Outros grupos	34.633.411	29,82%
Total	116.157.509	100,0%

No Quadro 5 são apresentados os cinco grupos de mercadorias mais representativos nas saídas: 07 «Coque e produtos petrolíferos refinados», 09 «Outros produtos minerais não metálicos», 06 «Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de

cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados», 08 «Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear» e 10 «Metais de base; produtos metálicos transformados, excluindo máquinas e equipamentos».

Analisando os respectivos movimentos de saídas verificamos que os grupos 07 e 09 têm praticamente o mesmo peso, respetivamente, 21,19% e 18,05%, seguidos dos grupos 6 e 8 com 12,25% e 10,03% respetivamente e um pouco mais distante o grupo 10, com 8,67%. O conjunto dos cinco grupos representa 70,18% do total das mercadorias saídas e os restantes quinze grupos representam 29,82%, menos de um terço do total.

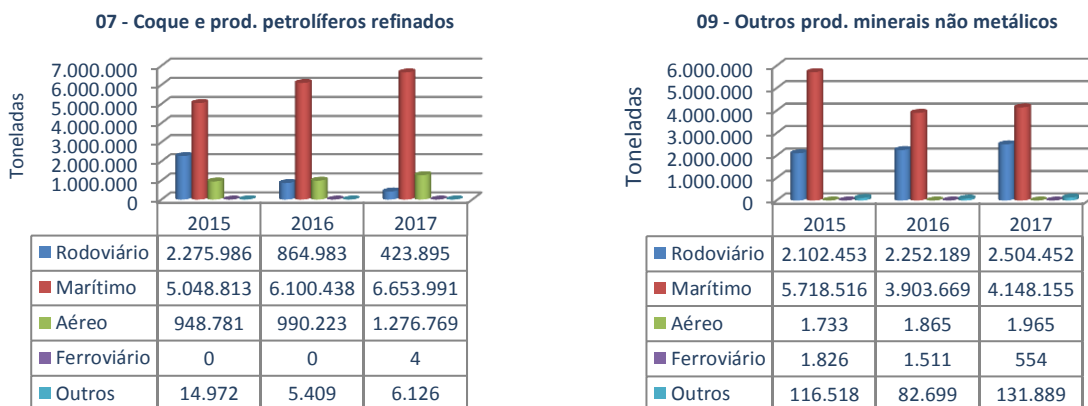
Gráfico 9 – Mercadorias saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2015 a 2017, em toneladas

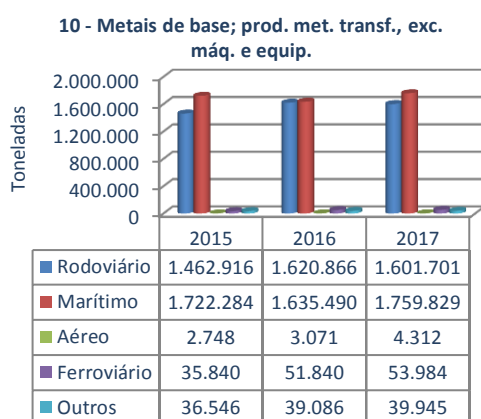
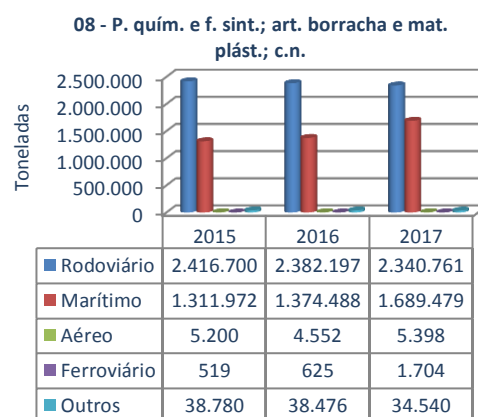
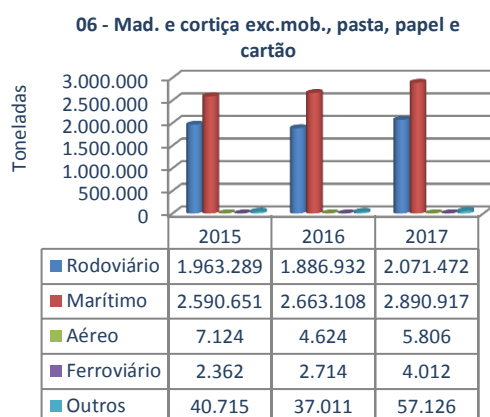


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 9 reflete a maior expressão das saídas de mercadorias dos grupos 07 «Coque e produtos petrolíferos refinados» e 09 «Outros produtos minerais não metálicos» que representam mais de metade das saídas dos cinco grupos de produtos destacados.

Gráfico 10 – Principais grupos de mercadorias saídas, de 2015 a 2017, em toneladas



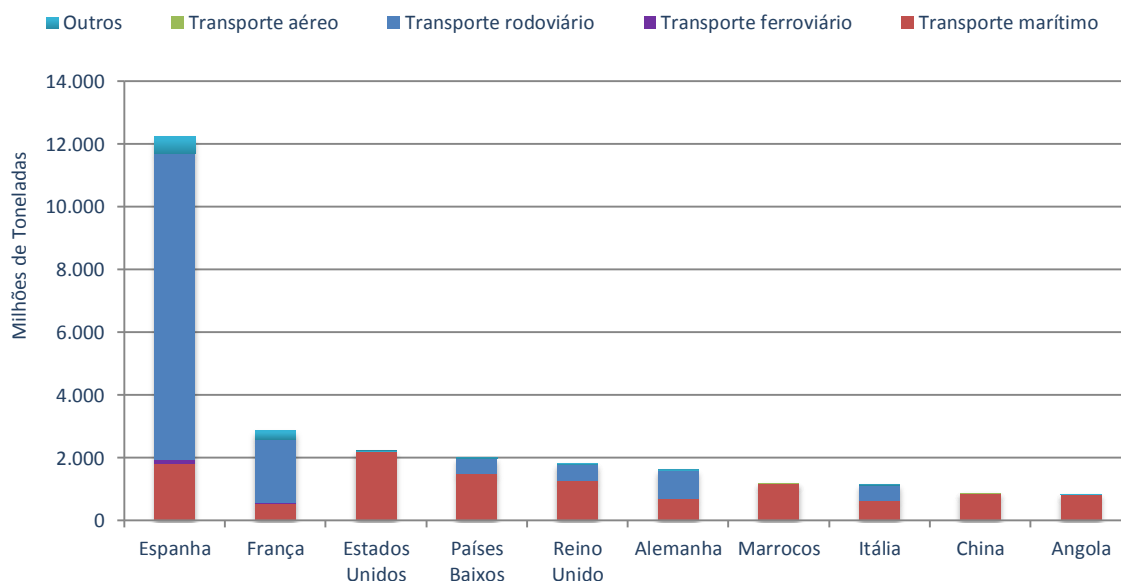


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Os cinco grupos de mercadorias mais movimentadas, de 2015 a 2017, são apresentados no denominado Gráfico 10, e através deles constatamos que, em três deles: 07 «Coque e produtos petrolíferos refinados», 09 «Outros produtos minerais não metálicos», 06 «Madeira e cortiça (excepto mobiliário), espartaria e cestaria, pasta, papel e cartão, material impresso, suportes gravados» é preferencialmente utilizado o modo marítimo, e em seguida o rodoviário. Já o grupo 08 «Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear» recorre preponderantemente ao modo rodoviário e em segundo lugar ao modo marítimo e as mercadorias integradas no grupo 10 «Metais de base; produtos metálicos transformados, excluindo máquinas e equipamentos» distribuem-se pelos modos marítimo e rodoviário.

Os outros modos de transporte são utilizados quase residualmente, no entanto o modo aéreo tem alguma expressão no transporte de mercadorias do grupo 07.

Gráfico 11 – Mercadorias saídas, por país e por modos de transporte, em 2017, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

A análise das saídas por país e por modo de transporte abrangeu todos os países do mundo, no entanto, desses, apenas considerámos os dez países com maior peso nas transacções das mercadorias saídas em 2017 e, desde logo, constatámos que Espanha, França, Estados Unidos e Países Baixos, mantiveram as mesmas posições que ocuparam em 2016.

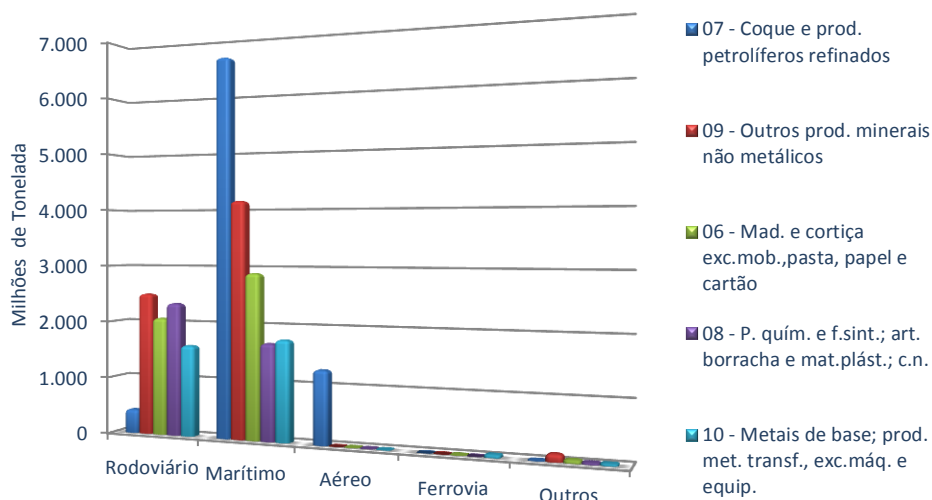
Em relação aos outros países, que normalmente integram este grupo, verificou-se a troca de posições entre a Alemanha e o Reino Unido, Marrocos passou para a sétima posição e a Itália para a oitava e a China para a nona. Angola passou a integrar o grupo tendo saído a Argélia.

O conjunto destes dez países representa 68,02% do peso total das saídas para todos os países do mundo o equivalente a 26,9 milhões de toneladas. Espanha representa 31,08% do total.

O Gráfico 11 permite-nos também verificar que, o transporte mais utilizado para os países da Europa continental, é o rodoviário, sendo excepção os Países Baixos.

Para os Estados Unidos, Reino Unido, Marrocos, China e Angola, dadas as respetivas localizações geográficas, as mercadorias são transportadas, predominantemente, por via marítima.

Gráfico 12 – Mercadorias saídas, por modos de transporte, em 2017, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

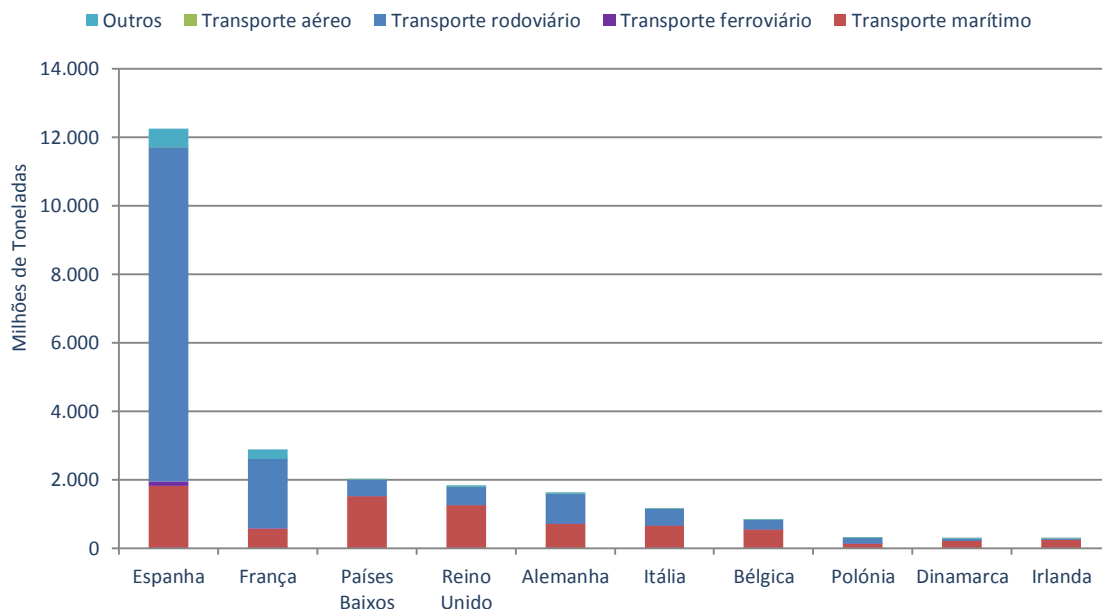
Grupos de Mercadorias/ Modos de Transporte	07 - Coque e prod. petrolíferos refinados	09 - Outros prod. minerais não metálicos	06 - Mad. e cortiça exc. mob., pasta, papel e cartão	08 - P. quím. e f. sint.; art. borracha e mat. plást.; c.n.	10 - Metais de base; prod. met. transf., exc. máq. e equip.
Rodoviário	3º 424	2º 2.504	2º 2.071	1º 2.341	2º 1.602
Marítimo	1º 6.654	1º 4.148	1º 2.891	2º 1.689	1º 1.760
Aéreo	2º 1.277	4º 2	4º 6	4º 5	5º 4
Ferroviário	5º 0	5º 1	5º 4	5º 2	3º 54
Outros	4º 6	3º 132	3º 57	3º 35	4º 40

No modo rodoviário, as mercadorias que atingiram maior peso nas saídas/exportações são os produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas e combustível nuclear do grupo 08.

Os outros quatro grupos de mercadorias: 07 «Coque e produtos petrolíferos refinados», 09 «Outros produtos minerais não metálicos», 06 «Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados» e 10 «Metais de base; produtos metálicos transformados, excluindo máquinas e equipamentos», utilizaram primordialmente o modo marítimo.

O modo aéreo e o ferroviário têm uma utilização residual, apenas sobressaindo o transporte de Coque e produtos petrolíferos refinados, grupo 07, por via aérea.

Gráfico 13 – Mercadorias saídas para países da UE, por modos de transporte, em 2017, em toneladas



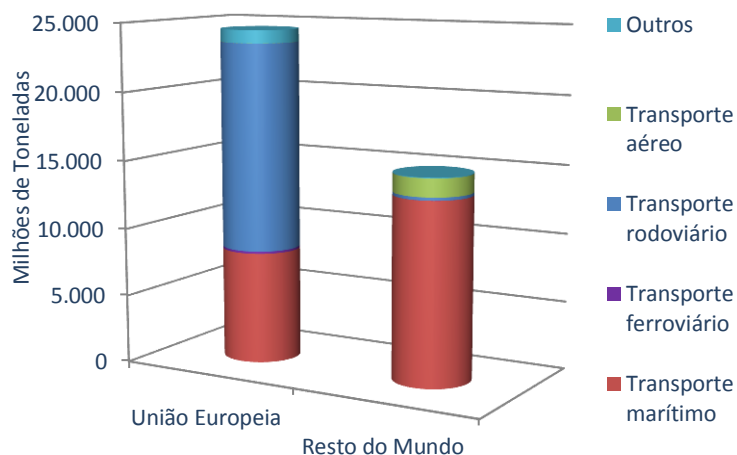
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Continuando a analisar somente os dez países com maior peso quanto às mercadorias saídas, em 2017, mas considerando apenas os países da UE28, verificamos que a Espanha, a França e os Países Baixos, mantiveram as três primeiras posições que ocuparam em 2016. Em 2017, a Alemanha e o Reino Unido inverteram posições.

