



Os transportes internacionais de mercadorias, em Portugal

2013 a 2015

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 2013 a 2015, em toneladas	5
3.	Evolução do transporte internacional de mercadorias em Portugal, no período de 2013 a 2015, em euros	21
4.	Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, por modo de transporte, de 2013 a 2015	37

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução do total das mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2008 a 2015	6
Gráfico 2 – Distribuição do total das mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte de 2013 a 2015, em toneladas	6
Gráfico 3 – Mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte de 2013 a 2015, em toneladas	7
Gráfico 4 – Total de entradas e saídas dos principais grupos de mercadorias, de 2013 a 2015, em toneladas	8
Gráfico 5 – Principais grupos de mercadorias, com total de entradas e saídas, de 2013 a 2015, em toneladas	9
Gráfico 6 – Evolução das saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em toneladas	10
Gráfico 7 – Distribuição total das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em toneladas	10
Gráfico 8 – Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em toneladas	11
Gráfico 9 – Mercadorias saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2013 a 2015, em toneladas	12
Gráfico 10 – Principais grupos de mercadorias saídas, de 2013 a 2015, em toneladas	12
Gráfico 11 – Mercadorias saídas, por país e por modos de transporte, em 2015, em toneladas	13
Gráfico 12 – Mercadorias saídas, por modos de transporte, em 2015, em toneladas	14
Gráfico 13 – Mercadorias saídas para países da UE, por modos de transporte, em 2015, em toneladas	14
Gráfico 14 – Peso dos modos de transporte, nas mercadorias saídas, em 2015, em toneladas	15
Gráfico 15 – Evolução das entradas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em toneladas	15
Gráfico 16 – Distribuição total das mercadorias entradas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em toneladas	16
Gráfico 17 – Distribuição das mercadorias entradas, por modos de transporte de 2013 a 2015, em toneladas	16
Gráfico 18 – Mercadorias entradas, dos principais grupos de mercadorias, de 2013 a 2015, em toneladas	17
Gráfico 19 – Principais grupos de mercadorias por total de entradas, de 2013 a 2015, em toneladas	18
Gráfico 20 – Mercadorias entradas, por país e por modos de transporte, em 2015, em toneladas	19
Gráfico 21 – Mercadorias entradas, por modos de transporte, em 2015, em toneladas	19
Gráfico 22 – Mercadorias entradas com origem em países da UE, por modos de transporte, em 2015, em toneladas	20

Gráfico 23 – Peso dos modos de transporte, em 2015, em milhares de toneladas.....	20
Gráfico 24 – Evolução do total de mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2008 a 2015, em milhares de euros.....	21
Gráfico 25 - Distribuição do total das entradas e saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em euros	21
Gráfico 26 - Mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em milhares de euros.....	22
Gráfico 27 – Total de entradas e saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2013 a 2015, em milhares de euros ...	24
Gráfico 28 – Principais grupos de mercadorias, por total de entradas e saídas, de 2013 a 2015, em milhares de euros	24
Gráfico 29 – Evolução das saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em milhares de euros	25
Gráfico 30 - Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em euros	26
Gráfico 31 – Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em euros.....	27
Gráfico 32 - Mercadorias saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2013 a 2015, em euros.....	28
Gráfico 33 – Principais grupos de mercadorias, saídas de 2013 a 2015, em milhares de euros.....	28
Gráfico 34 – Mercadorias saídas, por país e por modo de transporte, em 2015, em milhões de euros.....	29
Gráfico 35 – Principais grupos de mercadorias saídas, por modos de transporte, em 2015, em euros	30
Gráfico 36 – Mercadorias saídas para países da UE, por modo de transporte, em 2015, em milhões de euros.....	30
Gráfico 37 – Peso dos modos de transporte, nas mercadorias, em 2015, em milhões de euros	31
Gráfico 38 – Evolução das entradas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em milhares de euros	31
Gráfico 39 – Distribuição das mercadorias entradas, por modo de transporte, de 2013 a 2015, em milhares de euros	32
Gráfico 40 – Distribuição das mercadorias entradas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em milhares de euros...	33
Gráfico 41 – Principais grupos de mercadorias entradas, de 2013 a 2015, em milhares de euros.....	34
Gráfico 42 – Principais grupos de mercadorias entradas, de 2013 a 2015, em milhares de euros.....	34
Gráfico 43 – Mercadorias entradas por países e por modos de transporte, em 2015, em milhões de euros.....	35
Gráfico 44 – Principais grupos de mercadorias entradas, por modos de transporte, em 2015, em euros	36
Gráfico 45 – Mercadorias entradas, de países da UE, por modo de transporte, em 2015, em milhões de euros.....	36
Gráfico 46 – Peso dos modos de transporte nas entradas de mercadorias, em 2015, em milhões de euros	37
Gráfico 47 – Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, de 2013 a 2015	38
Gráfico 48 - Valor das mercadorias saídas por modo de transporte, de 2013 a 2015.....	38
Gráfico 49 – Valor das mercadorias entradas, por modo de transporte, de 2013 a 2015	39
Gráfico 50 – Peso das principais mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, de 2013 a 2015.....	39
Gráfico 51 – Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, em 2015	40
Gráfico 52 - Valor das mercadorias saídas por modo de transporte, em 2015	40

Gráfico 53 – Valor das mercadorias entradas, por modo de transporte, em 2015	41
Gráfico 54 – Peso das principais mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, em 2015.....	42

Índice de Quadros

Quadro 1 - Taxa de variação das entradas e das saídas, de 2013 a 2015, em toneladas	7
Quadro 2 - Taxa anual de cobertura das entradas e saídas, de 2013 a 2015, em toneladas	7
Quadro 3 - Principais grupos de mercadorias por total das entradas e saídas, de 2013 a 2015, em toneladas.....	8
Quadro 4 - Taxa de variação das saídas de 2013 a 2015	10
Quadro 5 - Principais grupos de mercadorias saídas, de 2013 a 2015, em toneladas	11
Quadro 6 - Taxa de variação das entradas, de 2013 a 2015	16
Quadro 7 - Principais grupos de mercadorias entradas, de 2013 a 2015, em toneladas	17
Quadro 8 - Taxa de variação das entradas e saídas, de 2013 a 2015, em euros	22
Quadro 9 - Taxa anual de cobertura das entradas e saídas, de 2013 a 2015, em euros.....	23
Quadro 10 - Principais grupos de mercadorias, por total de entradas e saídas, de 2013 a 2015, em milhares de euros	23
Quadro 11 - Taxa de variação das saídas, de 2013 a 2015, em euros	26
Quadro 12 - Principais grupos de mercadorias saídas, de 2013 a 2015, em milhares de euros.....	27
Quadro 13 - Taxa de variação das entradas, de 2013 a 2015, em euros	32
Quadro 14 - Principais grupos de mercadorias entradas de 2013 a 2015, em milhares de euros.....	33
Quadro 15 – Valor médio, por tonelada, das mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, de 2013 a 2015, em euros	39
Quadro 16 – Valor médio, por tonelada, das mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, em 2015, em euros	41

Transporte Internacional de Mercadorias, em Portugal, de 2013 a 2015

1. Introdução

Na era da globalização, a logística e os transportes, são vitais para uma economia sustentada. Inevitavelmente, todos os sectores da economia estarão dependentes, de forma mais ou menos direta, da funcionalidade e eficiência obtidas pelo setor dos transportes. Dada a importância daquele setor, apresenta-se como particularmente relevante analisar o seu impacto, nomeadamente, na circulação internacional de mercadorias.

O transporte de mercadorias consiste no movimento de mercadorias entre lugares. O setor dos transportes é integrado por três componentes: as infraestruturas, os veículos e a circulação de mercadorias. Os vários tipos de Infraestruturas existentes são correspondentes aos modos de transporte: rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo, fluvial e tubular, entre outros. Os veículos utilizam a rede de infraestruturas para conseguirem concretizar as operações comerciais associadas ao transporte e são condicionados pelas leis e regimes em vigor, no espaço em que se movem.

O Instituto Nacional de Estatística (INE) disponibiliza a informação relativa 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.

O movimento de mercadorias, na óptica dos transportes, é analisado com base nos modos rodoviário, marítimo, aéreo e ferroviário, sendo a informação que não se integra em nenhum daqueles modos agrupada em «Outros», designadamente: remessas postais, instalações fixas de transporte e propulsão própria e transporte não identificado.

A abordagem à situação do transporte internacional de mercadorias, que agora se faz, tem como fonte a informação disponibilizada pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) na vertente dos transportes. O período temporal é de 2013 a 2015.

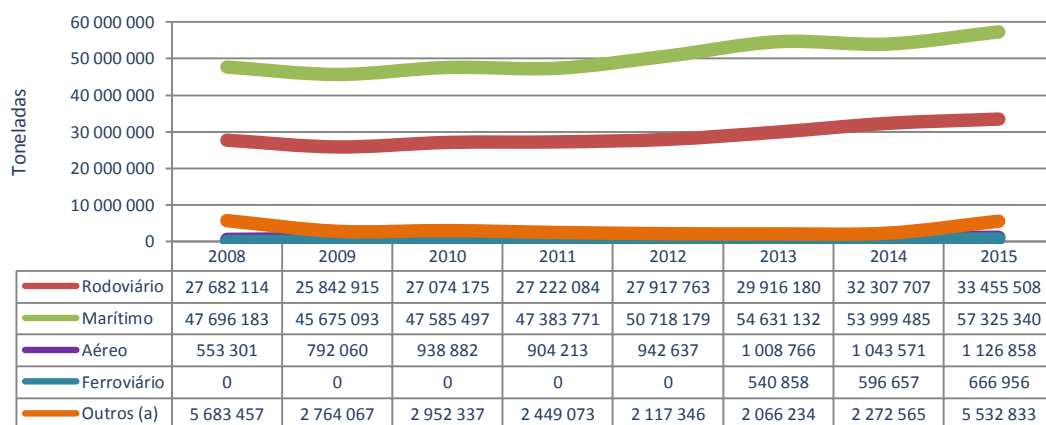
2. Evolução do transporte internacional, em Portugal, no período de 2013 a 2015, em toneladas

O presente relatório reporta-se ao transporte internacional de mercadorias no período de 2013 a 2015, no entanto, o Gráfico 1, abrange o período de 2008 a 2015, com o objetivo de apresentar uma série mais longa de dados.

Através da análise do Gráfico 1 podemos verificar que, no ano de 2009, houve uma quebra do volume de mercadorias transportadas que recuperou no ano de 2010 tendo-se mantido relativamente estável em 2011, para todos os modos de transporte, à exceção do transporte aéreo. Já em 2012 registou-se um crescimento considerável.

Também no período de 2013 a 2015 houve aumentos de tonelagem transportada em todos os modos de transporte. Com efeito, o volume total de mercadorias transportadas passou de um total de 88,2 milhões de toneladas, em 2013, para um total de 98,1 milhões de toneladas em 2015, reflectindo uma variação média anual de 5,54%. Nos anos anteriores, entre 2007 e 2009, a variação fora de -5,2% e de +2%, entre 2010 e 2012.

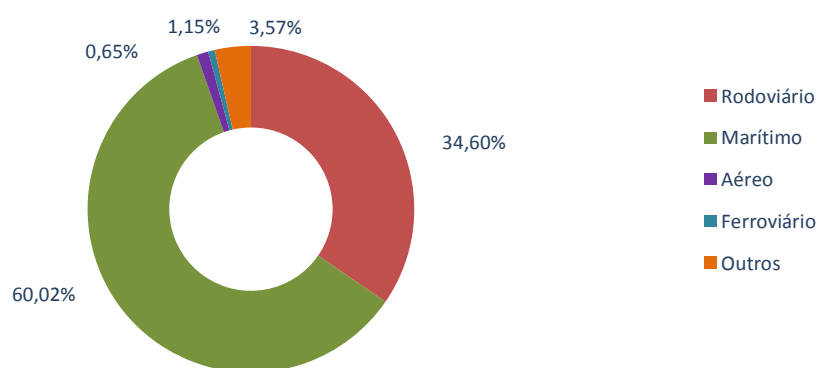
Gráfico 1 – Evolução do total das mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2008 a 2015



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

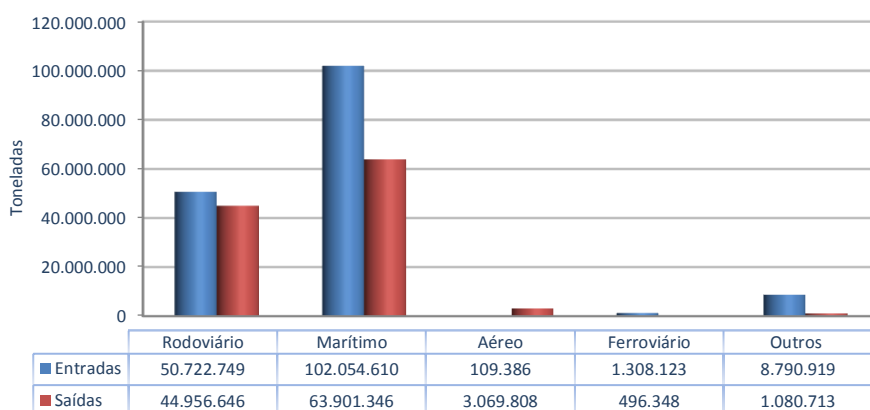
Embora, entre 2013 e 2015, todos os modos de transporte tenham registado aumentos de tonelagem, ainda assim o modo marítimo sobressai em relação aos demais, registando, em 2015, 57,3 milhões de toneladas, o que representa um aumento de 6,16% face a 2014, ano em que se verificou um decréscimo de 1,16%, relativamente a 2013. Dos 57,3 milhões de toneladas de mercadorias movimentadas nos portos nacionais, em 2015, 21,1 milhões correspondem a mercadorias saídas e cerca de 36,2 milhões a mercadorias entradas.

Gráfico 2 - Distribuição do total das mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte de 2013 a 2015, em toneladas



Do total de mercadorias movimentadas entre 2013 e 2015, 165,9 milhões de toneladas foram transportadas por via marítima, o que representa 60,02% do total, seguindo-se o modo rodoviário que assegurou o transporte de 95,6 milhões de toneladas ou seja, 34,60% do total movimentado. O transporte aéreo movimentou 1,15% do total, ao passo que o transporte ferroviário representou apenas 0,65% do total de toneladas exportadas, conforme está patente no Gráfico 2.

Gráfico 3 - Mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte de 2013 a 2015, 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 2013 a 2015, permite estabelecer a relação entre umas e outras e verificar que as entradas são sempre superiores às saídas, em todos os modos de transporte, excepto no modo aéreo em que a situação é claramente inversa.

Assim, as entradas representaram 58,95% do peso das mercadorias transportadas, notando-se uma ligeira tendência crescente, visto que passaram de 58,31%, em 2013, para 59,97%, em 2015. Consequentemente nas saídas verifica-se um decréscimo, já que representaram 40,03% dos transportes realizados, em 2015, contra 41,69%, em 2013.

Quadro 1 - Taxa de variação das entradas e das saídas, de 2013 a 2015, em toneladas

Anos	Taxa de variação – entradas e saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2014/2013	2,33%	7,99%	-1,16%	3,45%	10,32%	9,99%
2015/2014	8,74%	3,55%	6,16%	7,98%	11,78%	143,46%

O Quadro 1 apresenta as taxas de variação entre os totais de entradas e de saídas de mercadorias, por modo de transporte, entre os anos 2014 e 2013 e entre 2015 e 2014. Constatamos que, à excepção do modo ferroviário, que cresceu moderadamente, assinalam-se grandes variações em todos os modos de transporte. Com efeito, excluindo o modo rodoviário, que decresceu para menos de metade, todos apresentaram aumentos significativos, sobretudo o conjunto de transportes designado por «outros» que cresceu exponencialmente.

Quadro 2 - Taxa anual de cobertura das entradas e saídas, de 2013 a 2015, em toneladas

Anos	Taxa de cobertura – entradas e saídas de mercadorias %					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2013	71,49	91,80	63,94	2873,96	38,60	0,11
2014	71,06	84,03	66,42	2691,17	36,12	0,46
2015	66,75	90,42	58,00	2859,34	39,08	23,92
2013/2015	69,64	88,63	62,61	2806,39	37,94	12,29

O Quadro 2 apresenta a taxa de cobertura das entradas e das saídas, que mede a relação entre o valor dos produtos saídos/exportados e o valor dos produtos entrados/importados, por modo de transporte, ano a ano, de 2013 a 2015 e no período de 2013 a 2015. Através do mesmo podemos observar a tendência decrescente das taxas de cobertura que se traduzem numa taxa de cobertura, no período, de 69,64%.

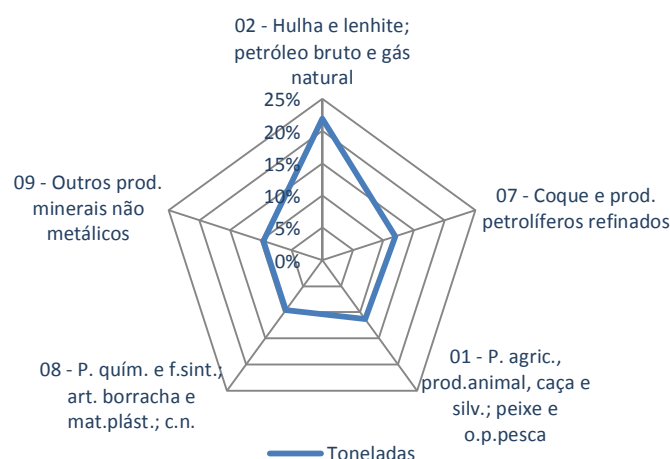
Quadro 3 - Principais grupos de mercadorias por total das entradas e saídas, de 2013 a 2015, em toneladas

Grupos de Produtos (NST/2007)	Toneladas	% 5 mais
02 Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	60.553.626	21,90%
07 Coque e prod. petrolíferos refinados	33.013.262	11,94%
01 P. agric., prod. animal, caça e silv. ; peixe e o.p.pesca	31.326.129	11,33%
08 P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	26.549.133	9,60%
09 Outros prod. minerais não metálicos	26.512.378	9,59%
Total dos cinco mais	177.954.527	64,36%
Outros grupos	98.536.122	35,64%
Total	276.490.649	100,0%

Dos vinte grupos que integram a Nomenclatura Uniforme para as Estatísticas dos Transportes, versão 2007 (NST 2007), destacam-se os cinco 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».

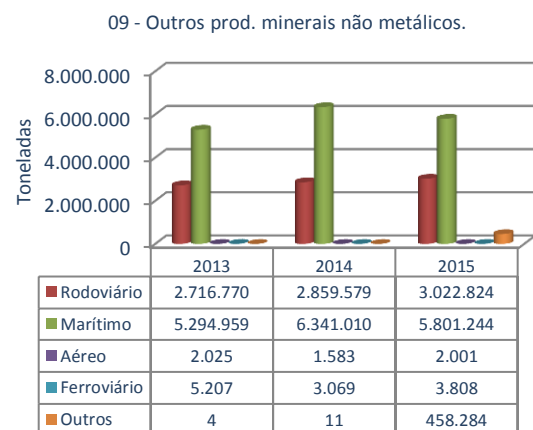
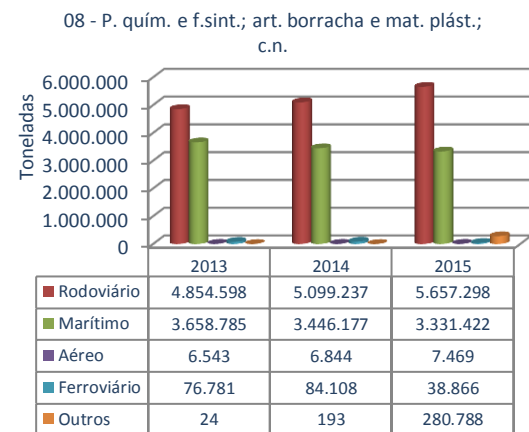
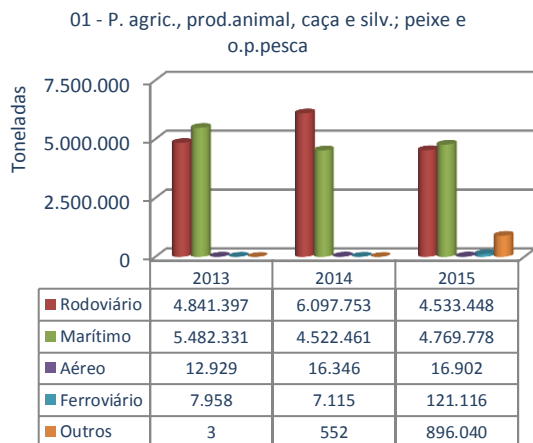
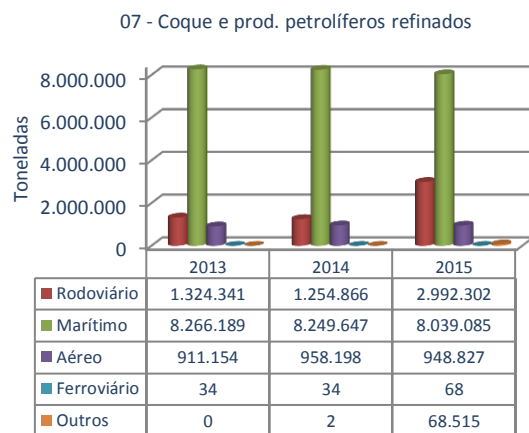
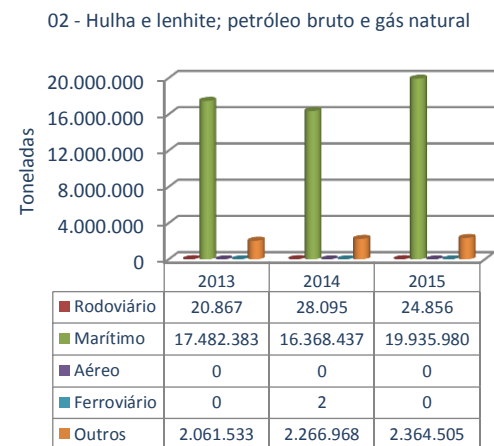
Como está patente no Quadro 3 o conjunto daqueles cinco grupos de mercadorias representam 64,36% do total das mercadorias transportadas e os restantes quinze grupos representam 35,64%, pouco mais de um terço do total.

Gráfico 4 – Total de entradas e saídas dos principais grupos de mercadorias, de 2013 a 2015, em toneladas



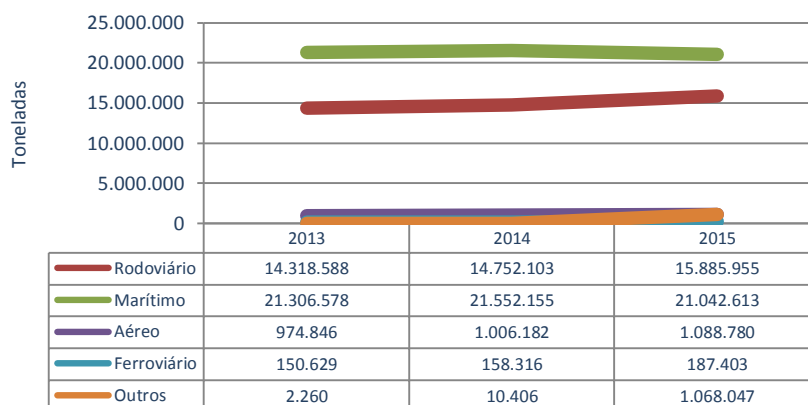
Continuando a analisar os cinco principais grupos de mercadorias supra identificados constatamos que o grupo que assume maior relevo é o 02 – «Hulha e lenhite, petróleo bruto e gás natural», com 21,90% da totalidade de mercadorias transportadas. Os restantes quatro grupos de mercadorias, dadas as tonelagens movimentadas, pode dizer-se que estão agrupados dois a dois: os grupos 07 e 01 com 11,94% e 11,33%, respectivamente, e os grupos 08 e 09 praticamente com o mesmo peso, 9,60% e 9,59%, também respectivamente.