A Itália, a Bélgica, a Polónia e a Irlanda mantiveram as posições detidas no ano anterior. A Dinamarca voltou a integrar o grupo ocupando a posição da Suécia que saiu. As mercadorias movimentadas por estes países equivalem a 23,5 milhões de toneladas ou seja 95,83% do total das saídas para países da UE, em 2017. O peso das mercadorias saídas para Espanha representa metade do total transportado para países da UE.

O modo rodoviário é o mais utilizado para a generalidade dos dez países (62%), o segundo modo de transporte mais utilizado é o marítimo (33,4%) e as mercadorias saídas, através dos outros modos de transporte tem um peso residual.

Gráfico 14 – Peso dos modos de transporte, nas mercadorias saídas, em 2017, em toneladas



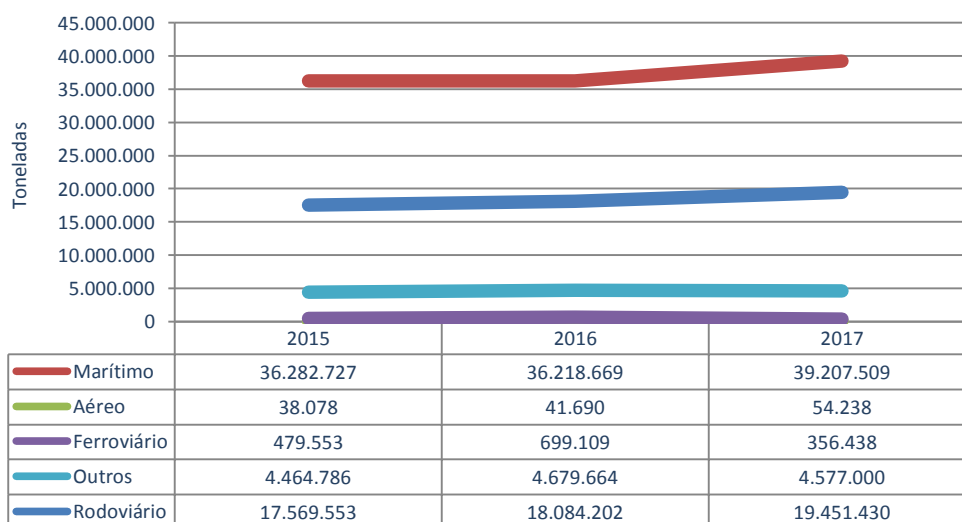
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Relativamente às transacções realizadas entre Portugal, os países da União Europeia e o Resto do Mundo, tendo em conta a utilização dos vários modos de transporte, a situação é a verificada no Gráfico 14.

No caso dos países da UE28 é maioritariamente utilizado o transporte rodoviário e nas transacções com os países do resto do mundo o transporte marítimo.

Em 2017 verificou-se o aumento das saídas, para valores idênticos aos verificados em 2015.

Gráfico 15 – Evolução das entradas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em toneladas



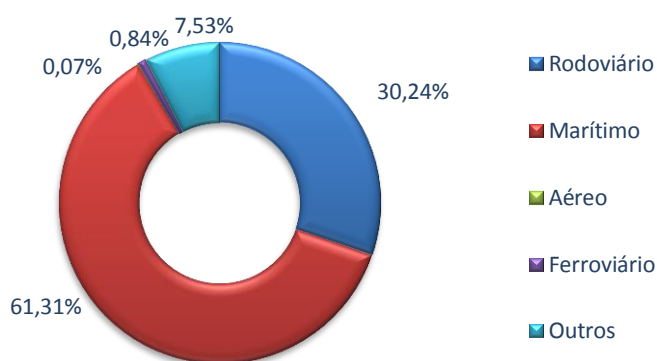
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 15 demonstra que, no período em análise, a variação das entradas de mercadorias apresentou uma ligeira subida do ano de 2016 para 2017, nos modos marítimo, rodoviário e aéreo. O modo ferroviário depois de uma subida em 2016, em 2017 desceu para tonelagem

inferior à transportada em 2015. O modo aéreo apresentou um aumento, ainda que ligeiro, ao longo do triénio.

Quanto aos modos de transporte utilizados nas entradas de mercadorias continua a ser claramente preponderante o recurso ao transporte marítimo, seguido do transporte rodoviário. Os restantes modos de transporte são muito pouco significativos, sobretudo o ferroviário.

Gráfico 16 – Distribuição total das mercadorias entradas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 16 demonstra que, do total de mercadorias entradas em Portugal, entre 2015 e 2017, 111,7 milhões de toneladas foram transportadas por via marítima, com um peso de 61,31% do total, seguindo-se o modo rodoviário que assegurou a entrada de 55,1 milhões de toneladas, representando 30,24% do total transportado. O transporte aéreo é inexpressivo no total das mercadorias entradas, e o transporte ferroviário representou apenas 0,84% do total de toneladas entradas e outros 7,53%.

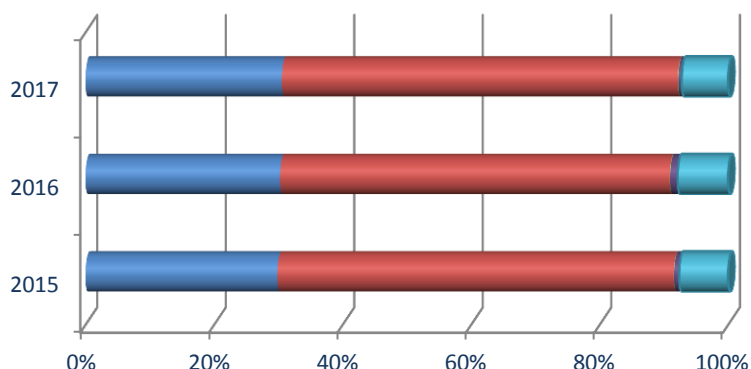
Quadro 6 - Taxa de variação das entradas, de 2015 a 2017

Anos	Taxa de variação – entradas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferrovário	Outros
2016/2015	1,51%	2,93%	-0,18%	9,49%	45,78%	4,81%
2017/2016	6,57%	7,56%	8,25%	30,10%	-49,02%	-2,19%

Relativamente às mercadorias entradas, e como consta do Quadro 6, em 2016, verificou-se, uma taxa de variação de 1,51%, face a 2015, variação essa que aumentou acentuadamente, na comparação de 2017 com 2016, traduzindo-se em 6,57 %. As taxas de variação aumentaram

nos modos rodoviário, marítimo e aéreo, sobretudo neste último e foram negativas em outros e em especial no modo ferroviário com -49,02%.

Gráfico 17 – Distribuição das mercadorias entradas, por modos de transporte de 2015 a 2017, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 17, permite confirmar que a distribuição das mercadorias por modos de transporte se mantém, praticamente, constante ao longo dos três anos em análise, sendo preponderante o recurso ao transporte marítimo, que em 2017 cresceu. O transporte rodoviário tem aumentado gradualmente e o recurso ao modo ferroviário e sobretudo ao aéreo são insignificantes.

Quadro 7 - Principais grupos de mercadorias entradas, de 2015 a 2017, em toneladas

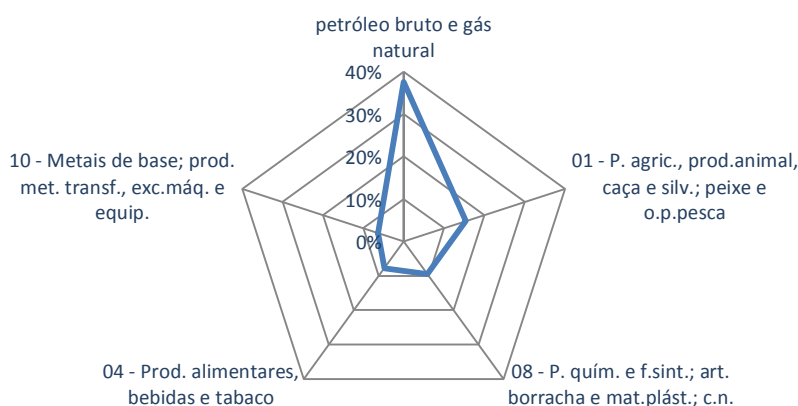
Grupos de Produtos (NST/2007)	Toneladas	% 5 mais
02 Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	68.359.768	37,52%
01 P. agric., prod.animal, caça e silv.; peixe e o.p.pesca	27.962.216	15,35%
08 P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	17.454.520	9,58%
04 Produtos alimentares, bebidas e tabaco	14.213.025	7,80%
10 Metais de base; prod. met. transf., exc.máq. e equip.	11.518.522	6,32%
Total dos cinco mais	139.508.052	76,57%
Outros grupos	42.696.595	23,43%
Total	182.204.647	100%

No Quadro 7 são apresentados os cinco grupos de mercadorias com maior peso nas entradas, destacando-se o grupo 02 «Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural», que representa 37,52% do total de entradas e o grupo 01 «Produtos agrícolas, produção animal, caça e silvicultura, peixe e produtos de pesca», que representa 15,35%. Os outros três grupos, 08

«Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear», 04 «Produtos alimentares, bebidas e tabaco» e 10 «Metais de base; produtos metálicos transformados, excluindo máquinas e equipamentos» representam, em média, cada um, cerca de 8% do total.

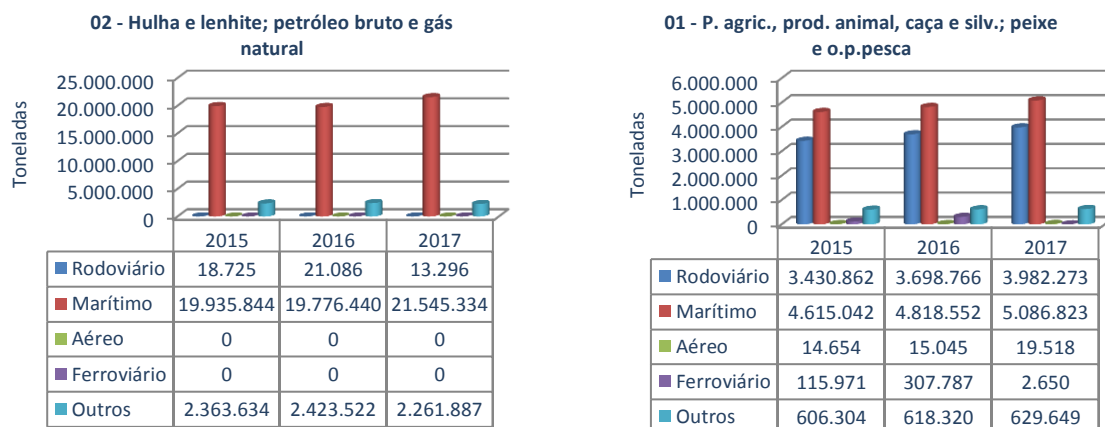
Os cinco grupos acima identificados representam 76,57% do total das mercadorias entradas e os restantes quinze grupos não chegam a ¼ das entradas com cerca de 23,43%.

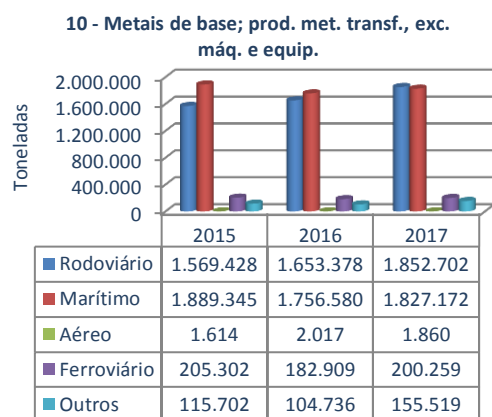
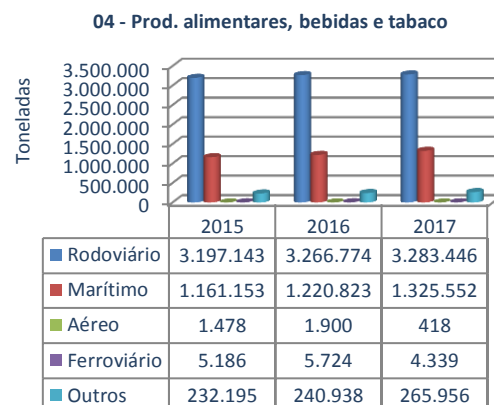
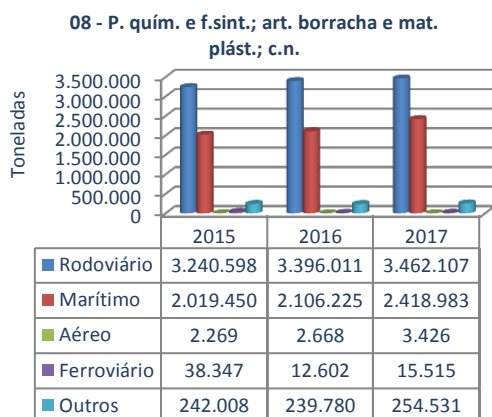
Gráfico 18 – Mercadorias entradas, dos principais grupos de mercadorias, de 2015 a 2017, em toneladas



O Gráfico 18 reflete a maior expressão das entradas de mercadorias dos grupos 02 «Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural» e 01 «Produtos agrícolas, produção animal, caça e silvicultura, peixe e produtos de pesca» que, em conjunto, somam mais de metade das mercadorias entradas, com 52,86% o equivalente a 96,3 milhões de toneladas.

Gráfico 19 – Principais grupos de mercadorias por total de entradas, de 2015 a 2017, em toneladas



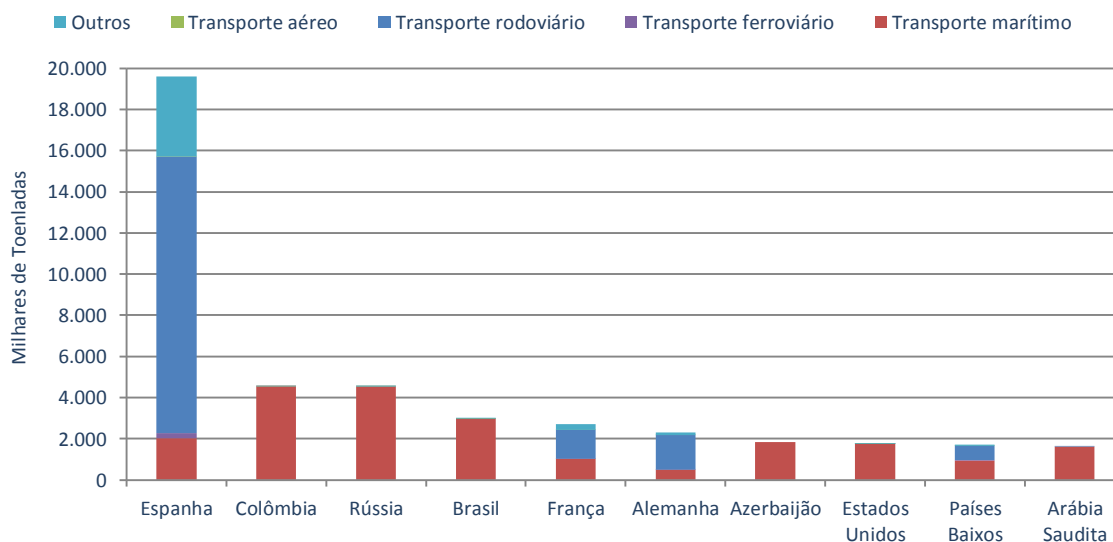


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Através do Gráfico 19 constatamos que dos cinco grupos de mercadorias que apresentam maior movimento nas entradas, o grupo 02 «Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural» utiliza quase exclusivamente o modo marítimo e o grupo 04 «Produtos alimentares, bebidas e tabaco» recorre, maioritariamente, ao modo rodoviário.