Gráfico 5 – Principais grupos de mercadorias, com total de entradas e saídas, de 2013 a 2015, em toneladas



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 vantagem para o primeiro.

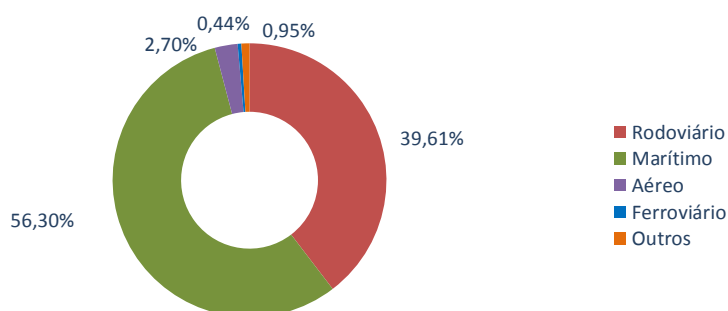
Gráfico 6 – Evolução das saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 6 demonstra que, no período em análise, a evolução das saídas de mercadorias foi pouco notória, apresentando, no entanto, uma ligeira quebra no setor marítimo e um aumento significativo no grupo «Outros». Tal aumento deve-se, em parte, ao facto de a partir em 2013 os transportes não identificados passarem a integrar o conjunto outros. 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 2013 a 2015, em toneladas



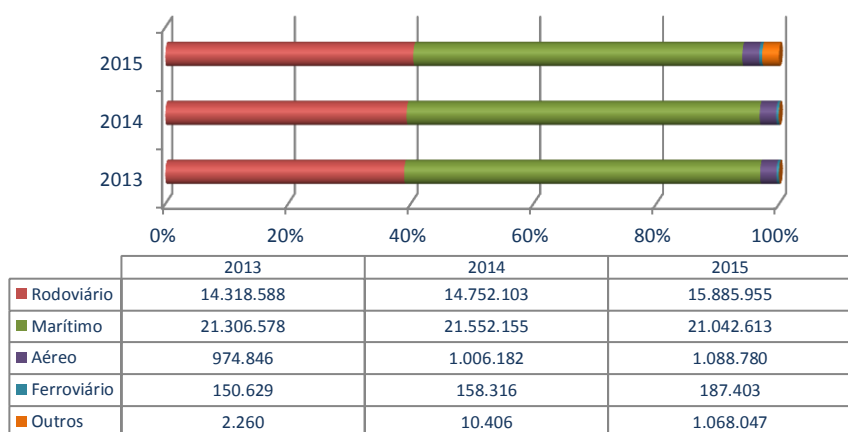
Do total de mercadorias saídas entre 2013 e 2015, 63,9 milhões de toneladas foram transportadas por via marítima o que representa 56,30% do total das mercadorias transportadas. O modo rodoviário assegurou o transporte de 44,9 milhões de toneladas, o equivalente a 39,61% do total transportado. Por seu lado o transporte aéreo movimentou 2,70% do total das mercadorias saídas, ao passo que o transporte ferroviário apenas 0,44% do total de toneladas saídas.

Quadro 4 - Taxa de variação das saídas de 2013 a 2015

Anos	Taxa de variação – saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferrovário	Outros
2014/2013	1,98%	3,03%	1,15%	3,21%	5,10%	360,42%
2015/2014	4,79%	7,69%	-2,36%	8,21%	18,37%	10164,23%

Como consta do Quadro 4, relativamente às mercadorias saídas, verificou-se, em 2014, uma taxa de variação de 1,98 %, face a 2013, variação essa que se acentuou bastante, na comparação de 2015 com 2014, traduzindo-se em 4,79%. As variações aumentaram significativamente em todos os modos de transporte à excepção do marítimo que apresentou uma variação negativa e o conjunto de modos designado por «outros» que apresentou uma variação desmesurada.

Gráfico 8 – Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, 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 quase constante 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.

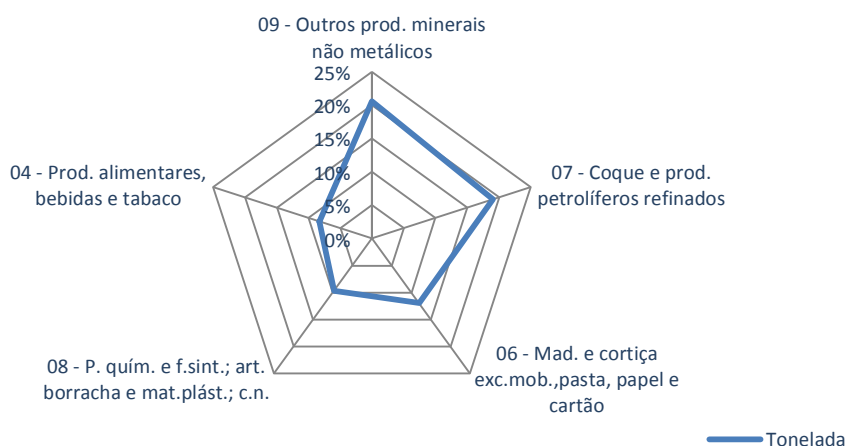
Quadro 5 - Principais grupos de mercadorias saídas, de 2013 a 2015, em toneladas

Grupos de Produtos (NST/2007)		Toneladas	% 5 mais
09	Outros prod. minerais não metálicos	23.341.985	20,56%
07	Coque e prod. petrolíferos refinados	21.607.351	19,04%
06	Mad. e cortiça exc.mob.,pasta, papel e cartão	13.567.400	11,95%
08	P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	10.985.877	9,68%
04	Prod. alimentares, bebidas e tabaco	9.404.025	8,29%
Total dos cinco mais		78.906.637	69,52%
Outros grupos		34.598.224	30,48%
Total		113.504.861	100,00%

No Quadro 5 são apresentados os cinco grupos de mercadorias mais representativos, nas saídas: 09 «Outros produtos minerais não metálicos», 07 «Coque e produtos petrolíferos refinados», 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 04 «Produtos alimentares, bebidas e tabaco».

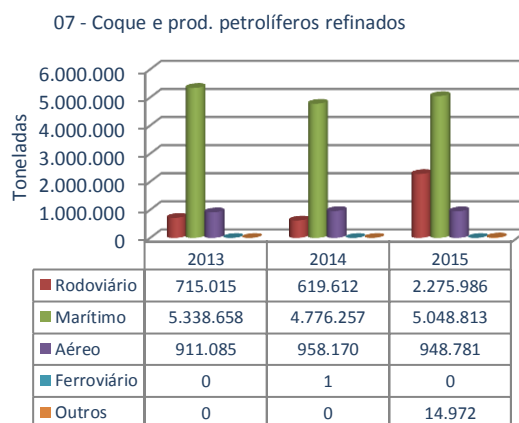
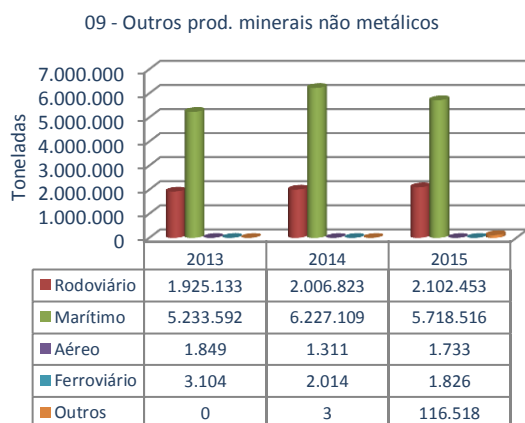
Analisando os respectivos movimentos de saídas verificamos que o destaque vai para o grupo 09 no qual se incluem os minerais não metálicos, logo seguido pelo grupo 07 que inclui o coque e os produtos petrolíferos refinados. Os cinco grupos acima identificados representam 69,52% do total das mercadorias saídas e os restantes quinze grupos representam 30,48%, menos de um terço.

Gráfico 9 – Mercadorias saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2013 a 2015, em toneladas

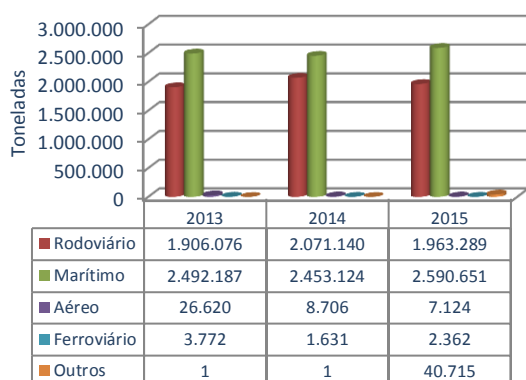


O Gráfico 9 reflete a maior expressão das saídas de mercadorias dos grupos 09 «Outros produtos minerais não metálicos» e 07 «Coque e produtos petrolíferos refinados», que representam mais de metade das saídas dos cinco grupos de produtos destacados.

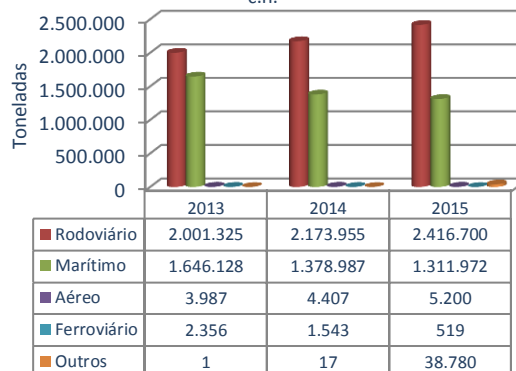
Gráfico 10 – Principais grupos de mercadorias saídas, de 2013 a 2015, em toneladas



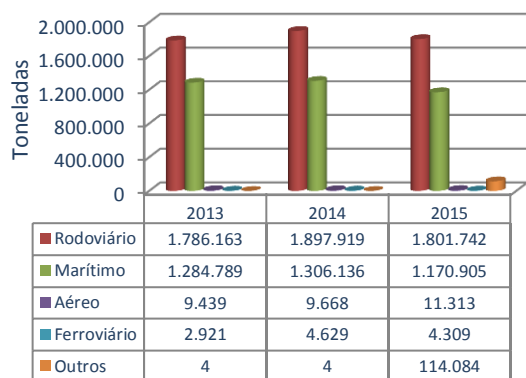
06 - Mad. e cortiça exc. mob., pasta, papel e cartão



08 - P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat. plást.; c.n.

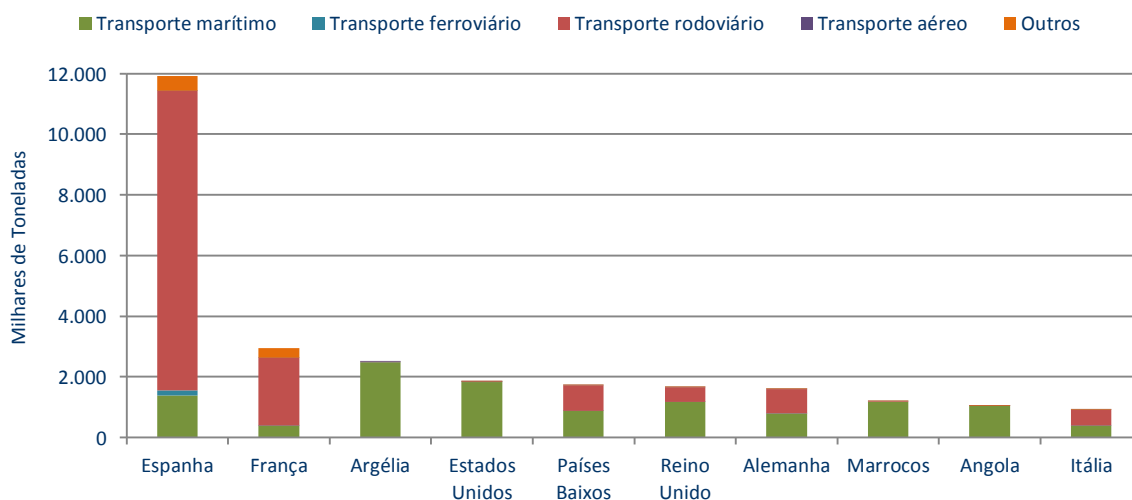


04 - Prod. alimentares, bebidas e tabaco



Através destes gráficos, que apresentam os cinco grupos de mercadorias mais movimentados, constatamos que os três primeiros: 09 - «Outros produtos minerais não metálicos», 07 - «Coque e produtos petrolíferos refinados» e 06 - Madeira e cortiça (excepto mobiliário), espartaria e cestaria, pasta, papel e cartão, material impresso, suporte gravados» utilizam preferencialmente o modo marítimo, recorrendo também ao modo rodoviário. Já os grupos 08 - «Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear» e 04 - «Produtos alimentares, bebidas e tabaco», utilizam preponderantemente o modo rodoviário mas recorrem também ao modo marítimo. Os outros modos de transporte são utilizados residualmente.

Gráfico 11 – Mercadorias saídas, por país e por modos de transporte, em 2015, em toneladas

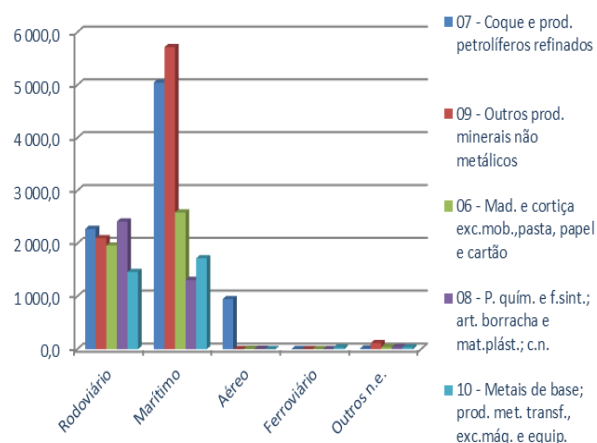


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Nesta análise, que abrangeu todos os países do mundo, considerámos apenas os 10 países com maior peso nas transacções das mercadorias saídas em 2015, e verificámos que a Espanha é o país para o qual saíram mais toneladas de mercadorias, fazendo-se o seu transporte, maioritariamente, por rodovia. Os outros países que integram este grupo são: a França, a Argélia, os Estados Unidos, os Países Baixos, o Reino Unido, a Alemanha, Marrocos, Angola e a Itália. Pode verificar-se que, para os países da Europa, o modo de transporte mais utilizado é o rodoviário. Para a Argélia, Estados Unidos, Marrocos e Angola, dadas as respetivas localizações geográficas, as mercadorias são transportadas por via marítima.

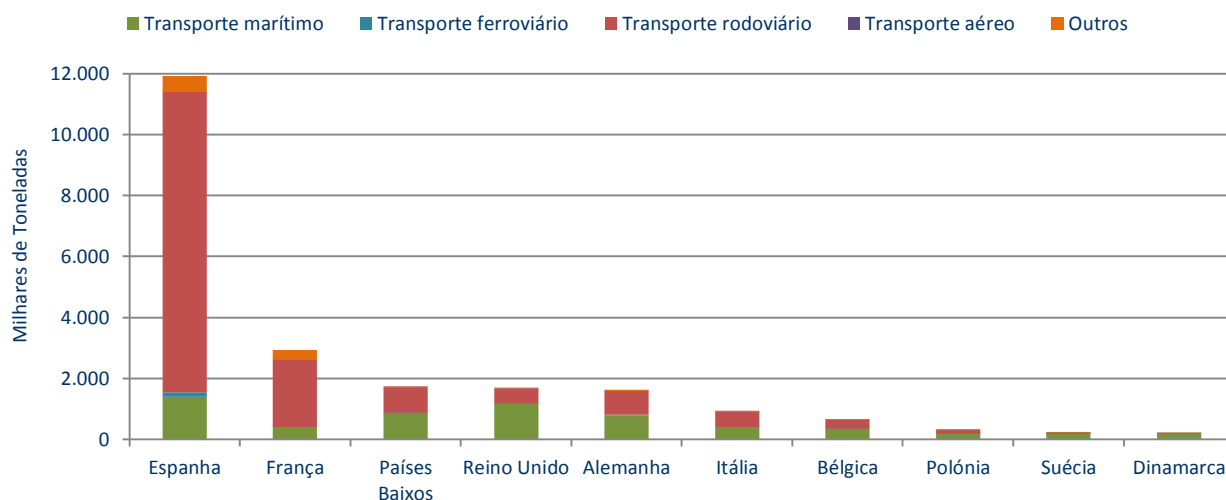
Gráfico 12 – Mercadorias saídas, por modos de transporte, em 2015, em toneladas

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	2º 2.275,99	3º 2.102,45	4º 1.963,29	1º 2.416,70	5º 1.462,92
Marítimo	2º 5.048,81	1º 5.718,52	3º 2.590,65	5º 1.311,97	4º 1.722,28
Aéreo	1º 948,78	5º 1,73	2º 7,12	3º 5,20	4º 2,75
Ferroviário	5º 0,00	3º 1,83	2º 2,36	4º 0,52	1º 35,84
Outros n.e.	5º 14,97	1º 116,52	2º 40,72	3º 38,78	4º 36,55



No modo rodoviário, as mercadorias que atingem maior peso nas saídas/exportações são os produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas e combustível nuclear. No modo ferroviário o transporte com maior peso é o de metais de base e o dos produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamentos. Os outros produtos minerais não metálicos mais transportados por via marítima e por via aérea são o coque e os produtos petrolíferos refinados.

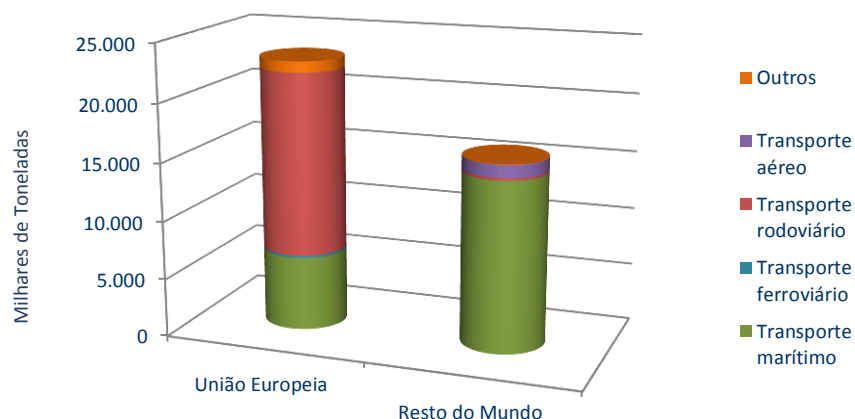
Gráfico 13 – Mercadorias saídas para países da UE, por modos de transporte, em 2015, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Analisando somente os 10 países com maior peso quanto às mercadorias saídas, em 2015, para países da UE28, verificamos que a Espanha continua a ser o país com o qual foram comercializadas mais mercadorias. Os outros países são: a França, os Países Baixos, o Reino Unido, a Alemanha, a Itália, a Bélgica, a Polónia, a Suécia e a Dinamarca, podendo verificar-se que para todos estes países o modo rodoviário é o mais utilizado. O segundo modo de transporte mais utilizado é o marítimo. As mercadorias saídas, através do modo aéreo, são pouco representativas.

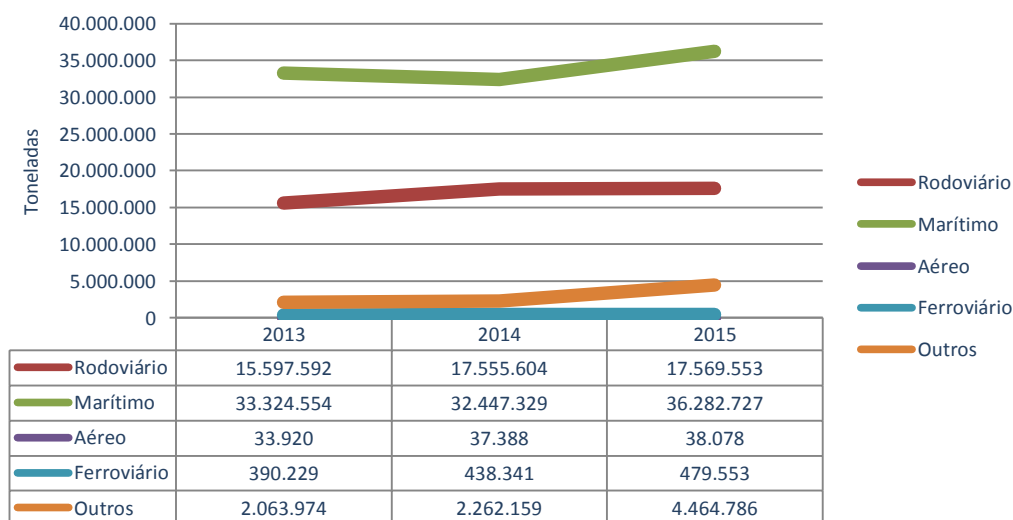
Gráfico 14 – Peso dos modos de transporte, nas mercadorias saídas, em 2015, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Relativamente às transações 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 14. No caso dos países da UE28 é maioritariamente utilizado o transporte rodoviário e nas transações com os países do resto do mundo o transporte marítimo.

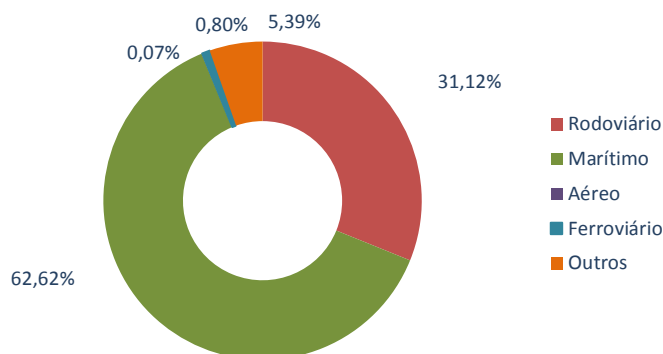
Gráfico 15 – Evolução das entradas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Nas entradas de mercadorias o modo marítimo, no ano de 2015, acentuou ainda mais a sua importância mas, de um modo geral, todos os modos de transporte apresentaram variações positivas.

Gráfico 16 – Distribuição total das mercadorias entradas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em toneladas



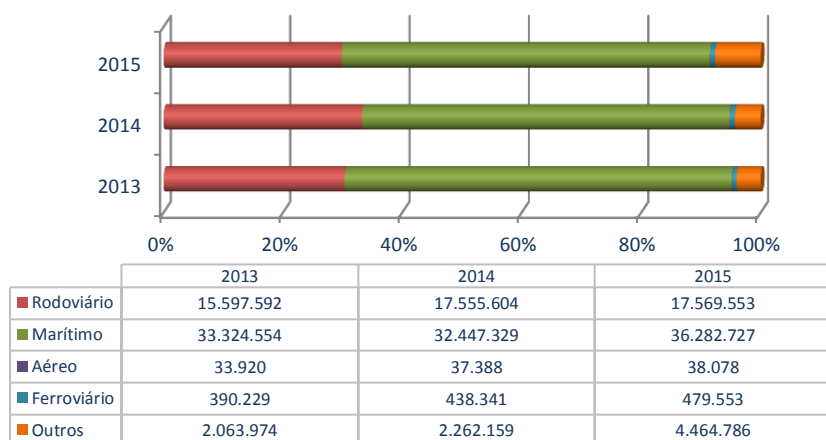
Assim, do total de mercadorias entradas em Portugal, entre 2013 e 2015, 102 milhões de toneladas foram transportadas por via marítima, com um peso de 62,62% do total, seguindo-se o modo rodoviário que assegurou a entrada de 50,7 milhões de toneladas, representando 31,12% do total transportado. O transporte aéreo movimentou 0,07% do total das mercadorias entradas, ao passo que o transporte ferroviário representou apenas 0,80% do total de toneladas entradas.