Quanto às mercadorias dos grupos 01 «Produtos agrícolas, produção animal, caça e silvicultura, peixe e produtos de pesca e 08 «Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear são transportados quer pelo modo rodoviário quer pelo marítimo, no entanto, no grupo 01 prevalece o marítimo e no grupo 08 o rodoviário. O modo aéreo e o ferroviário têm utilizações pouco expressivas.

Gráfico 20 – Mercadorias entradas, por país e por modos de transporte, em 2017, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Com base na análise das entradas em Portugal, de mercadorias oriundas de todos os países do mundo, em 2017, produziu-se o Gráfico 20 que apresenta os 10 países com maior peso e que permite verificar que a Espanha é o país de origem do maior número de toneladas de mercadorias, fazendo-se o respetivo transporte, maioritariamente, por rodovia.

Colômbia, Rússia, França, Alemanha e Arábia Saudita, mantiveram as posições registadas em 2016. Verificou-se a saída do grupo, do Reino Unido e de Angola e a entrada dos Estados Unidos e dos Países Baixos, respetivamente para a oitava e nona posição.

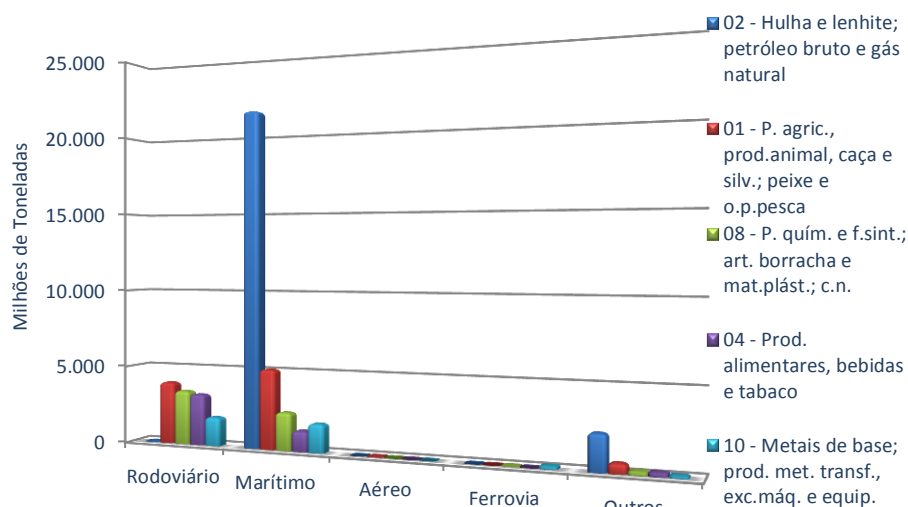
O Brasil passou da sétima para a quarta posição e o Azerbaijão da nona para a sétima.

Como vem sendo referido, para os países da Europa, o modo de transporte mais utilizado é o rodoviário, com exceção dos Países Baixos.

Para fora da Europa as mercadorias são transportadas sobretudo por via marítima. No conjunto dos países do mundo, a Espanha representa 30,81% das entradas.

Os dez países mais representativos têm um peso de 68,58% no conjunto de todos os países do mundo, o equivalente a 43,7 milhões de toneladas.

Gráfico 21 – Mercadorias entradas, por modos de transporte, em 2017, em toneladas



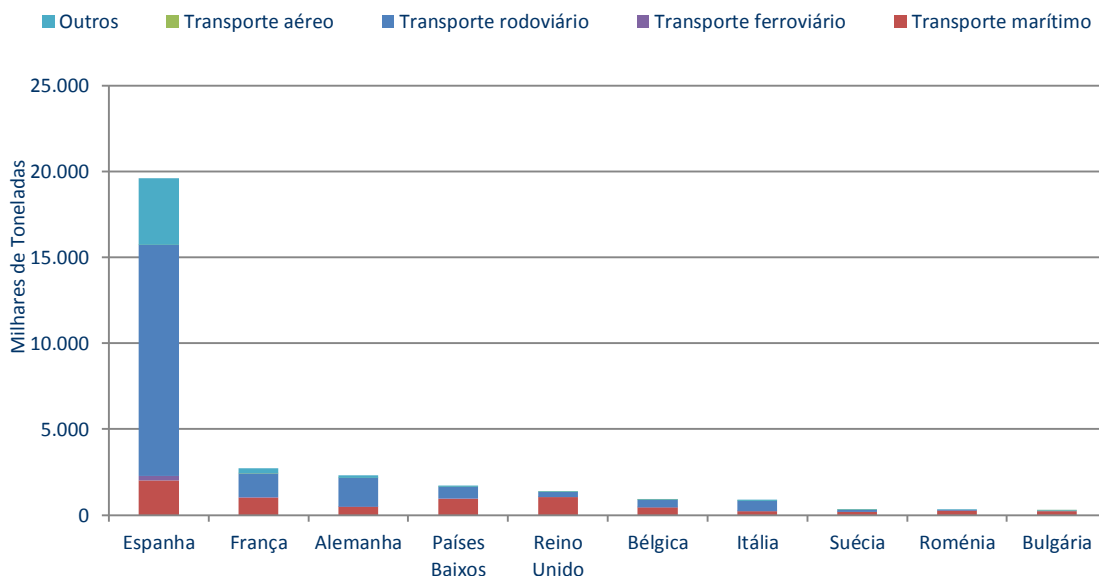
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Grupos de Mercadorias /Modos de Transporte	02 - Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	01 - P. agric., prod. animal, caça e silv.; peixe e o.p. pesca	08 - P. quím. e f. sint.; art. borracha e mat. plást.; c.n.	04 - Prod. alimentares, bebidas e tabaco	10 - Metais de base; prod. met. transf., exc. máq. e equip.
Rodoviário	3º 13	2º 3.982	1º 3.462	1º 3.283	1º 1.853
Marítimo	1º 21.545	1º 5.087	2º 2.419	2º 1.326	2º 1.827
Aéreo	4º 0	4º 20	5º 3	5º 0	5º 2
Ferroviário	5º 0	5º 3	4º 16	4º 4	3º 200
Outros	2º 2.262	3º 630	3º 255	3º 266	4º 156

O transporte marítimo é privilegiado pelos dois grupos de mercadorias com maior peso nas entradas: 02 - Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural e 01 «Produtos agrícolas, produção animal, caça e silvicultura, peixe e produtos de pesca». Como segunda opção para as mercadorias do grupo 02 surgem o outros, nos quais se incluem os gasodutos e no grupo 01 o modo rodoviário.

Os grupos 08 «Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear», 04 «Produtos alimentares, bebidas e tabaco» e 10 «Metais de base; produtos metálicos transformados, excluindo máquinas e equipamentos», privilegiam o modo rodoviário e só em seguida optam pelo marítimo.

Gráfico 22 – Mercadorias entradas com origem em países da UE, por modos de transporte, em 2017, em toneladas



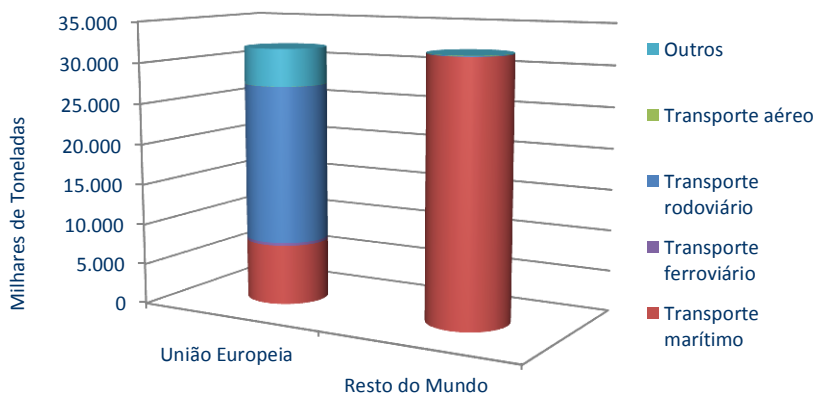
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Dos dez países da UE28 com maior peso, quanto às mercadorias entradas, em 2017, a Espanha surge, mais uma vez, de forma muito destacada, utilizando sobretudo o modo rodoviário para o transporte de cerca de 64,4% das mercadorias que entram em Portugal.

Países como França, Alemanha, Bélgica, Itália também privilegiam o transporte rodoviário mas recorrem igualmente ao transporte marítimo. Já os Países Baixos e o Reino Unido, que inverteram posições relativamente a 2016, bem como a Suécia utilizam sobretudo o modo marítimo. As mercadorias transportadas através dos modos, aéreo e ferroviário são pouco representativas.

Em relação ao ano de 2016 verificou-se a entrada da Roménia e a saída da Polónia. Os dez países do Gráfico 22 representam 96% do total das mercadorias entradas em Portugal em 2017.

Gráfico 23 – Peso dos modos de transporte, em 2017, em milhares de toneladas



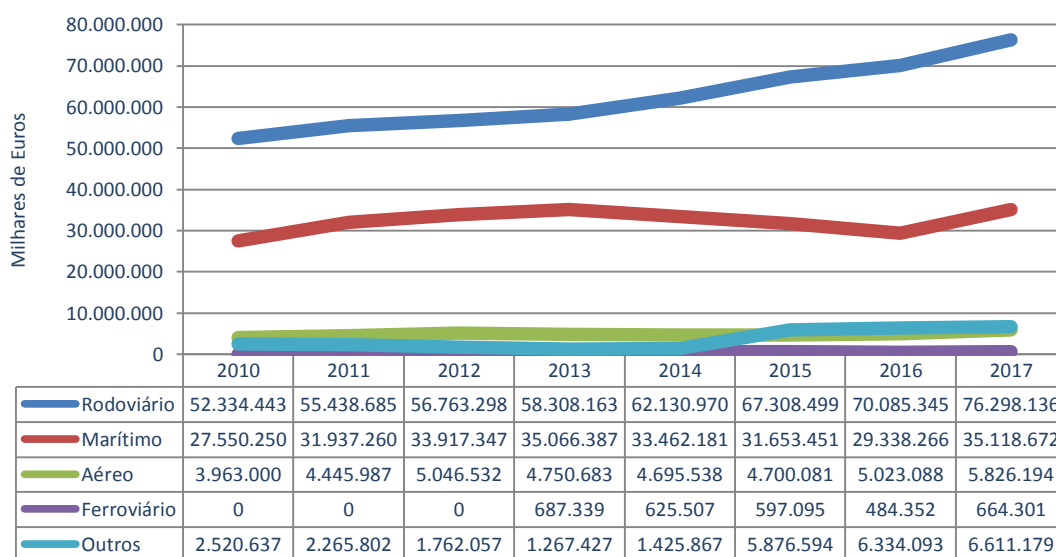
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Relativamente às transacções realizadas entre Portugal e os países da União Europeia e o Resto do Mundo, tendo em conta a utilização dos vários modos de transporte, a situação é a verificada no Gráfico 23. Assim, no caso dos países da UE28 é maioritariamente utilizado o transporte rodoviário e nas transacções com os países do resto do mundo é utilizado, quase exclusivamente, o transporte marítimo, o que é plenamente justificado por questões geográficas.

3. Evolução do transporte internacional de mercadorias em Portugal, no período de 2015 a 2017, em euros

No que toca à evolução do transporte internacional de mercadorias em Portugal, tendo em conta o valor das mercadorias transportadas, ela está patente no Gráfico 24 que apresenta os dados referentes ao período de 2010 a 2017, pretendendo dar uma panorâmica da evolução do transporte de mercadorias.

Gráfico 24 – Evolução do total de mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2010 a 2017, em milhares de euros



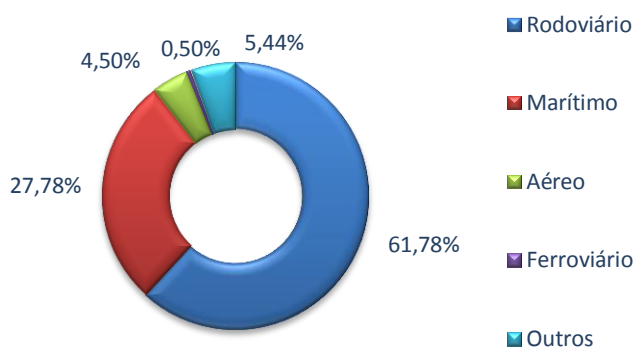
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Ao analisar o período que decorre de 2010 a 2017 verifica-se uma tendência crescente no valor total das mercadorias transportadas. No ano de 2014 o valor total das mercadorias que circulam em transporte marítimo começou a decair mantendo-se esta tendência até 2016, situação que se altera em 2017 com um incremento de 19,70% face a 2016. O valor das mercadorias transportadas por via ferroviária aumentou 37,15% em 2017 face a 2016 após 3 anos em que esteve sempre em queda.

As mercadorias movimentadas nas infraestruturas rodoviárias atingiram, em 2017, 76,3 mil milhões de euros, representando um aumento de 8,86% face a 2016. Também já se tinha verificado um crescimento de 4,13% em 2016, relativamente a 2015.

O valor total das mercadorias movimentadas em 2017, nos portos nacionais, foi de 35,1 mil milhões de euros, cerca de seis mil milhões mais do que em 2016, daqueles, 18,1 mil milhões de euros dizem respeito às mercadorias entradas e 17 mil milhões de euros às mercadorias saídas.

Gráfico 25 - Distribuição do total das entradas e saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em euros

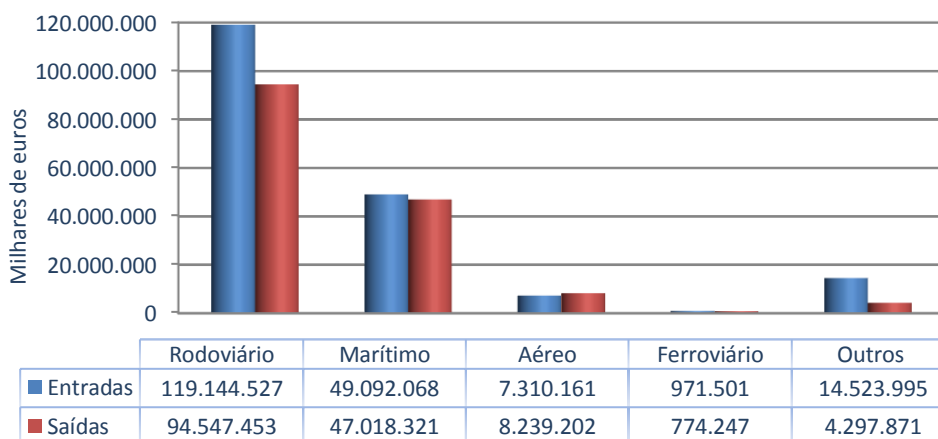


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Tendo como referência o valor total das mercadorias movimentadas entre 2015 e 2017, o montante de 213,7 mil milhões de euros corresponde às mercadorias transportadas por rodovia, o que representa 61,78 % do total, seguindo-se o modo marítimo ao qual correspondem 96,1 mil milhões de euros ou seja, 27,78% do total transaccionado.

O valor das mercadorias transportadas por modo aéreo, corresponde a 4,50% do valor total, ou seja 15,6 mil milhões de euros, ao passo que o transporte ferroviário representou apenas 1,7 mil milhões de euros, o equivalente a 0,50% do valor total transaccionado, como apresentado no Gráfico 25.