Quadro 6 - Taxa de variação das entradas, de 2013 a 2015

Anos	Taxa de variação – entradas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2014/2013	2,59%	12,55%	-2,63%	10,22%	12,33%	9,60%
2015/2014	11,55%	0,08%	11,82%	1,84%	9,40%	97,37%

Relativamente às mercadorias entradas, e como consta do Quadro 6, verificou-se, em 2014, uma taxa de variação de 2,59 %, face a 2013, variação essa que se acentuou muito, na comparação de 2015 com 2014, traduzindo-se numa variação de 11,55 %. As taxas de variação aumentaram significativamente no modo marítimo e em especial em «outros» e desceram consideravelmente, sobretudo no modo rodoviário mas também no aéreo e no ferroviário.

Gráfico 17 – Distribuição das mercadorias entradas, por modos de transporte de 2013 a 2015, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Como já foi referido, e resulta claro do Gráfico 17, a distribuição das mercadorias por modos de transporte é quase constante ao longo dos três anos em análise, sendo claramente preponderante o recurso ao transporte marítimo que, após uma pequena queda em 2014 voltou a aumentar, seguido do transporte rodoviário. São quase insignificantes, o recurso ao modo ferroviário e sobretudo ao aéreo.

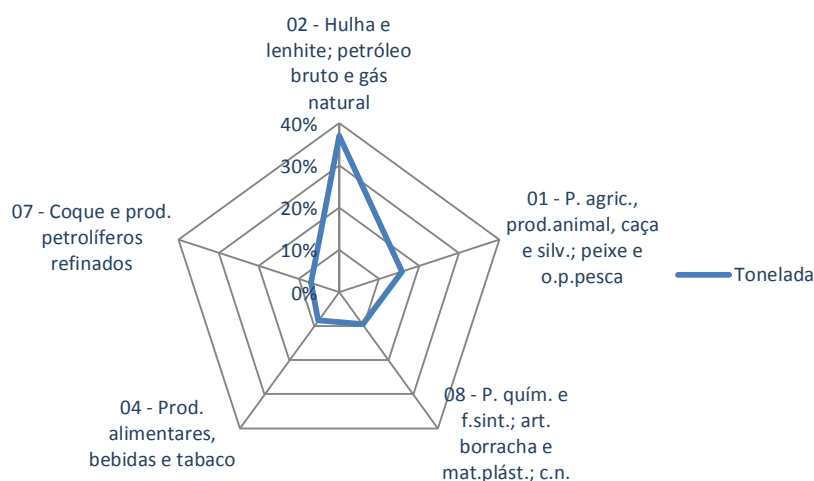
Quadro 7 - Principais grupos de mercadorias entradas, de 2013 a 2015, em toneladas

Grupos de Produtos (NST/2007)		Toneladas	% 5 mais
02	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	60.273.138	36,98%
01	P. agric., prod.animal, caça e silv.; peixe e o.p.pesca	25.584.721	15,70%
08	P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	15.563.255	9,55%
04	Prod. alimentares, bebidas e tabaco	13.581.232	8,33%
07	Coque e prod. petrolíferos refinados	11.405.911	7,00%
Total dos cinco mais		126.408.257	77,56%
Outros grupos		36.577.531	22,44%
Total		162.985.788	100,00%

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 36,98% do total de entradas e o grupo 01 «Produtos agrícolas, produção animal, caça e silvicultura, peixe e produtos de pesca» que representa 15,70%. 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 07 «Coque e produtos petrolíferos refinados» representam, em média, cerca de 8% do total.

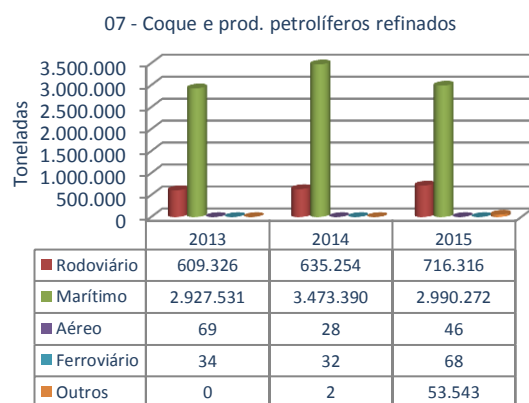
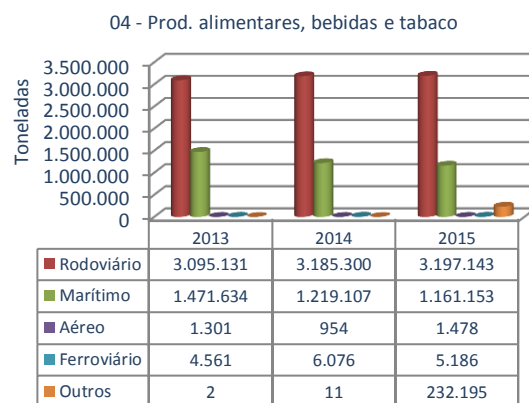
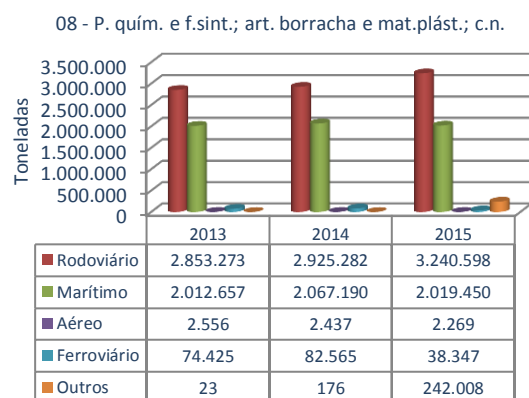
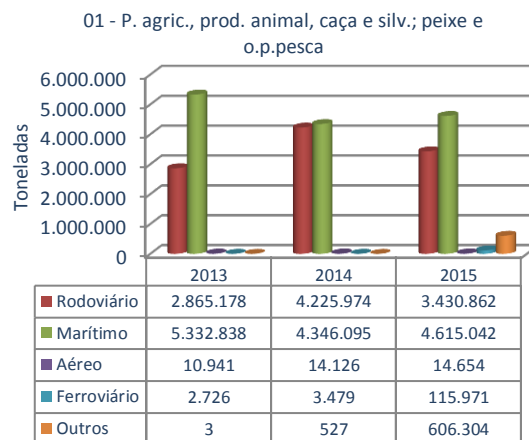
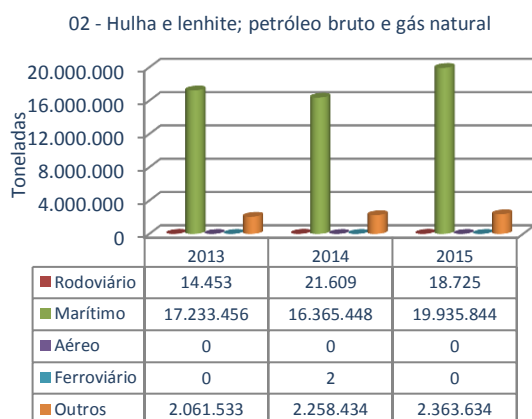
Os cinco grupos acima identificados representam 77,56% do total das mercadorias entradas e os restantes quinze grupos não chegam a ¼ das entradas com cerca de 22,44%.

Gráfico 18 – Mercadorias entradas, dos principais grupos de mercadorias, de 2013 a 2015, em toneladas



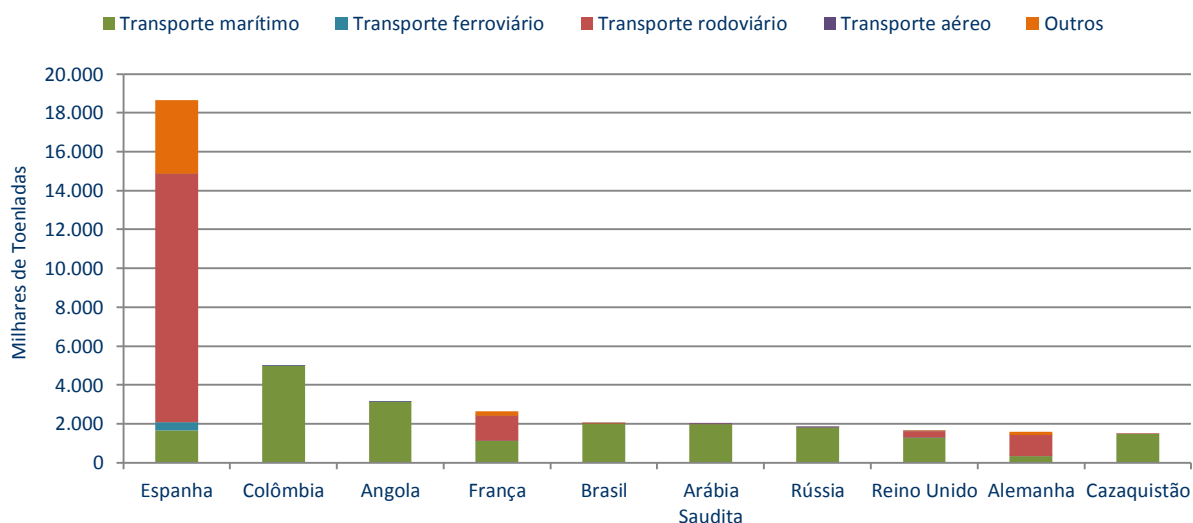
O Gráfico 18 reflete a maior expressão das entradas de mercadorias dos grupos 02 «Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural» e 01 «Produtos agrícolas, produção animal, caça e silvicultura, peixe e produtos de pesca» que, em conjunto, somam mais de metade das mercadorias saídas, com 52,68%.

Gráfico 19 – Principais grupos de mercadorias por total de entradas, de 2013 a 2015, em toneladas



Através do Gráfico 19 constatamos que os cinco grupos de mercadorias que apresentam maior movimento nas entradas, utilizam preferencialmente o modo marítimo. Analisando, caso a caso, verificamos que os grupos 02 - «Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural» e 07 - «Coque e produtos petrolíferos refinados» recorrem quase exclusivamente ao modo marítimo, o grupo 01 - «Produtos agrícolas, produção animal, caça e silvicultura, peixe e produtos de pesca», utiliza os modos marítimo e rodoviário, com maior peso para o primeiro e que, ao invés, os grupos 08 - «Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear» e sobretudo o grupo 04 - «Produtos alimentares, bebidas e tabaco» recorrem, maioritariamente, ao modo rodoviário.

Gráfico 20 – Mercadorias entradas, por país e por modos de transporte, em 2015, em toneladas

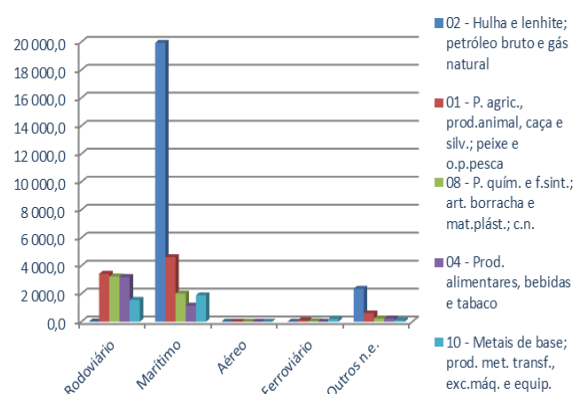


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Analisadas as entradas de mercadorias oriundas de todos os países do mundo, em Portugal, em 2015, produziu-se o Gráfico 20 que apenas considera 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. Os outros países são: Colômbia, Angola, França, Brasil, Arábia Saudita, Rússia, Reino Unido, Alemanha e Cazaquistão. Como vem sendo recorrente, para os países da Europa, o modo de transporte mais utilizado é o rodoviário. Para fora da Europa as mercadorias são transportadas por via marítima.

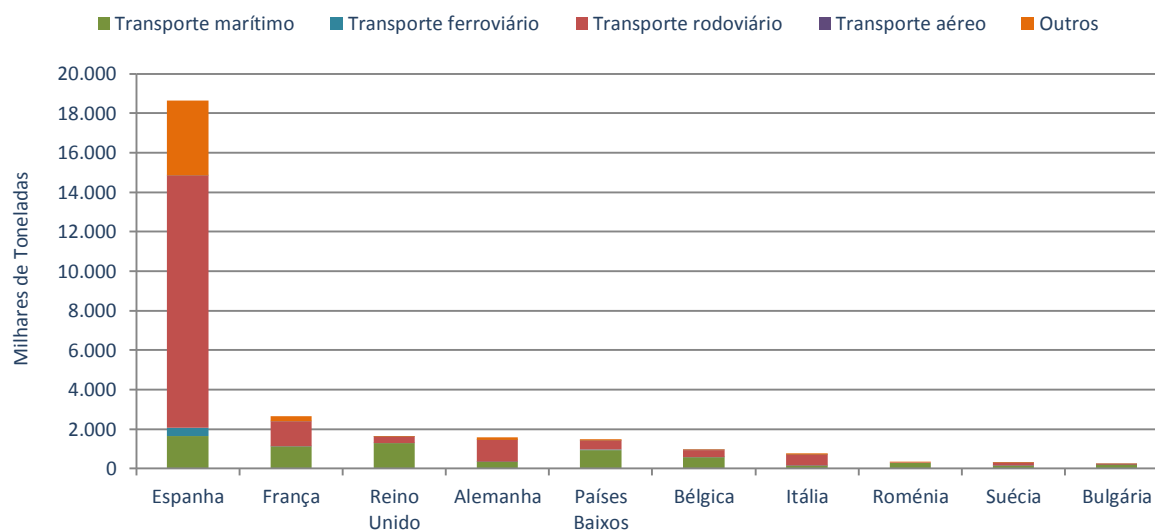
Gráfico 21 – Mercadorias entradas, por modos de transporte, em 2015, em toneladas

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	5º 18,73	1º 3.430,86	2º 3.240,60	3º 3.197,14	4º 1.569,43
Marítimo	1º 19.935,84	2º 4.615,04	3º 2.019,45	5º 1.161,15	4º 1.889,35
Aéreo	5º 0,00	1º 14,65	2º 2,27	5º 1,48	4º 1,61
Ferrovário	5º 0,00	2º 115,97	3º 38,35	4º 5,19	1º 205,30
Outros n.e.	1º 2.363,63	2º 606,30	3º 242,01	4º 232,20	5º 115,70



Quer no modo de transporte rodoviário quer no aéreo, as mercadorias com maior peso nas entradas são os produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos de pesca (01). No modo ferroviário o transporte com maior peso é o de metais de base e de produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamentos (10). A hulha e a lenhite, o petróleo bruto e o gás natural, são os mais transportados por via marítima e sob a designação «outros» que engloba, designadamente, remessas postais, instalações fixas de transporte e propulsão própria e transporte não identificado.

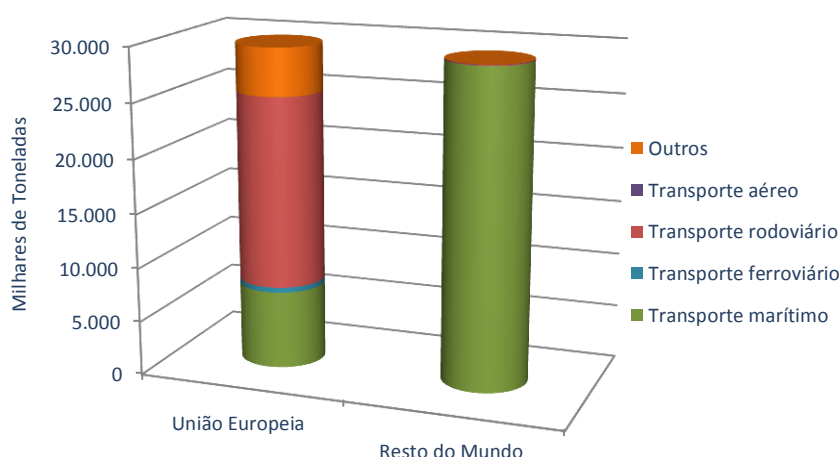
Gráfico 22 – Mercadorias entradas com origem em países da UE, por modos de transporte, em 2015, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Analisando somente os 10 países com maior peso quanto às mercadorias entradas, em 2015, vindas dos países da UE28, verificamos que Espanha, de forma muito destacada, continua a ser o país com maior peso nas entradas de mercadorias, utilizando o modo rodoviário para o transporte de cerca de 69% das mercadorias que entram em Portugal. Países como França, Alemanha e Itália, privilegiam o transporte rodoviário, recorrendo também ao marítimo. Reino Unido, Países Baixos, Bélgica, Roménia, Suécia e Bulgária utilizam sobretudo o modo marítimo, e em segundo lugar o rodoviário. As mercadorias transportadas através do modo aéreo são pouco representativas. No caso de Espanha os transportes englobados em «outros» têm um peso assinalável de cerca de 1/3 em relação ao transporte rodoviário e representando mais do dobro do transporte marítimo.

Gráfico 23 – Peso dos modos de transporte, em 2015, em milhares de toneladas



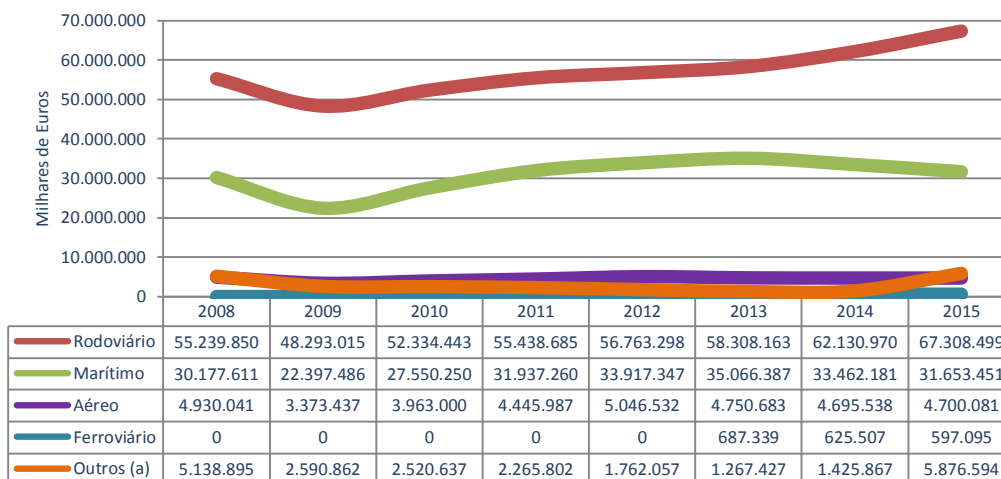
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Relativamente às transações 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 23. No caso dos países da UE28 é maioritariamente utilizado o transporte rodoviário e nas transações com os países do resto do mundo o transporte marítimo.

3. Evolução do transporte internacional de mercadorias em Portugal, no período de 2013 a 2015, 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 2008 a 2015, pretendendo dar uma panorâmica mais longa da evolução do transporte de mercadorias.

Gráfico 24 – Evolução do total de mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2008 a 2015, em milhares de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

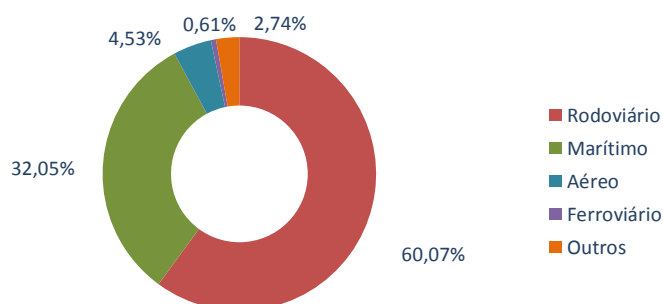
Ao analisar o período que decorre de 2008 a 2012 verifica-se uma quebra acentuada do transporte de mercadorias, no ano de 2009. No entanto, em 2010, os valores subiram visivelmente e continuaram a subir até 2013. No ano de 2014 o transporte marítimo começou a decair revelando a mesma tendência em 2015, já o transporte rodoviário tem-se mantido em linha ascendente desde 2010.

As mercadorias movimentadas nas infraestruturas rodoviárias ascenderam, em 2015, a 67,3 milhões de euros, representando um aumento de 8,33% face a 2014. Também já se tinha verificado um crescimento de 6,56% relativamente a 2013.

O valor total das mercadorias movimentadas em 2015, nos portos nacionais, foi de 31,7 milhões de euros, dos quais 16,0 milhões de euros dizem respeito às mercadorias entradas e 15,6 milhões de euros às mercadorias saídas.

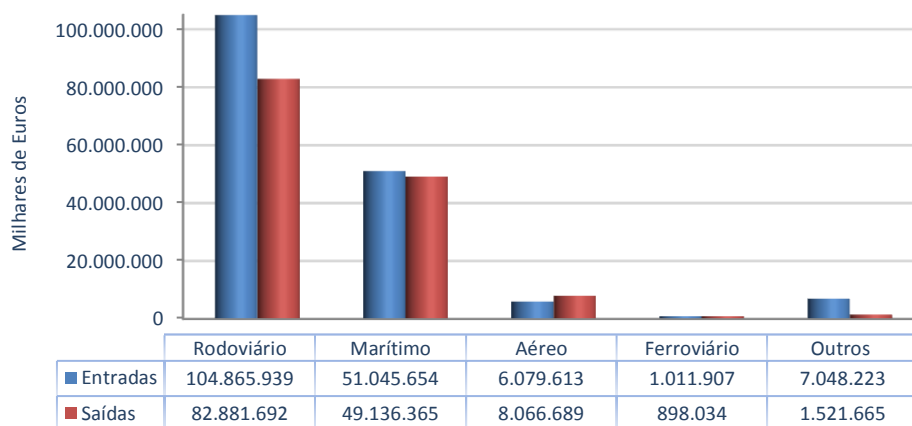
O período de 2013 a 2015 não revela grandes oscilações, como se infere do Gráfico 24. Com efeito passou de cerca de 100, 1 milhões de euros em 2013, para 110, 1 milhões de euros em 2015, reflectindo uma variação média anual de 4,94%.

Gráfico 25 - Distribuição do total das entradas e saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em euros



Tendo como referência o valor total das mercadorias movimentadas entre 2013 e 2015, o montante de 187,7 milhões de euros corresponde às mercadorias transportadas por rodovia, o que representa 60,07 % do total, seguindo-se o modo marítimo ao qual correspondem 100,2 milhões de euros ou seja, 32,05% do total transaccionado. O valor das mercadorias transportadas, por modo aéreo, corresponde a 4,53% do valor total, ao passo que o transporte ferroviário representou apenas 0,61% do valor total transaccionado, como apresentado no Gráfico 25.

Gráfico 26 - Mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, 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 2013 e 2015, através dos vários modos de transporte, que foi de 312,6 milhões de euros, 170,1 milhões euros dizem respeito às mercadorias entradas e 142,5 milhões de euros dizem respeito às mercadorias saídas.

No período em análise, as entradas representaram 54,41% do valor de mercadorias transaccionadas, valor que foi praticamente idêntico ao longo do triénio.

Consequentemente, as saídas têm vindo a decrescer, ligeiramente, já que representaram 45,24 % das trocas comerciais em 2015 contra 45,91% em 2013.