Gráfico 26 - Mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em milhares de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Comparando o valor das mercadorias entradas com o das mercadorias saídas, por modo de transporte, verifica-se que o primeiro é sempre superior, excepto no modo aéreo em que a situação é inversa.

Do valor total das mercadorias movimentadas entre 2015 e 2017, através dos vários modos de transporte, que foi de 345,9 mil milhões de euros, 191 mil milhões de euros dizem respeito às mercadorias entradas e 154,9 mil milhões de euros dizem respeito às mercadorias saídas.

No ano de 2017, as entradas/importações representaram 55,81%, do valor de mercadorias transaccionadas, e as saídas/exportações 44,19%, o equivalente a, respetivamente, 69,5 mil milhões de euros e 55 mil milhões de euros. O peso do valor das entradas e das saídas foi muito semelhante ao longo do triénio.

Quadro 8 - Taxa de variação das entradas e saídas, de 2015 a 2017, em euros

Anos	Taxa de variação – entradas e saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2016/2015	1,03%	4,13%	-7,31%	6,87%	-18,88%	7,79%
2017/2016	11,91%	8,86%	19,70%	15,99%	37,15%	4,37%

Entre 2015 a 2016 o total de mercadorias movimentadas variou 1,03%. Com efeito passou de cerca de 110,1 mil milhões de euros em 2015, para 111,3 mil milhões de euros em 2016. De 2016 para 2017 o aumento foi de 11,91%, ou seja de 111,3 mil milhões de euros para 124,5 mil milhões de euros.

As taxas de variação alteraram-se significativamente em todos os modos de transporte, destacando o que aconteceu com a ferrovia. Em 2017, todos os sectores apresentam taxas de variação positivas.

Quadro 9 - Taxa anual de cobertura das entradas e saídas, de 2015 a 2017, em euros

Anos	Taxa anual de cobertura – entradas e saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2015	82,62	80,34	97,26	125,95	66,70	30,53
2016	81,68	80,53	97,02	111,80	70,84	29,91
2017	79,19	77,44	93,44	103,82	101,42	28,46
2015/2017	81,07	79,36	95,78	112,71	79,70	29,59

Tendo, ainda, por base as entradas e saídas, no período em análise, foram apuradas as taxas de cobertura acima apresentadas, por modo de transporte, verificando-se uma taxa de cobertura total de 81,07% para o período em referência

Quadro 10 - Principais grupos de mercadorias, por total de entradas e saídas, de 2015 a 2017, em milhares de euros

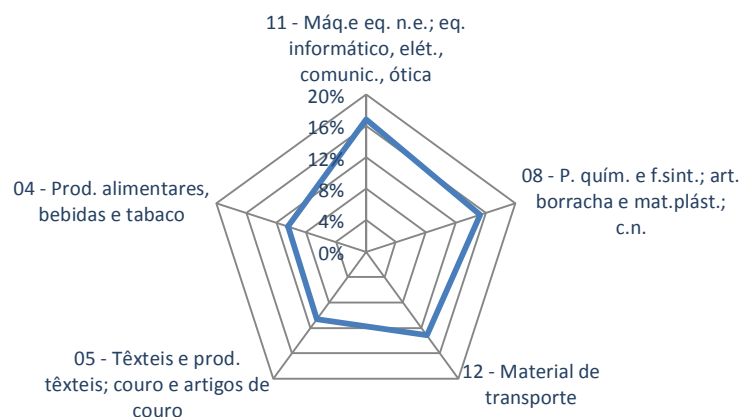
Grupos de Produtos (NST/2007)	Milhares de	%
	Euros	5 mais
11 Máq.e eq. n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica	58.120.761	16,80%
08 P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat. plásticas; c.n.	52.866.336	15,28%
12 Material de transporte	45.564.429	13,17%
05 Têxteis e produtos têxteis; couro e artigos de couro	36.788.735	10,64%
04 Produtos alimentares, bebidas e tabaco	36.060.666	10,42%
Total dos cinco mais	229.400.926	66,32%
Outros grupos	116.518.419	33,68%
Total	345.919.346	100,0%

O Quadro 10 e o Gráfico 27 apresentam os cinco grupos de mercadorias que se destacam dos vinte grupos que integram o NST 2007 por apresentarem os maiores valores transaccionados, representando uma percentagem de 66,32% do valor total de mercadorias transportadas.

Daqueles cinco grupos, têm pesos muito similares os grupos 11 e 08, respectivamente: «Máquinas e equipamentos n.e., máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos elétricos n.e., equipamento de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica, relógios» e «Produtos químicos e fibras sintéticas, artigos de borracha e de matérias plásticas, combustível nuclear», com percentagens superiores a 15%.

Os grupos: 05 «Têxteis e produtos têxteis, couro e artigos de couro» e 04 «Produtos alimentares, bebidas e tabaco», apresentam percentagens idênticas, respectivamente, 10,64% e 10,42%. O grupo 12 «Material de transporte» encontra-se numa posição intermédia em relação aos outros grupos com 13,17%.

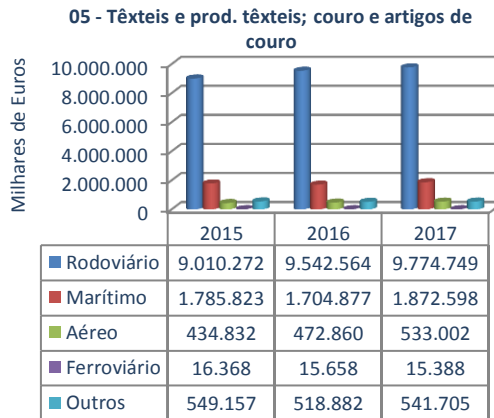
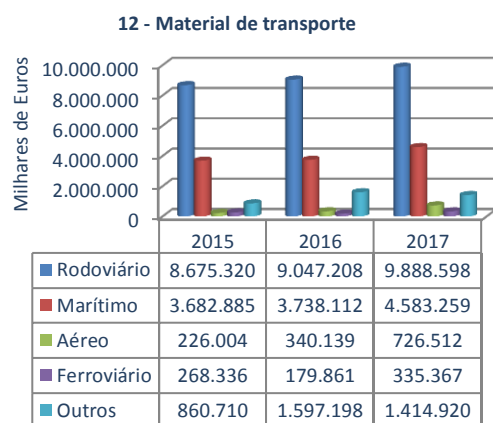
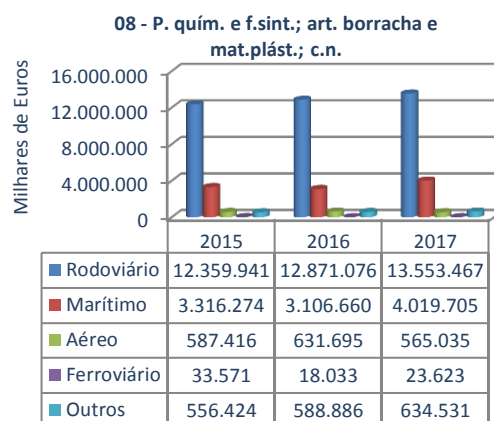
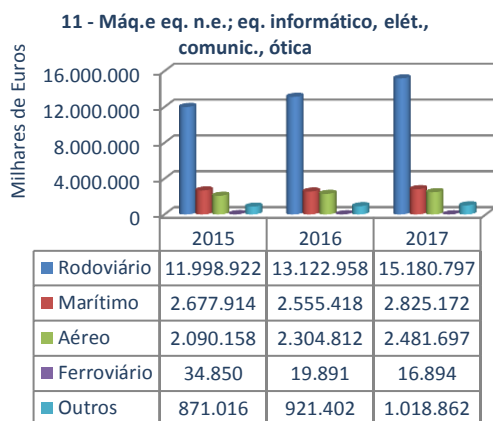
Gráfico 27 – Total de entradas e saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2015 a 2017, em milhares de euros



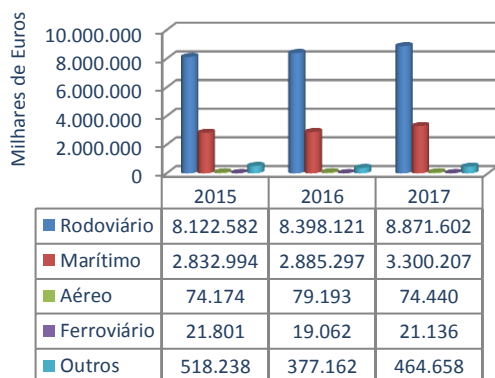
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Como já foi referido, os cinco grupos mais representativos têm um peso de 66,32% do total o que equivale a 229 mil milhões de euros e os restantes quinze grupos pesam 33,68% o que equivale 116,5 mil milhões de euros.

Gráfico 28 – Principais grupos de mercadorias, por total de entradas e saídas, de 2015 a 2017, em milhares de euros



04 - Prod. alimentares, bebidas e tabaco

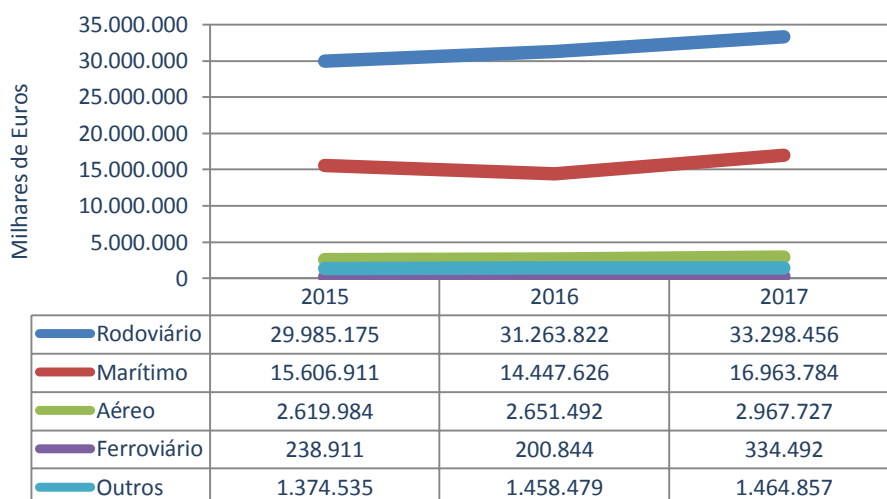


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Ao analisarmos o Gráfico 28 verificamos que as mercadorias que integram os cinco grupos que apresentam os maiores valores transaccionados são transportadas, preponderantemente, por via rodoviária e em escala muito mais reduzida por via marítima.

Destes cinco grupos o valor das mercadorias transportadas por via rodoviária representa 69,93% do total e por via marítima 19,57%. O transporte aéreo tem pouca expressão (5,07%) bem como o transporte ferroviário (0,45%) podendo considerar-se residuais.

Gráfico 29 – Evolução das saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em milhares de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 29 demonstra que, no período de 2015 a 2017, a evolução dos valores das mercadorias saídas do país tiveram, em geral, uma evolução crescente.

O transporte rodoviário é o que movimenta os valores mais elevados, tendo praticamente todos os modos apresentado uma evolução positiva, à excepção do marítimo e do ferroviário que depois de sofrerem uma quebra em 2016 apresentaram uma recuperação em 2017.

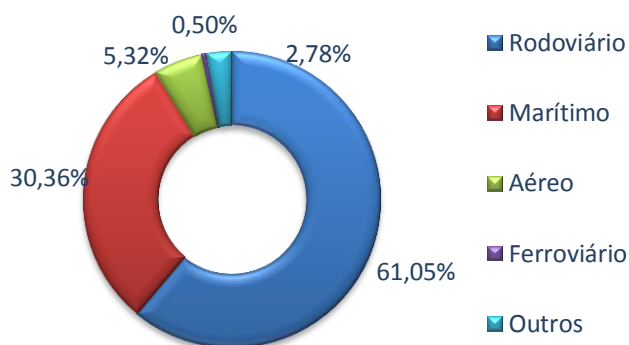
Quadro 11 - Taxa de variação das saídas, de 2015 a 2017, em euros

Anos	Taxa de variação – saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2016/2015	0,39%	4,26%	-7,43%	1,20%	-15,93%	6,11%
2017/2016	10,01%	6,51%	17,42%	11,93%	66,54%	0,44%

Assim, relativamente às mercadorias saídas, e como consta do Quadro 11, verificou-se, em 2016, uma taxa de variação de 0,39% face a 2015, variação essa que aumentou significativamente, na comparação entre 2017 e 2016, traduzindo-se a mesma em 10,01%.

O transporte rodoviário aumentou ligeiramente a sua variação passando de 4,26% para 6,51%, tendo o transporte ferroviário e o marítimo, variações muito significativas. De frisar que de 2016 para 2017 todos os sectores tiveram uma variação positiva, ao contrário do que aconteceu de 2015 para 2016 em que o sector marítimo e o ferroviário tiveram variações negativas.

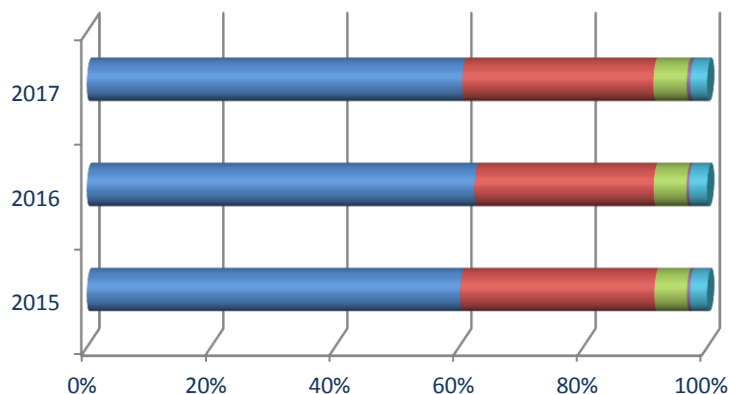
Gráfico 30 - Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Do total de mercadorias saídas entre 2015 e 2017, 94,5 mil milhões de euros correspondem a mercadorias transportadas por via rodoviária, representando 61,05% do total. O modo marítimo assegurou o transporte de mercadorias no valor de 47 mil milhões de euros, o equivalente a 30,36% do total transportado. Ao transporte aéreo corresponde 5,32% do valor das mercadorias saídas, ou seja 8,2 mil milhões de euros, ao passo que o transporte ferroviário representou apenas 0,50% do total.

Gráfico 31 – Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Existe um aumento dos valores transaccionados ao longo destes 3 anos, nos modos: rodoviário, aéreo e outros, sobretudo no modo rodoviário. Os modos marítimo e ferroviário diminuíram em 2016, tendo recuperado já em 2017 superando os valores de 2015.