Quadro 8 - Taxa de variação das entradas e saídas, de 2013 a 2015, em euros

Anos	Taxa de variação – entradas e saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferrovário	Outros
2014/2013	2,26%	6,56%	-4,57%	-1,16%	-9,00%	12,50%
2015/2014	7,62%	8,33%	-5,41%	0,10%	-4,54%	312,14%

Relativamente ao valor das mercadorias entradas e saídas, e como consta do Quadro 8, verificou-se, em 2014, uma taxa de variação total de 2,26 %, face a 2013, variação essa que se acentuou muito, na comparação de 2015 com 2014, traduzindo-se em 7,62%.

As taxas de variação alteraram-se significativamente no conjunto de transportes englobados em outros e em menor percentagem nos modos ferroviário, rodoviário e aéreo.

Quadro 9 - Taxa anual de cobertura das entradas e saídas, de 2013 a 2015, em euros

Anos	Taxa anual de cobertura – entradas e saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2013	84,89	78,62	94,95	140,63	113,54	5,37
2014	84,02	78,03	96,70	131,85	88,49	6,14
2015	82,62	80,34	97,26	125,95	66,70	30,53
2013/2015	83,80	79,04	96,26	132,68	88,75	21,59

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 ligeira quebra anual, que se traduz numa taxa de cobertura total de 83,80% para o período de referência, com desvantagem das saídas.

Quadro 10 - Principais grupos de mercadorias, por total de entradas e saídas, de 2013 a 2015, em milhares de euros

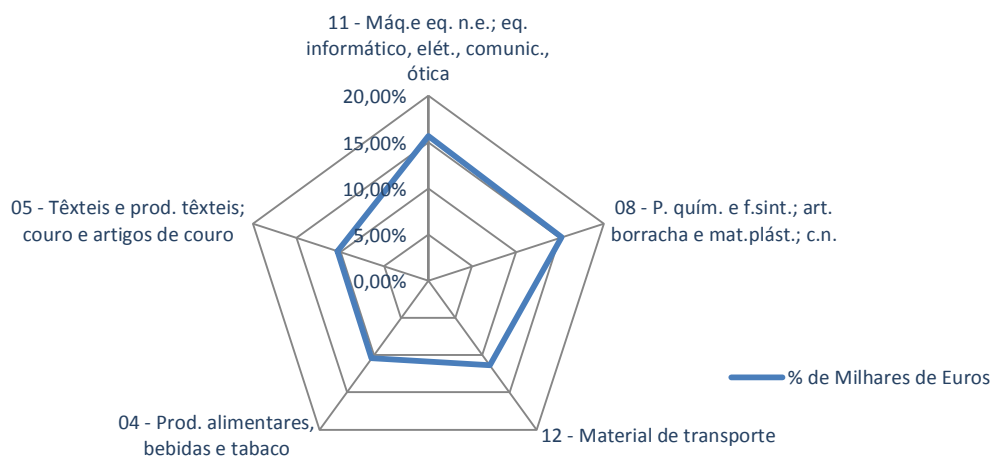
Grupos de Produtos (NST/2007)		Milhares de Euros	% 5 mais
11	Máq.e eq. n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica	48.864.793	15,63%
08	P. quím. e f. sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	47.568.914	15,22%
12	Material de transporte	35.534.101	11,37%
04	Prod. alimentares, bebidas e tabaco	32.600.371	10,43%
05	Têxteis e prod. têxteis; couro e artigos de couro	32.321.984	10,34%
Total dos cinco mais		196.890.164	62,99%
Outros grupos		115.665.618	37,01%
Total		312.555.782	100,00%

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 o que representa uma percentagem de 62,99% 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%.

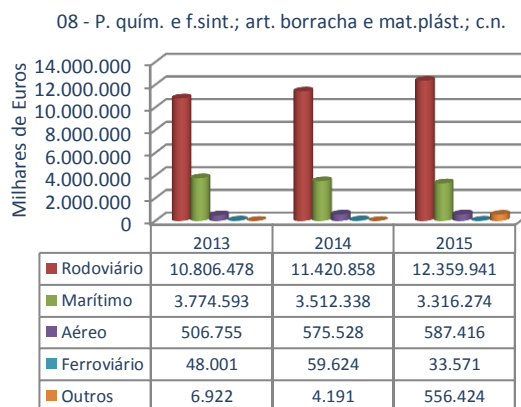
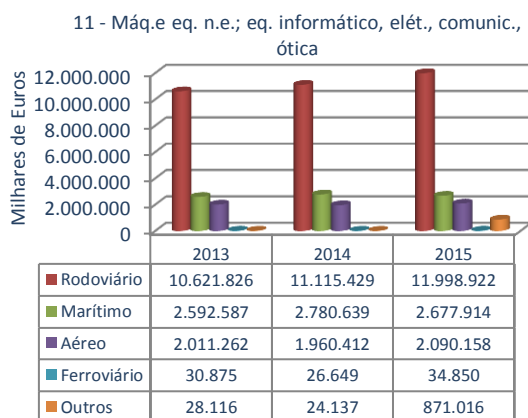
Os outros três grupos: 12 - «Material de transporte», 04 - «Produtos alimentares, bebidas e tabaco» e 05 - «Têxteis e produtos têxteis, couro e artigos de couro», apresentam percentagens que vão dos 11,37% aos 10,34%.

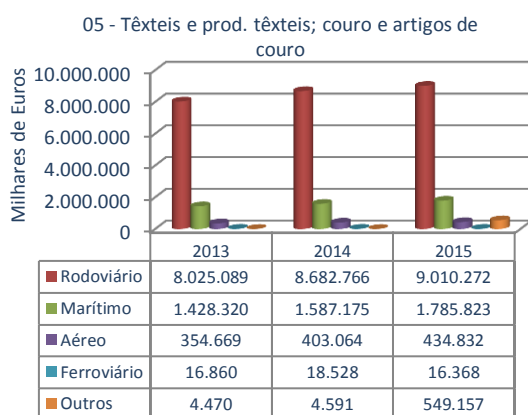
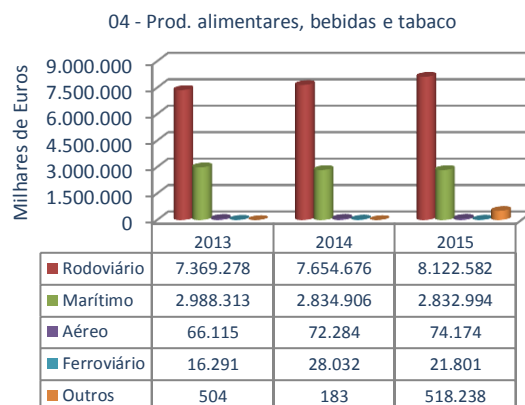
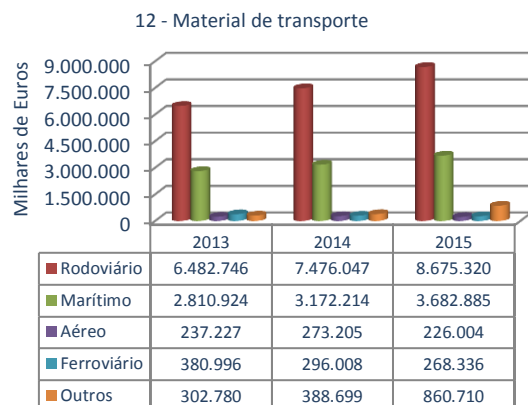
Gráfico 27 – Total de entradas e saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2013 a 2015, em milhares de euros



Como já foi referido, os cinco grupos mais representativos têm um peso de 62,99% do total o que equivale a 196,9 milhares de euros e os restantes quinze grupos pesam 37,01% o que equivale a 115,7 milhares de euros, numa proporção aproximada de 2/3 para os cinco grupos mais representativos e de 1/3 para os outros quinze.

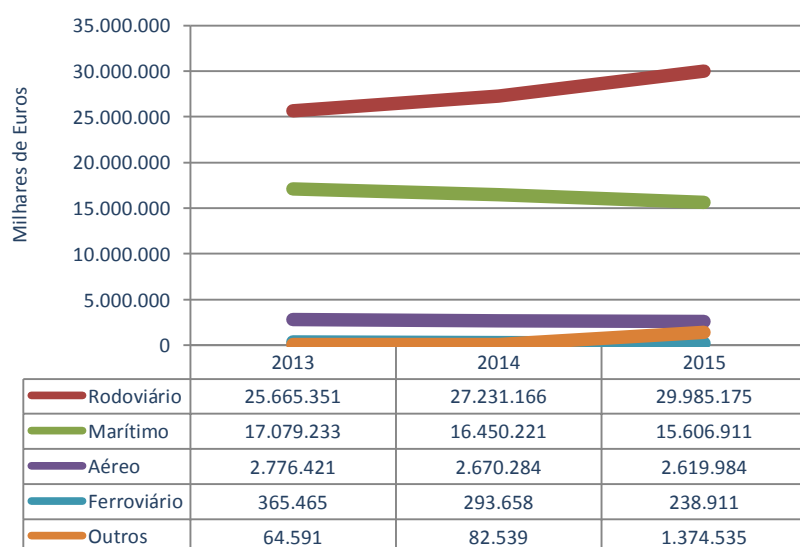
Gráfico 28 – Principais grupos de mercadorias, por total de entradas e saídas, de 2013 a 2015, em milhares de euros





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 com recurso à via marítima. O valor das mercadorias transportadas por via rodoviária representa 71,02% do total e por via marítima 21,22%. O transporte aéreo também tem expressão já o transporte ferroviário é residual. O modo designado por outros que, como já se referiu, engloba remessas postais, instalações fixas de transporte e propulsão própria e transporte não identificado, tem vindo a crescer tendo um registando um aumento considerável em 2015 em relação aos cinco grupos de mercadorias.

Gráfico 29 – Evolução das saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em milhares de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 29 demonstra que, no período de 2013-2015, a evolução dos valores transaccionados com mercadorias saídas do país, foi pouco significativa. O transporte rodoviário é o que movimenta maiores valores, sendo também o único que apresenta uma evolução positiva, seguido do transporte marítimo que, no entanto, tem apresentado uma ligeira quebra nos valores transportados.

Quadro 11 - Taxa de variação das saídas, de 2013 a 2015, em euros

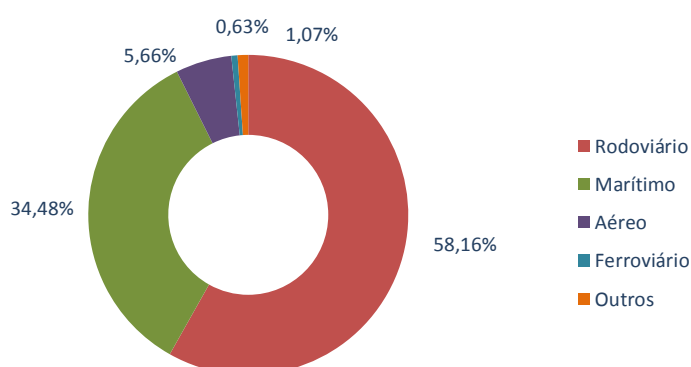
Anos	Taxa de variação – saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferrovário	Outros
2014/2013	1,69%	6,10%	-3,68%	-3,82%	-19,65%	27,79%
2015/2014	6,63%	10,11%	-5,13%	-1,88%	-18,64%	1565,32%

Assim, relativamente às mercadorias saídas, e como consta do Quadro 11, verificou-se, em 2014, uma taxa de variação de 1,69 % face a 2013, variação essa que se acentuou, na comparação entre 2015 e 2014, traduzindo-se em 6,63%.

O transporte rodoviário apresenta variações positivas e cresceu claramente passando de 6,10% para 10,11%. Os transportes marítimo, aéreo e ferroviário embora menores apresentam variações negativas.

O conjunto de modos designado por outros que engloba remessas postais, instalações fixas de transporte e propulsão própria e transporte não identificado teve, em 2014, uma elevada taxa de variação face a 2013. Em 2015 a tendência foi ainda mais notória.