Quadro 12 - Principais grupos de mercadorias saídas, de 2015 a 2017, em milhares de euros

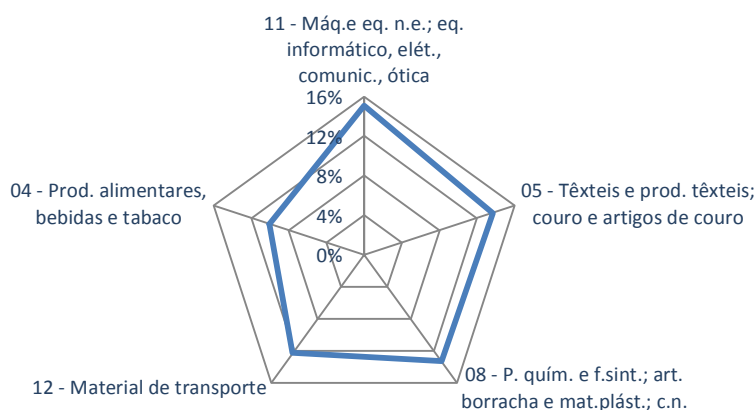
Grupos de Produtos (NST/2007)		Milhares de Euros	% 5 mais
11	Máq.e eq. n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica	23.341.420	15,07%
05	Têxteis e produtos têxteis; couro e artigos de couro	21.206.775	13,69%
08	P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	20.614.693	13,31%
12	Material de transporte	19.000.645	12,27%
04	Produtos alimentares, bebidas e tabaco	15.637.499	10,10%
Total dos cinco mais		99.801.033	64,44%
Outros grupos		55.076.062	35,56%
Total		154.877.095	100,0%

O Quadro 12 apresenta os cinco grupos de mercadorias mais representativos nas saídas, de 2015 a 2017. Verificamos que o destaque vai para os grupos: 11 «Máquinas e equipamentos n.e., máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos elétricos n.e., equipamento de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica, relógios», 05 «Têxteis e produtos têxteis, couro e artigos de couro» e 08 «Produtos

químicos e fibras sintéticas, artigos de borracha e de matérias plásticas, combustível nuclear», com percentagens que vão dos 15,07% aos 13,31%, perfazendo 42,07%.

Seguem-se os grupos 12 «Material de transporte» e 04 «Produtos alimentares, bebidas e tabaco», com percentagens mais baixas, respetivamente 12,27% e 10,10%.

Gráfico 32 - Mercadorias saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2015 a 2017, em euros

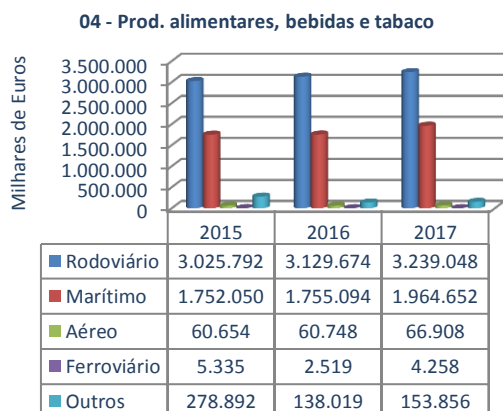
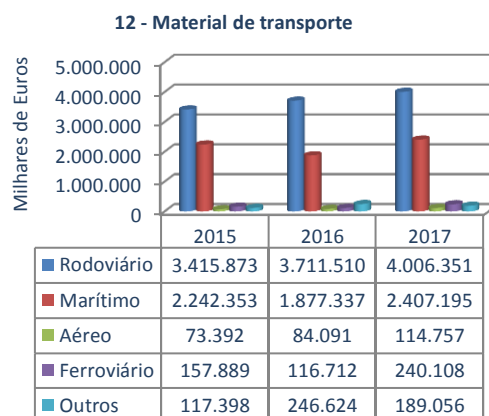
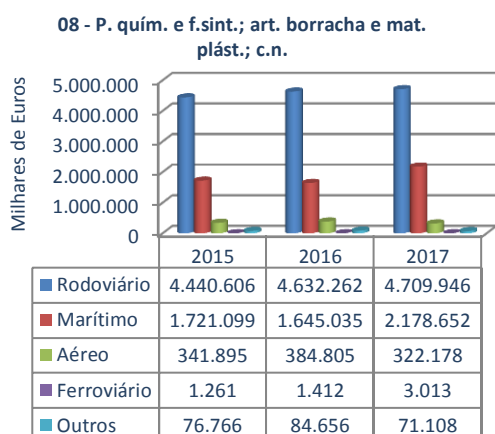
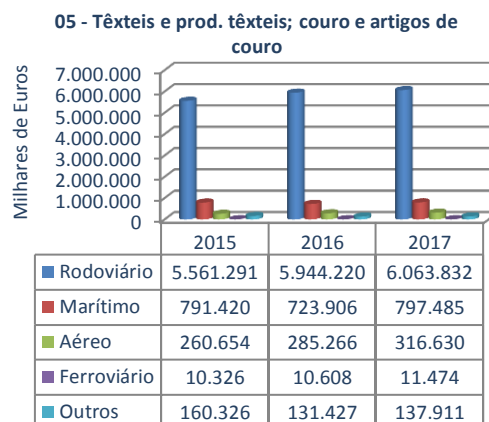
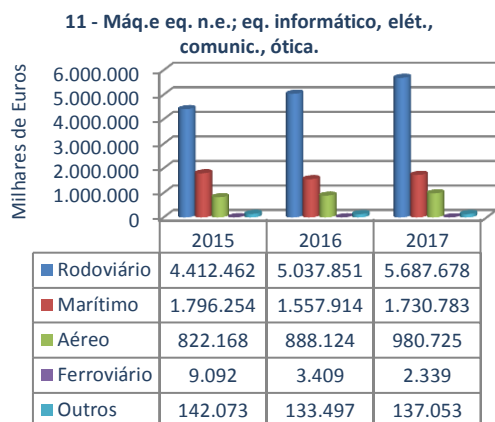


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Os cinco grupos de mercadorias identificados atingem 64,44% do valor total das mercadorias saídas no montante de 99,8 mil milhões de euros. Os restantes quinze grupos representam 35,56% do total e o valor de 55 mil milhões de euros.

O total das mercadorias saídas atingiu os 154,9 milhões de euros. Quanto aos grupos de mercadorias com os maiores valores transaccionados mantêm-se os mesmos do triénio anterior

Gráfico 33 – Principais grupos de mercadorias, saídas de 2015 a 2017, em milhares de euros

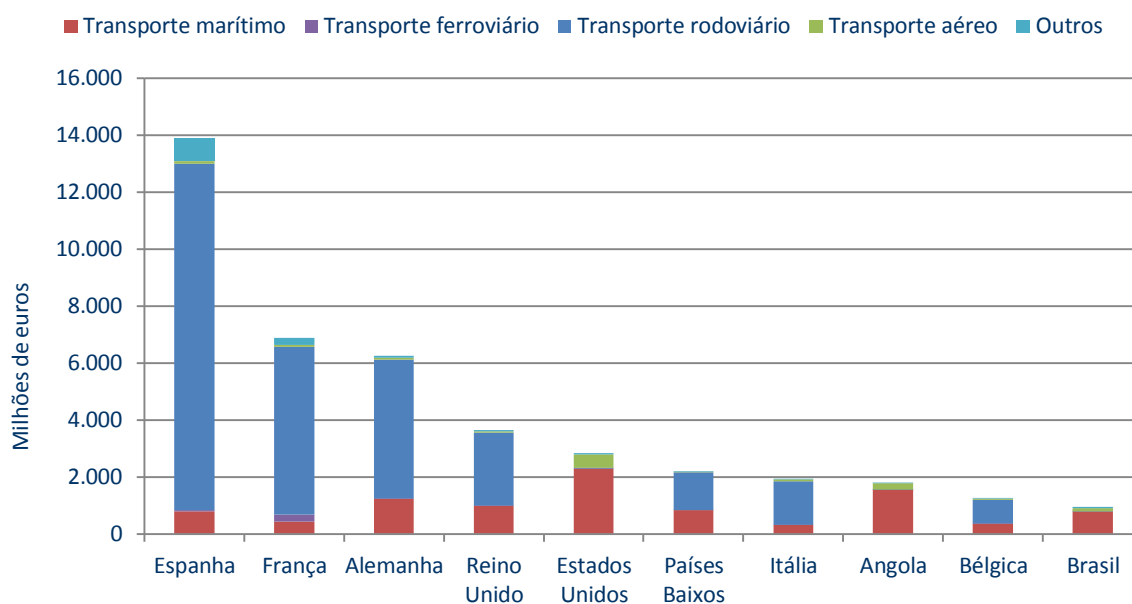


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Continuando a analisar os cinco grupos de mercadorias saídas, que representam o maior valor em milhares de euros, constatamos, através do Gráfico 33, a preponderante e crescente utilização do modo rodoviário.

O segundo modo de transporte mais utilizado é o marítimo que após uma quebra em 2016, recuperou já em 2017.

Gráfico 34 – Mercadorias saídas, por país e por modo de transporte, em 2017, em milhões de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

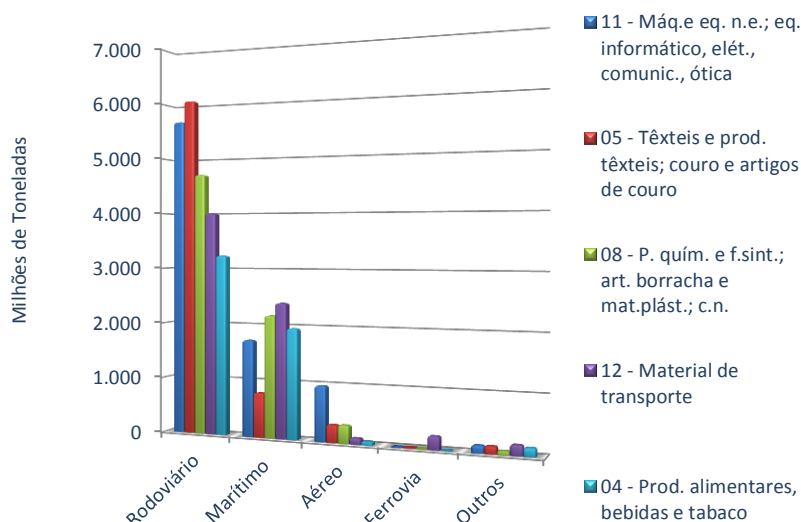
Nesta análise, que abrange todos os países do mundo, foram apenas considerados os dez países com maior peso nas transacções das mercadorias saídas em 2017.

A observação do Gráfico 34 permite-nos concluir, mais uma vez, que Espanha é o país para o qual saiu mais valor em mercadorias, fazendo-se o seu transporte, preponderantemente, por rodovia.

Comparando com o ano de 2016, mantiveram as posições anteriores: Espanha, França, Alemanha, Reino Unido, Estados Unidos, Países Baixos, Itália, Angola e a Bélgica. Marrocos deixou de figurar no grupo dando lugar ao Brasil.

Na Europa o modo de transporte mais utilizado é o rodoviário, para os Estados Unidos, Angola e Brasil, o marítimo.

Gráfico 35 – Principais grupos de mercadorias saídas, por modos de transporte, em 2017, em euros



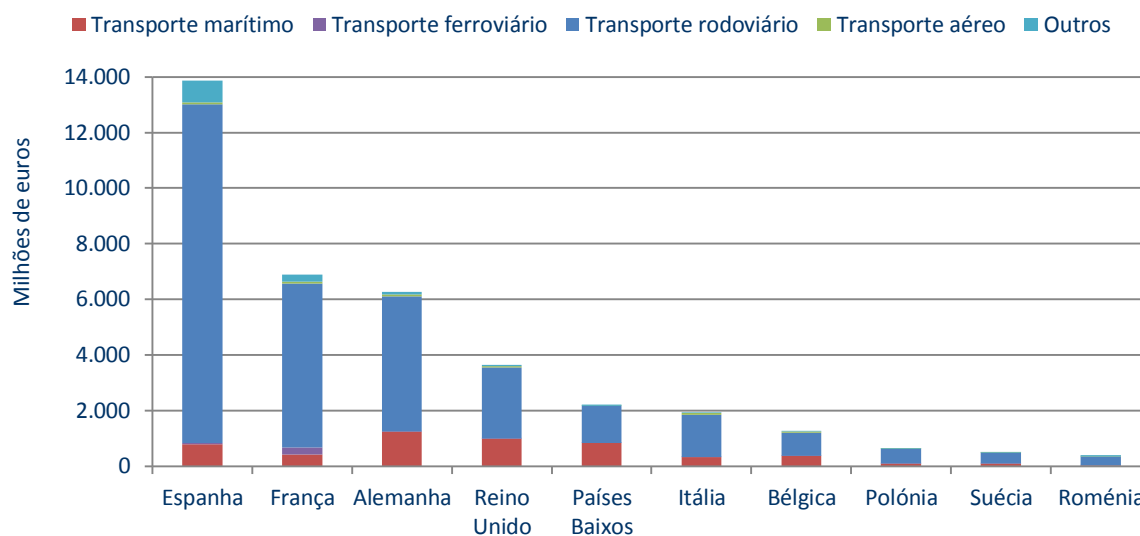
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Grupos de Mercadorias /Modos de Transporte	11 - Máq.e eq. n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica	05 - Têxteis e prod. têxteis; couro e artigos de couro	08 - P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	12 - Material de transporte	04 - Prod. alimentares, bebidas e tabaco
Rodoviário	1º 5.688	1º 6.064	1º 4.710	1º 4.006	1º 3.239
Marítimo	2º 1.731	2º 797	2º 2.179	2º 2.407	2º 1.965
Aéreo	3º 981	3º 317	3º 322	5º 115	4º 67
Ferroviário	5º 2	5º 11	5º 3	3º 240	5º 4
Outros n.e.	4º 137	4º 138	4º 71	4º 189	3º 154

Os principais grupos de mercadorias utilizam todos, o modo rodoviário, como principal forma de saída das mercadorias.

O segundo modo de transporte mais utilizado pelos mesmos grupos de mercadorias é o marítimo. Comparando como o ano de 2016 os principais grupos de mercadorias mantém-se em 2017.

Gráfico 36 – Mercadorias saídas para países da UE, por modo de transporte, em 2017, em milhões de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

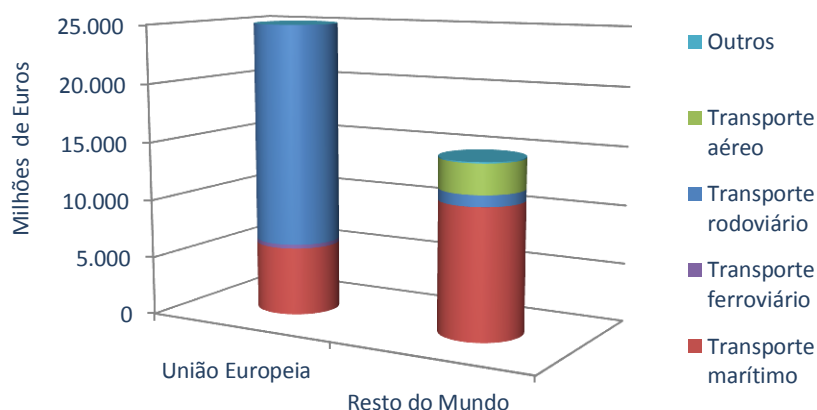
O Gráfico 36 representa os dez países da UE28 que registaram os maiores valores nas saídas de mercadorias no ano de 2017, permitindo verificar e confirmar que Espanha é o país com o qual os fluxos de transporte de mercadorias são, além de mais intensos os que representam maior valor.

Os outros países são: França, Alemanha, Reino Unido, Países Baixos, Itália, Bélgica, Polónia, Suécia e Roménia, podendo verificar-se que todos os países mantiveram as mesmas posições que ocupavam em 2016.

Para todos estes países o modo rodoviário é o mais utilizado, seguido do modo marítimo.

As mercadorias saídas, pelo modo aéreo, são muito pouco significativas.

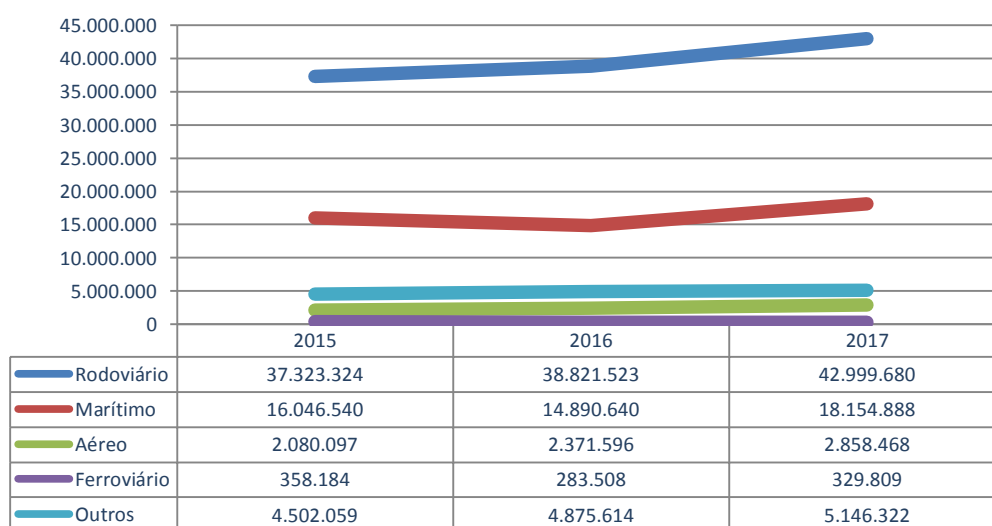
Gráfico 37 – Peso dos modos de transporte, em 2017, em milhões de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Relativamente às transacções realizadas entre Portugal e os países da União Europeia e do Resto do Mundo, tendo em conta a utilização dos vários modos de transporte, a situação é a verificada no Gráfico 37. Com base no mesmo podemos concluir que, no caso dos países da UE28, é maioritariamente utilizado o transporte rodoviário onde são transportados 32,3 mil milhões de euros em mercadorias e nas transacções com os países do resto do mundo o transporte marítimo onde são transportados 11,1 mil milhões de euros em mercadorias. Os modos de transporte mais utilizados, corresponde, também, à análise que é ao nível do volume de mercadoria.

Gráfico 38 – Evolução das entradas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em milhares de euros



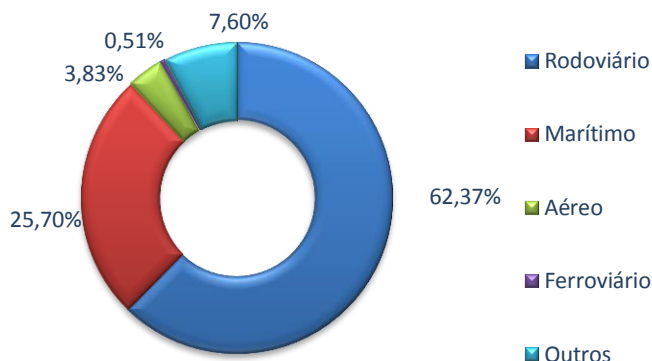
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Através do Gráfico 38 é-nos apresentada a evolução do valor das entradas de mercadorias nos anos de 2015 a 2017. Em 2017 verificou-se um aumento notório do valor das mercadorias movimentadas com recurso à utilização do transporte rodoviário e marítimo.

O modo aéreo e Outros têm vindo a subir gradualmente. Os valores das mercadorias transportadas através do modo marítimo e ferroviário tiveram um decréscimo em 2016 tendo recuperado em 2017.

O modo ferroviário, no entanto, ainda não conseguiu recuperar os valores de 2015.

Gráfico 39 – Distribuição das mercadorias entradas, por modo de transporte, de 2015 a 2017, em milhares de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O valor das mercadorias entradas, entre 2015 e 2017, por modo rodoviário, atingiu os 119,1 mil milhões de euros o que equivale a 62,37% do total entrado e o modo marítimo os 49 mil milhões de euros o equivalente a 25,70% do total, ou seja menos de metade do valor transportado por modo rodoviário.

Os restantes modos de transporte apresentam valores pouco significativos, totalizando 22,8 mil milhões de euros ou seja cerca de 11,94%.

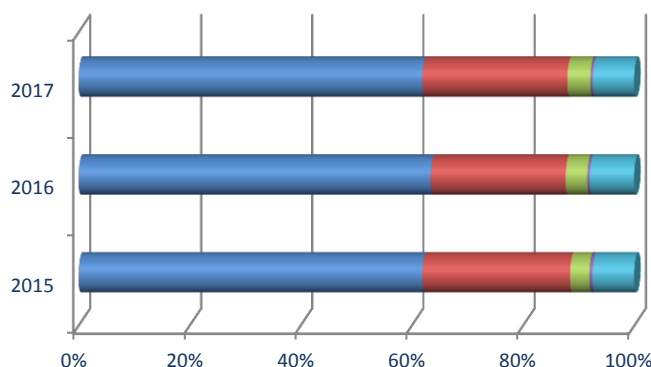
Quadro 13 - Taxa de variação das entradas, de 2015 a 2017, em euros

Anos	Taxa de variação – entradas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2016/2015	1,55%	4,01%	-7,20%	14,01%	-20,85%	8,30%
2017/2016	13,46%	10,76%	21,92%	20,53%	16,33%	5,55%

Quanto às mercadorias entradas e como consta do Quadro 13, em 2016 verificou-se uma taxa de variação de 1,55% face a 2015, variação essa que aumentou assinalavelmente, na comparação entre 2017 e 2016, traduzindo-se em 13,46%.

Em 2017, todos os modos apresentam variações positivas, significativas, como é o caso do modo marítimo, cuja variação é de 21,92%, e do modo Aéreo com 20,53%.

Gráfico 40 – Distribuição das mercadorias entradas, por modos de transporte, de 2015 a 2017, em milhares de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Através do Gráfico 40 verificamos a percentagem da distribuição anual do valor das mercadorias entradas em todos os modos de transporte.

Quadro 14 - Principais grupos de mercadorias entradas de 2015 a 2017, em milhares de euros

Grupos de Produtos (NST/2007)	Milhares de Euros	% 5 mais
11 Máq.e eq. n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica	34.779.340	18,21%
08 P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	32.251.643	16,88%
12 Material de transporte	26.563.783	13,90%
04 Produtos alimentares, bebidas e tabaco	20.423.167	10,69%
02 Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	17.761.467	9,30%
Total dos cinco mais	131.779.401	68,98%
Outros grupos	59.262.850	31,02%
Total	191.042.251	100,0%

O Quadro 14 e o Gráfico 41 apresentam os cinco grupos de mercadorias com os maiores valores de entradas no período de 2015 a 2017.

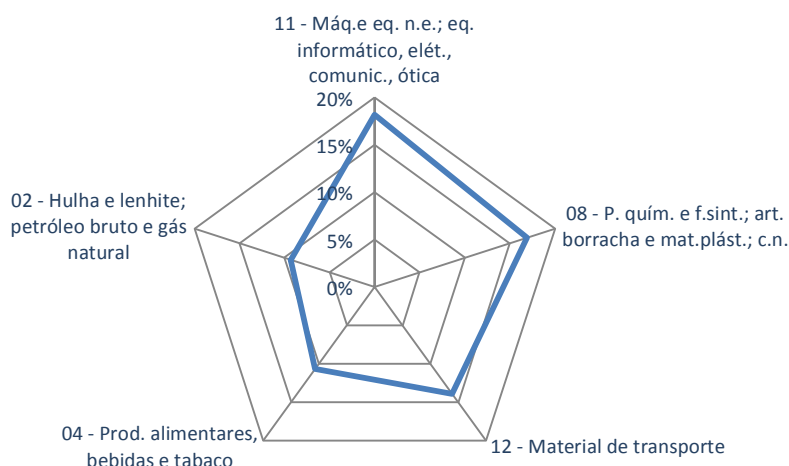
Os grupos 11 «Máquinas e equipamentos n.e., máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos elétricos n.e., equipamento de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica, relógios» e 08

«Produtos químicos e fibras sintéticas, artigos de borracha e de matérias plásticas, combustível nuclear» representam mais de metade do valor do conjunto dos cinco mais.

No seu conjunto estes grupos de mercadorias representam 68,98% do valor total das mercadorias entradas o que corresponde a 131,8 mil milhões de euros.

Os restantes quinze grupos somam 59,3 mil milhões de euros e correspondem a 31,02% de um total de 191 mil milhões de euros.

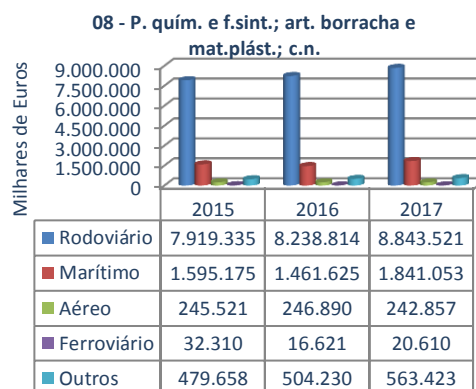
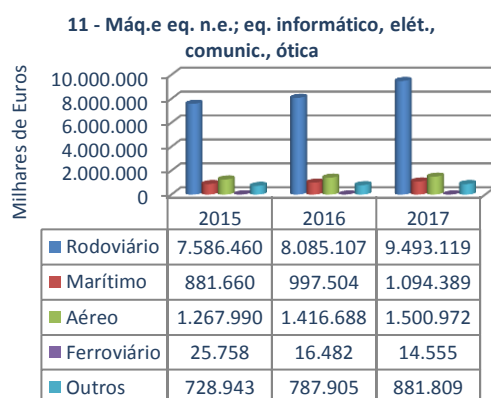
Gráfico 41 – Principais grupos de mercadorias entradas, de 2015 a 2017, em milhares de euros

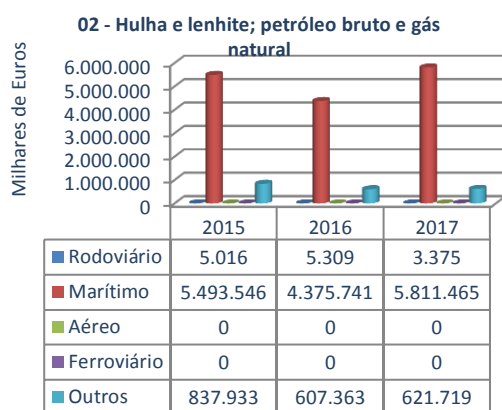
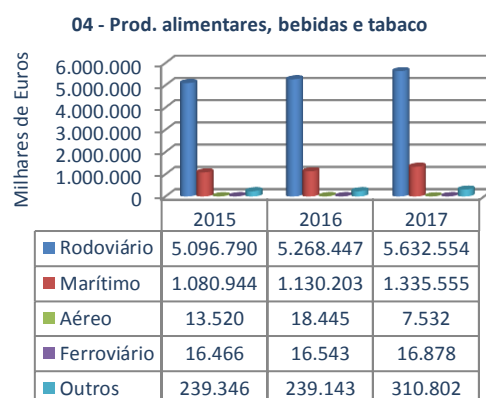
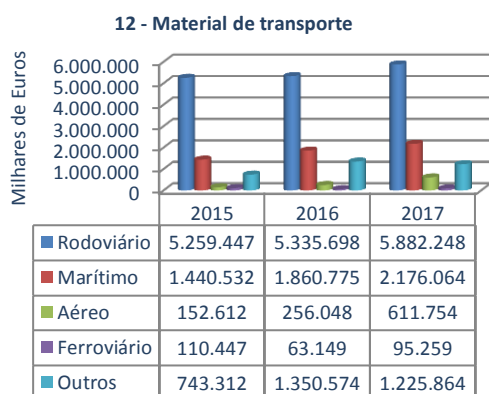


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No triénio de 2015 a 2017 os cinco grupos de mercadorias que assinalaram os valores mais altos nas entradas de mercadorias apresentaram valores que variaram entre os 18,21% e os 9,30% do total. Em relação ao ano de 2016 mantém-se a posição dos três primeiros grupos mas invertem-se as posições dos grupos 02 e 04.

Gráfico 42 – Principais grupos de mercadorias entradas, de 2015 a 2017, em milhares de euros





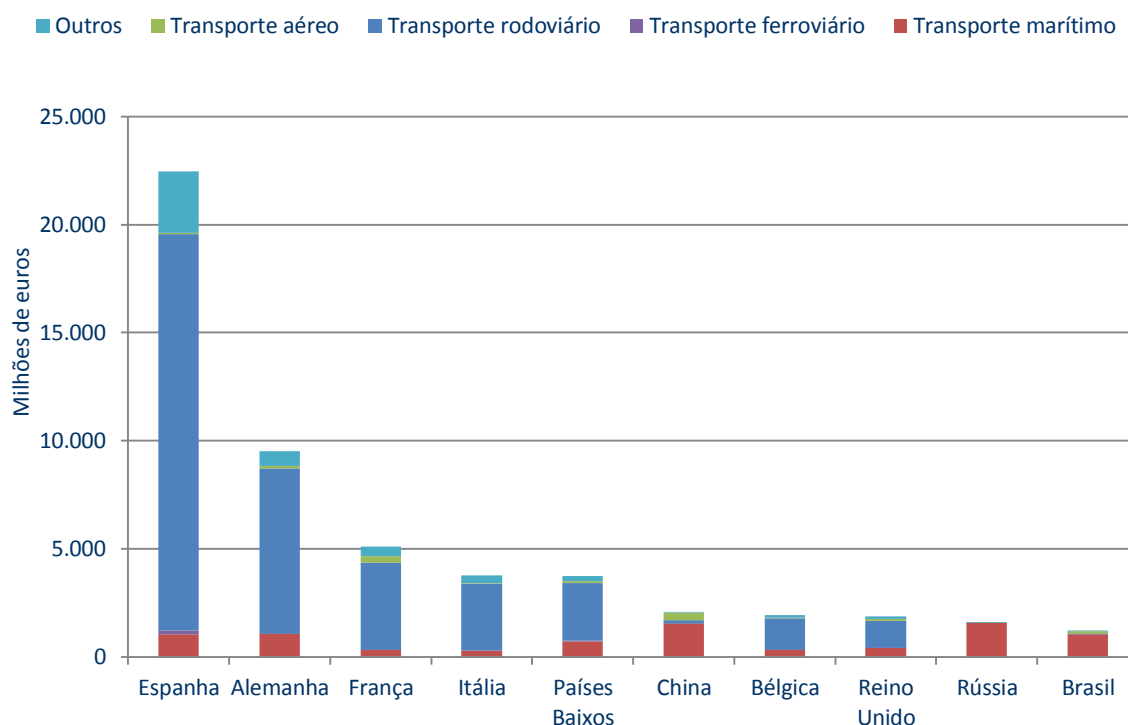
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Gráfico 42 permite constatar que o modo rodoviário tem um enorme peso no transporte de quatro dos cinco grupos de mercadorias que apresentam maiores valores nas entradas, no período referência, são eles os grupos 11, 08, 12 e 04.

Os valores associados ao transporte rodoviário, têm aumentado anualmente. Para estes grupos de mercadorias, mas em menor escala, também se verifica o recurso ao transporte marítimo.

Apenas o grupo 02 privilegia, quase exclusivamente, o modo marítimo no transporte das respetivas mercadorias.

Gráfico 43 – Mercadorias entradas por países e por modos de transporte, em 2017, em milhões de euros



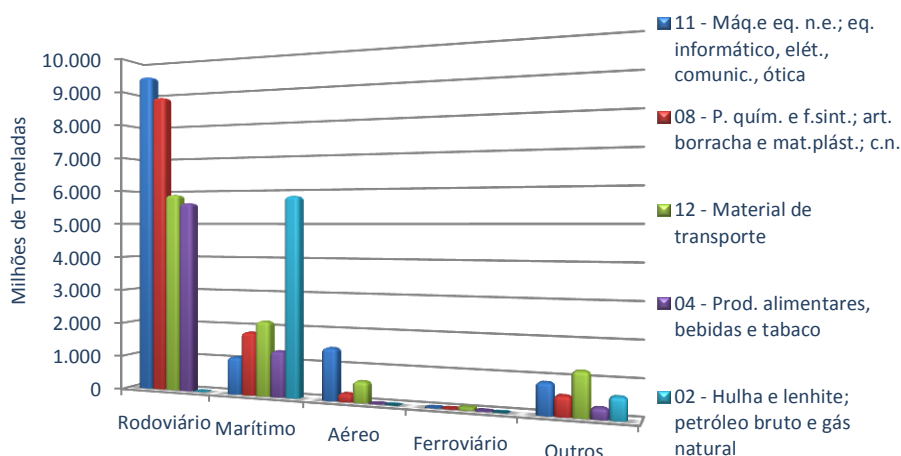
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Analisando agora as mercadorias entradas e continuando a considerar apenas os 10 países do mundo com maior peso nas transacções em 2017, a Espanha, Alemanha, França, Itália, Países Baixos, China, Rússia e Brasil, mantiveram as posições ocupadas em 2016. A Bélgica e o Reino Unido trocaram de posição.

O maior volume de negócios verifica-se no transporte rodoviário, muito à conta de Espanha, no entanto as mercadorias transportadas por mar começam a ter maior peso nas transacções, sobretudo nos casos da China, Rússia e Brasil onde tem um papel preponderante, representando, no entanto, menos de metade do valor transportado por rodovia.

Estes 10 países representam 76,57% do valor transaccionado nas entradas de mercadorias em Portugal, continuando a Espanha a ter um peso preponderante representando 42,20% no conjunto destes 10 países e 32,31% do total dos países.

Gráfico 44 – Principais grupos de mercadorias entradas, por modos de transporte, em 2017, em euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Grupos de Mercadorias /Modos de Transporte	11 - Máq.e eq. n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica	08 - P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	12 - Material de transporte	04 - Prod. alimentares, bebidas e tabaco	02 - Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural
Rodoviário	1º 9.493	1º 8.844	1º 5.882	1º 5.633	3º 3
Marítimo	3º 1.094	2º 1.841	2º 2.176	2º 1.336	1º 5.811
Aéreo	2º 1.501	4º 243	4º 612	5º 8	4º 0
Ferroviário	5º 15	5º 21	5º 95	4º 17	5º 0
Outros n.e.	4º 882	3º 563	3º 1.226	3º 311	2º 622

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

As mercadorias do grupo 11 «Máquinas e equipamentos n.e., máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos elétricos n.e., equipamento de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica, relógios», são as que representam o valor mais elevado, no transporte rodoviário ao passo que as do grupo 02 «Hulha e lenhite, petróleo e gás natural» são as que atingem o valor mais elevado no transporte marítimo

O valor em euros, das mercadorias que entram no país através do modo ferroviário é relativamente baixo.

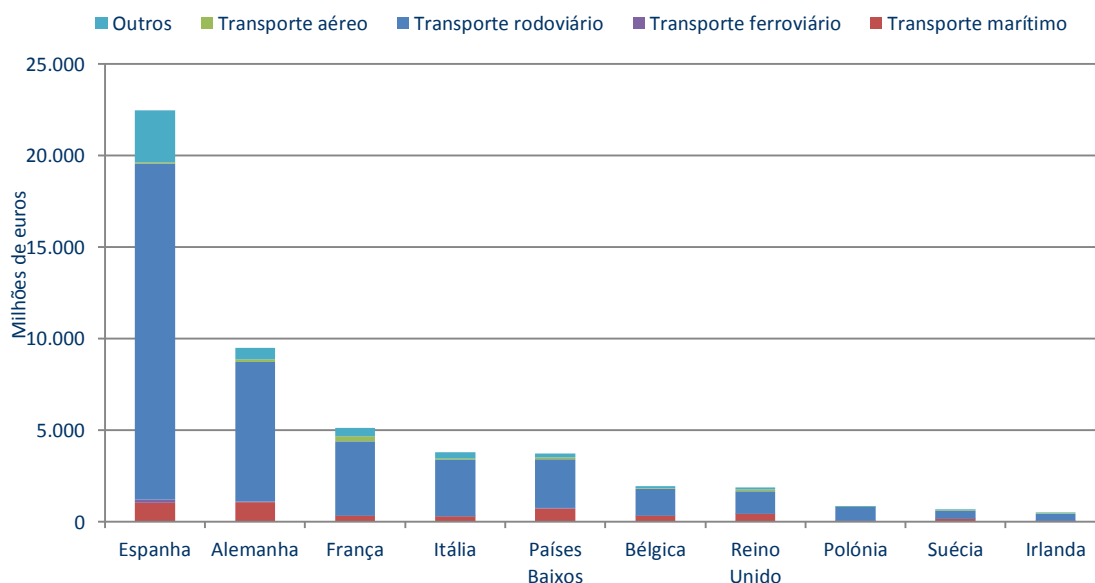
Relacionando os valores das mercadorias entradas (Gráfico 44) com os das mercadorias saídas (Gráfico 35) constatamos que as mercadorias do grupo 11 «Máquinas e equipamentos

informáticos, elétricos e óptica», são as que apresentam maior valor quer nas entradas quer nas saídas por via aérea.

Já na ferrovia são as mercadorias do grupo 12 «Material de transporte», as que apresentam maior valor nas entradas e nas saídas. No modo rodoviário as entradas com maior valor pertencem ao grupo 11 - Máquinas e equipamentos n. e.; equipamentos informáticos, elétricos enquanto que nas saídas pertencem ao grupo 05 «Têxteis, produtos têxteis, couro e artigos de couro».

Quanto ao modo marítimo as saídas com maiores valores são as das mercadorias do grupo 12 «Material de transporte» e as entradas são as do grupo 2 «Hulha e lenhite, petróleo e gás natural».

Gráfico 45 – Mercadorias entradas, de países da UE, por modo de transporte, em 2017, em milhões de euros



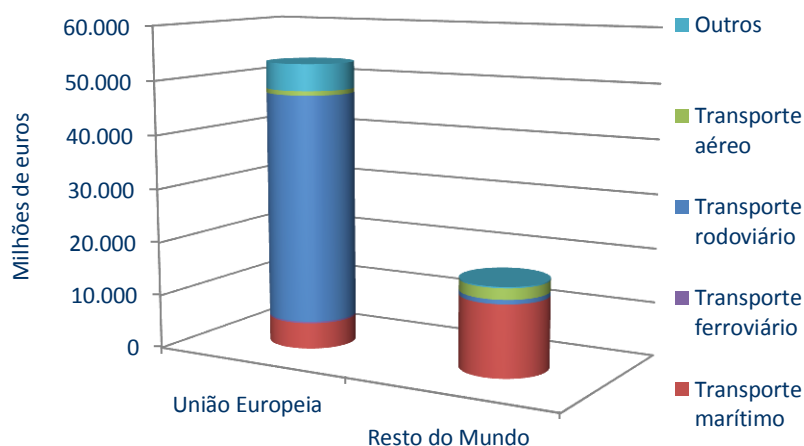
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No panorama dos dez países da UE28 com maior peso nas transações das mercadorias entradas, em 2017, é preponderante a utilização do modo rodoviário.

Ainda que as mercadorias entradas por via marítima tenham pouca expressão, sobressaem em relação aos restantes modos de transporte. Espanha, Alemanha, França, Itália, Países Baixos, Polónia, Suécia e Irlanda mantiveram as posições ocupadas em 2016. Apenas a Bélgica e o Reino Unido trocaram de posição.

Estes 10 países da UE27 representam 94,75% do valor transaccionado nas entradas de mercadorias em Portugal, continuando a Espanha a ter um peso preponderante representando 44,62% no conjunto destes 10 países e 42,28% do total dos países da UE27.

Gráfico 46 – Peso dos modos de transporte nas entradas de mercadorias, em 2017, em milhões de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Razões de ordem geográfica e logística determinam que o transporte rodoviário tenha um peso dominante no valor das transacções realizadas entre os países da União Europeia e Portugal, representa 79,49%, e que nas transacções com o Resto do Mundo esse peso seja assumido pelo modo marítimo, 81,18%.

4. Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, por modo de transporte, de 2015 a 2017

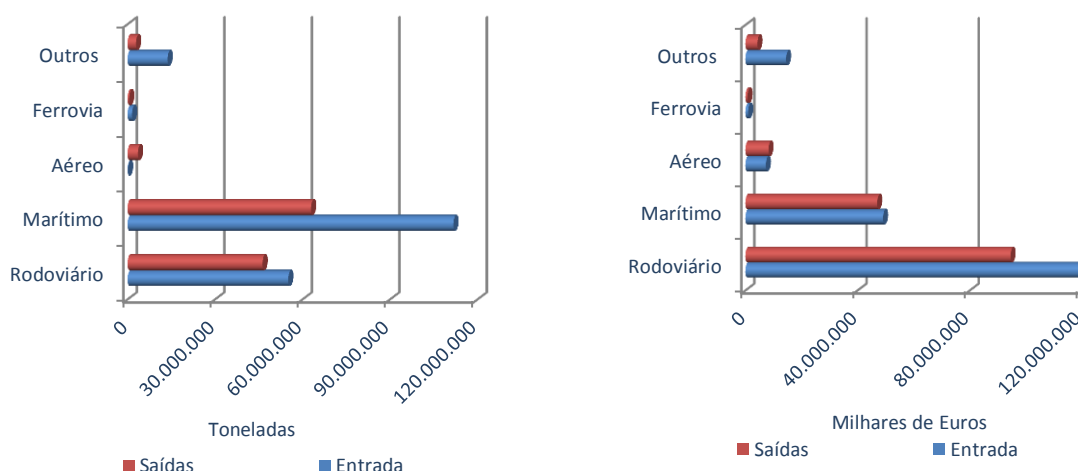
Apresentados os dados do transporte de mercadorias em toneladas e em euros pretende-se agora relacionar os mesmos por modos de transporte.

Assim, no período de 2015 a 2017, verifica-se que as mercadorias transportadas por via aérea têm um valor muito superior ao valor das mercadorias transportadas por outros modos de transporte. O valor médio por tonelada transportada, mais concretamente nas mercadorias entradas no país, atinge os 54.550,9 euros, para uma média de 1.073,2 euros a tonelada, nos outros meios de transporte, o que reflecte o elevado valor das mercadorias transportadas por modo aéreo.

Em termos totais, o valor/tonelada das mercadorias saídas é mais elevado que o valor das mercadorias entradas. Por modo de transporte, os modos marítimo, ferroviário e o “outros”, têm um valor/tonelada saída superior ao valor da tonelada entrada.

Os valores das toneladas de mercadorias entradas por modo rodoviário e aéreo são superiores aos das mercadorias saídas, sobretudo no modo aéreo no qual são cerca de 23 vezes superiores.

Gráfico 47 – Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, de 2015 a 2017

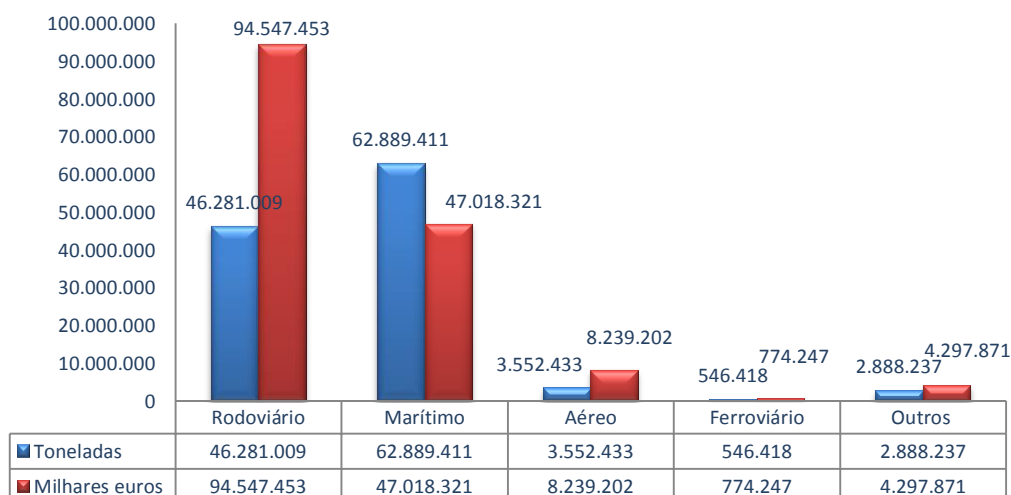


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Na vertente peso os valores das entradas são mais elevados do que os das saídas, em todos os modos de transporte à exceção do modo aéreo, no qual se verifica a situação inversa.

Na vertente do valor também se verificam as mesmas relações nos diferentes modos de transporte.

Gráfico 48 - Valor das mercadorias saídas por modo de transporte, de 2015 a 2017



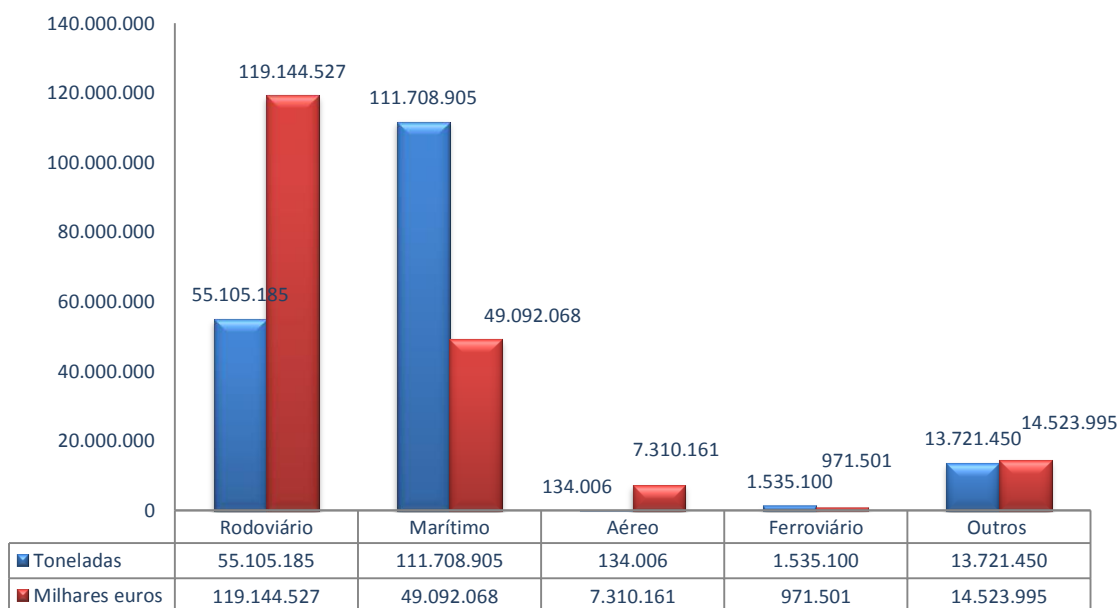
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Ao nível das saídas, o Gráfico 48 mostra que o modo de transporte no qual se movimenta o maior valor de mercadorias é o rodoviário e o que movimenta maior número de toneladas é o marítimo.

Os modos aéreo e o modo outros tem pouca expressão e quanto ao modo ferroviário pode dizer-se que é inexpressivo.

Verifica-se assim que as mercadorias com menor valor são transportadas por via marítima e as de maior valor, são transportadas por via aérea e rodoviária.

Gráfico 49 – Valor das mercadorias entradas, por modo de transporte, de 2015 a 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Ao nível das entradas, o Gráfico 49 mostra que o modo de transporte no qual se movimenta o maior valor de mercadorias é o rodoviário e o que movimenta maior número de toneladas é o marítimo. O modo «outros» começa a ser mais representativo face aos valores do ano de 2016. Os modos aéreo e ferroviário têm pouca expressão.

Observando os Gráficos 48 e 49 podemos concluir que os dois modos de transporte mais representativos, rodoviário e marítimo apresentam valores superiores, nas entradas, quer no peso quer no valor, em relação às saídas.

Quadro 15 – Valor médio, por tonelada, das mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, de 2015 a 2017, em euros

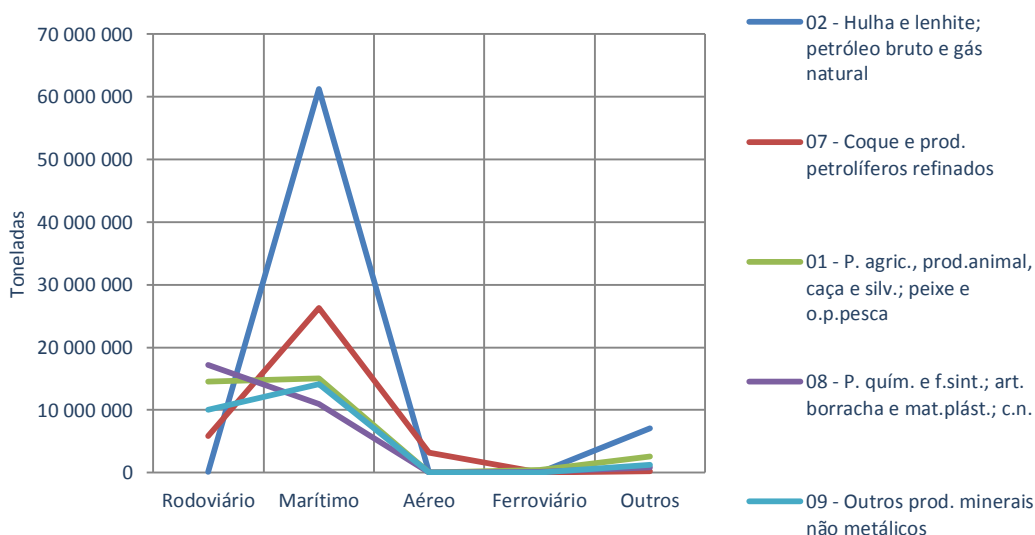
Movimento	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros	Total
Entradas	2.162,1 €	439,5 €	54.550,9 €	632,9 €	1.058,5 €	1.048,5 €
Saídas	2.042,9 €	747,6 €	2.319,3 €	1.417,0 €	1.488,1 €	1.333,3 €

O Quadro 15 evidencia que o valor médio total por tonelada das mercadorias saídas, sendo de realçar o elevado valor médio das mercadorias entradas por via aérea, cerca de 54.550,9 euros por tonelada.

No geral todos os outros modos, à excepção do rodoviário, tem um valor médio da tonelada inferior ao das saídas.

O valor médio das saídas por via aérea também é o mais elevado, de todos os modos, atingindo 2.319,3 euros. Em contrapartida, o modo marítimo, é o que apresenta valores médios mais baixos, quer nas entradas, valendo cada tonelada 439,5 euros, quer nas saídas, com o valor de 747,6 euros por tonelada.

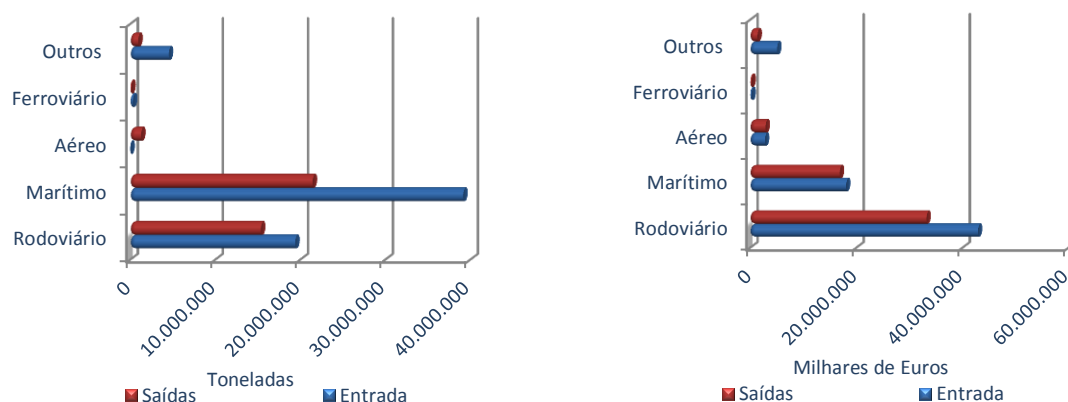
Gráfico 50 – Peso das principais mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, de 2015 a 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 50 espelha a preponderância das mercadorias do grupo 02 «Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural» no transporte marítimo e a reduzida expressão dos modos aéreo e ferroviário no transporte das mercadorias dos cinco grupos identificados.

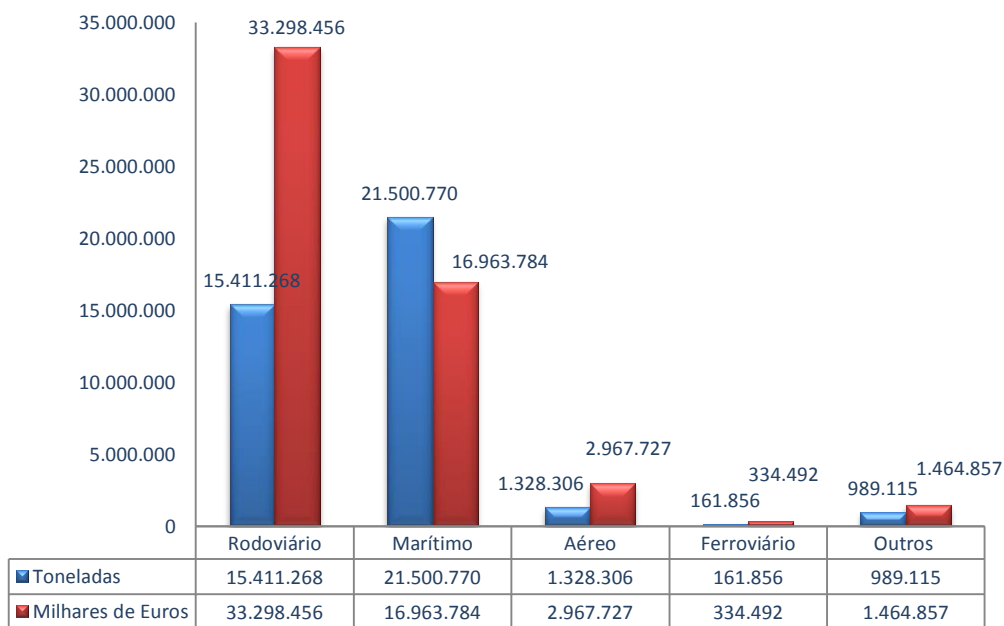
Gráfico 51 – Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, em 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Apresentados os dados do transporte de mercadorias em toneladas e em euros pretende-se agora analisar a relação entre os modos de transporte e o peso e valor das mercadorias transportadas em 2017.

Gráfico 52 - Valor das mercadorias saídas por modo de transporte, em 2017

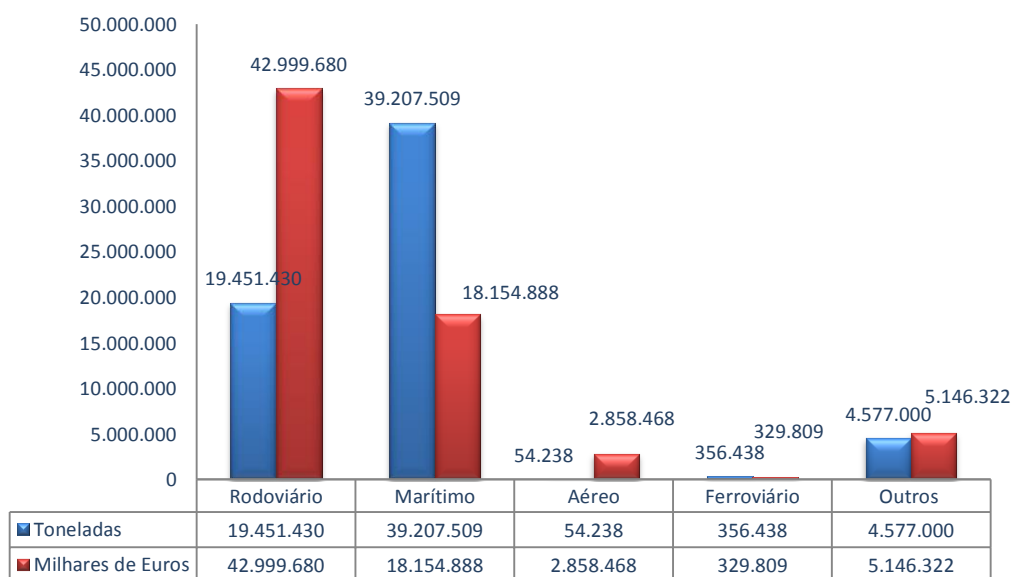


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Ao nível das saídas e 2017, o Gráfico 52 mostra que o modo de transporte no qual se movimenta o maior valor de mercadorias é o rodoviário e o que movimenta maior número de toneladas é o marítimo.

Continua a verificar-se que as mercadorias com menor valor são transportadas por via marítima e as de maior valor, são transportadas por via aérea e rodoviária.

Gráfico 53 – Valor das mercadorias entradas, por modo de transporte, em 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Ao nível das entradas em 2017, o Gráfico 53 mostra que o modo de transporte no qual se movimenta o maior valor de mercadorias é o rodoviário e o que movimenta maior número de toneladas é o marítimo.

Quadro 16 – Valor médio, por tonelada, das mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, em 2017, em euros

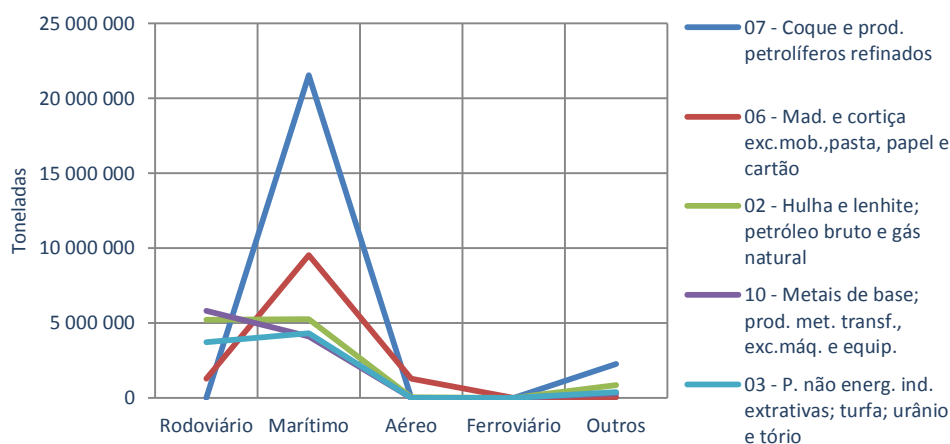
Movimento	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros	Total
Entradas	2.210,6 €	463,0 €	52.702,0 €	925,3 €	1.124,4 €	1.091,8 €
Saídas	2.160,7 €	789,0 €	2.234,2 €	2.066,6 €	1.481,0 €	1.397,0 €

O Quadro 16 evidencia que o valor médio total das mercadorias entradas é inferior ao valor médio total das mercadorias saídas. De realçar o elevado valor médio das mercadorias entradas por via aérea, cerca de 52.702,0 euros por tonelada.

O valor médio das saídas por via aérea também é o mais elevado de todos os modos atingindo os 2.234,2 euros. Em contrapartida o modo marítimo é o que apresenta os valores médios

mais baixos tanto nas entradas como nas saídas, valendo cada tonelada entrada uma média de 463 euros, e as toneladas saídas uma média de 789,0 euros por tonelada.

Gráfico 54 – Peso das principais mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, em 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

De acordo com o quadro 54 as mercadorias mais transportadas por via marítima em 2017, pertenciam ao grupo 07 - Coque e produtos petrolíferos refinados. Esta posição em 2016 era ocupada pelo grupo 02 - Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural.

O modo marítimo é também o mais utilizado para o transporte de 06 «Madeira e cortiça excluindo mobiliário, pasta, papel e cartão». O segundo modo de transporte mais utilizado é o rodoviário.

Em síntese, no triénio objeto de análise no presente relatório, em termos globais de entradas e saídas, o transporte aéreo, teve uma evolução gradual do número de toneladas transportadas. Já o transporte marítimo e o rodoviário apresentaram variações. Com efeito, após uma descida em 2016, em 2017 constata-se uma subida assinalável dos valores registados pelos mesmos. Quanto ao transporte ferroviário que em 2016 tinha registado uma ligeira subida em 2017 apresentou valores muito inferiores a 2015.

O grupo de mercadorias que movimentou maior tonelagem foi o 02 «Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural», quase exclusivamente através do transporte marítimo.

Também numa perspectiva global das entradas e das saídas, mas agora tendo em conta os valores transportados, verificou-se que ao longo do triénio, as mercadorias que atingiram os valores mais elevados foram transportadas através do modo rodoviário, cuja importância tem vindo em crescendo. O transporte marítimo, o segundo mais importante, após uma descida dos valores transportados, em 2016, aumentou, consideravelmente, em 2017, ultrapassando os valores de 2015. O modo aéreo tem subido gradualmente e no modo ferroviário, que tem uma expressão mínima, têm-se verificado algumas oscilações.

Tendo em conta os valores transportados, o grupo de mercadorias com maior expressão, é o 11 «Máquinas e equipamentos não especificados, máquinas de escritório e equipamento

informático; máquinas e aparelhos elétricos não especificados, equipamento de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica, relógios» ao qual se segue o grupo 08 «Produtos químicos e fibras sintéticas, artigos de borracha e de matérias plásticas, combustível nuclear».

No âmbito das trocas de bens realizadas, em 2017, entre Portugal e a U.E., os países que se destacaram foram: Espanha, Alemanha e França, quer nas entradas e saídas de mercadorias quer relativamente ao valor e tonelagem das mesmas. No seu conjunto, representaram 67,3% do valor total das saídas e 69,8% do valor total das entradas de bens. Quanto ao peso, os três países representaram 68,4% do total das saídas e atingem 77,7% do total das entradas de bens.

Também em 2017, mas relativamente ao comércio com os países de fora da U.E., as entradas com maior valor vêm da China, da Rússia e do Brasil e com a tonelagem mais elevada da Colômbia, da Rússia e do Brasil. Quanto às saídas com maior valor o seu destino é para os EUA, Angola e Brasil e com peso mais elevado também para os EUA e para Marrocos e China.

Nas transacções dentro da União Europeia, em 2017, o modo rodoviário é o mais utilizado representando 79,8% dos valores transportados e em peso representa 61,5 %.

Fora da União Europeia, a via mais usada é a marítima, registando 78,5% dos valores transaccionados e 96,3% da tonelagem transportada.