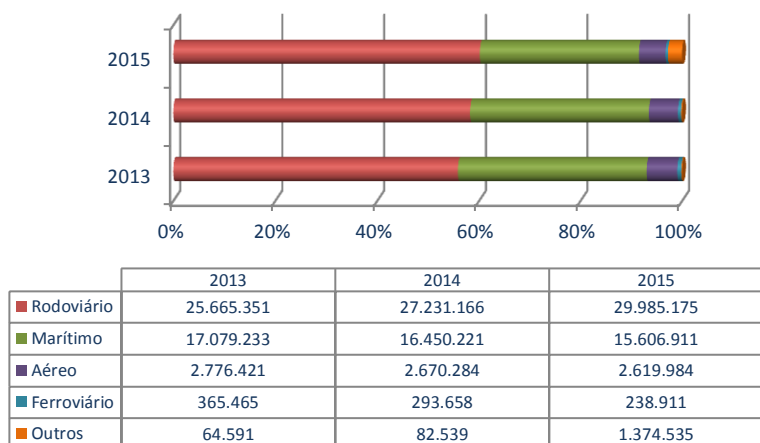
Gráfico 30 - Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Do total de mercadorias saídas entre 2013 e 2015, 82,8 milhões de euros correspondem a mercadorias transportadas por via rodoviária, representando 58,2% do total. O modo marítimo assegurou o transporte de mercadorias no valor de 49,1 milhões de euros, o equivalente a 34,5% do total transportado. Ao transporte aéreo corresponde 5,7% do valor das mercadorias saídas, ao passo que o transporte ferroviário representou apenas 0,6% do total.

Gráfico 31 – Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

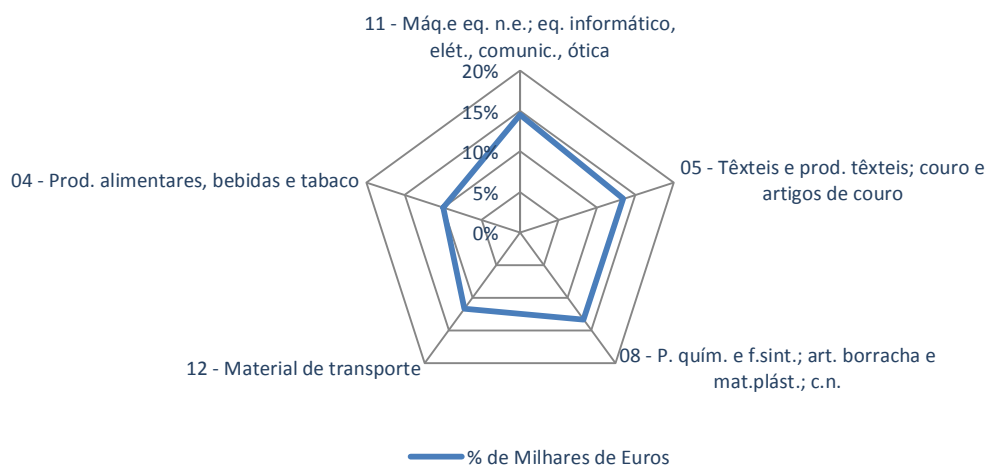
Quanto aos modos de transporte utilizados nas saídas de mercadorias o modo rodoviário é claramente dominante, seguido do modo marítimo. No entanto, enquanto o primeiro tem vindo a aumentar o segundo tem vindo a diminuir. O modo aéreo e o ferroviário também têm diminuído anualmente.

Quadro 12 - Principais grupos de mercadorias saídas, de 2013 a 2015, 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	20.668.441	14,50%
05	Têxteis e prod. têxteis; couro e artigos de couro	19.066.496	13,38%
08	P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	18.960.860	13,31%
12	Material de transporte	16.609.440	11,66%
04	Prod. alimentares, bebidas e tabaco	14.205.712	9,97%
Total dos Cinco mais		89.510.950	62,81%
Outros		52.993.496	37,19%
Total		142.504.446	100,00%

O Quadro 12 apresenta os cinco grupos de mercadorias mais representativos nas saídas, de 2013 a 2015. 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 13,31% aos 14,50%, perfazendo 41,19%. Seguem-se os grupos 12 - «Material de transporte» e 04 - «Produtos alimentares, bebidas e tabaco», que representam 21,63%.

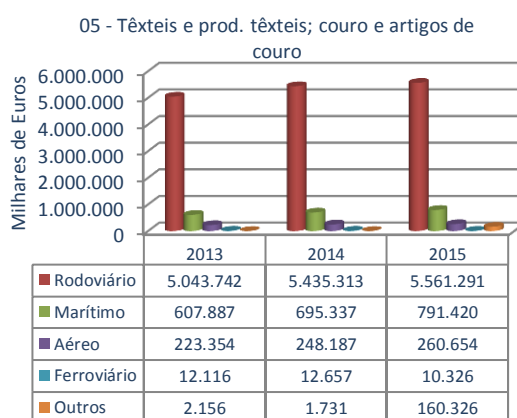
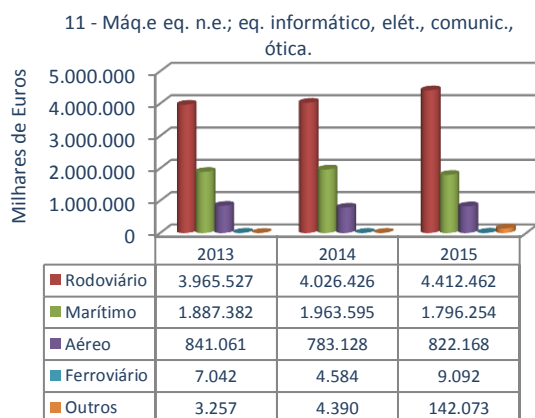
Gráfico 32 - Mercadorias saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2013 a 2015, em euros

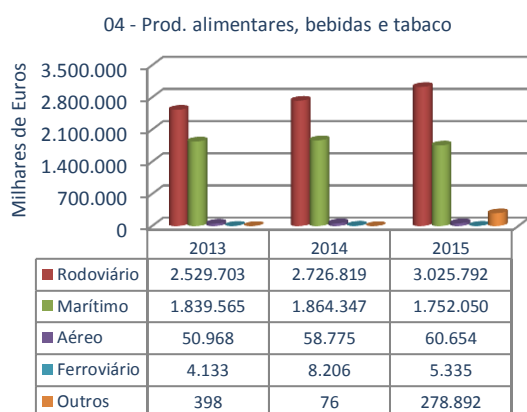
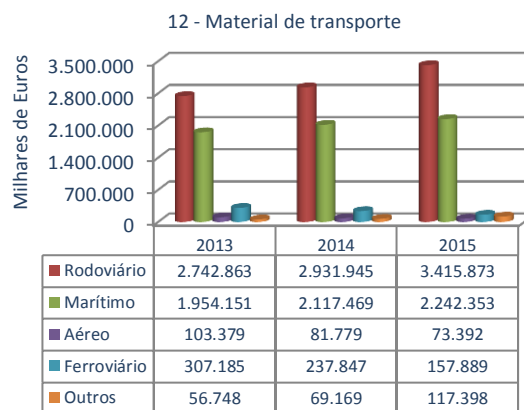
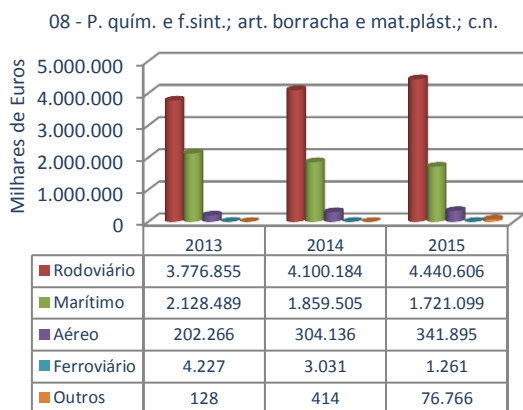


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Os cinco grupos de mercadorias identificados atingem 62,81% do valor das mercadorias saídas com o valor de 89.510.950 milhares de euros. Os restantes quinze grupos representam 37,19% do total e o valor de 52.993.496. O total das mercadorias saídas atingiu os 142.504.446 milhares de euros.

Gráfico 33 – Principais grupos de mercadorias, saídas de 2013 a 2015, em milhares de euros

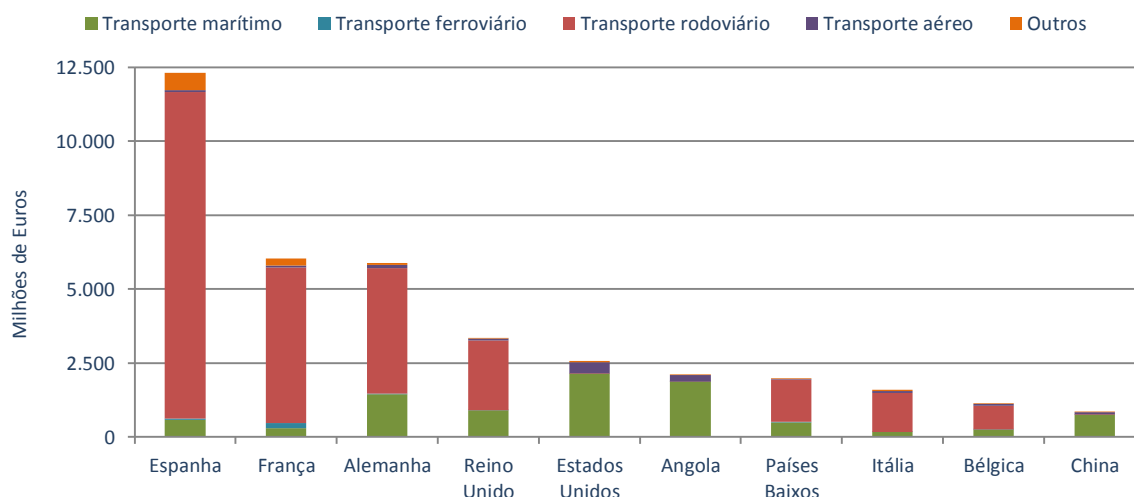




Continuando a analisar os cinco grupos de mercadorias saídas, que representam o maior valor em milhares de euros, constatamos, através do Gráfico 33, a preponderante e crescente utilização do modo rodoviário, no transporte das mesmas.

O modo marítimo tem-se mantido com pequenas variações, tal como o aéreo. No modo ferroviário nota-se alguma diminuição dos valores, mais acentuada relativamente aos grupos 08 e 12.

Gráfico 34 – Mercadorias saídas, por país e por modo de transporte, em 2015, em milhões de euros

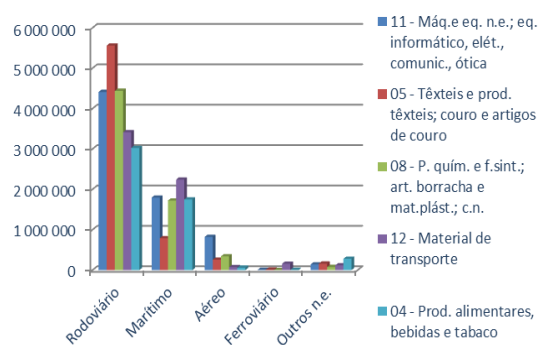


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Nesta análise, que abrange todos os países do mundo, foram apenas considerados os 10 países com maior peso nas transacções das mercadorias saídas em 2015. A observação do Gráfico 34 permite-nos concluir que Espanha é o país para o qual saíram mais mercadorias, fazendo-se o seu transporte, preponderantemente, por rodovia. Seguem-se: França, Alemanha, Reino Unido, Estados Unidos, Angola, Países Baixos, Itália, Bélgica e China. Pode também verificar-se que para os países da Europa o modo de transporte mais utilizado é o rodoviário. Para os Estados Unidos, Angola e China, dadas as distâncias, as mercadorias são transportadas por via marítima.

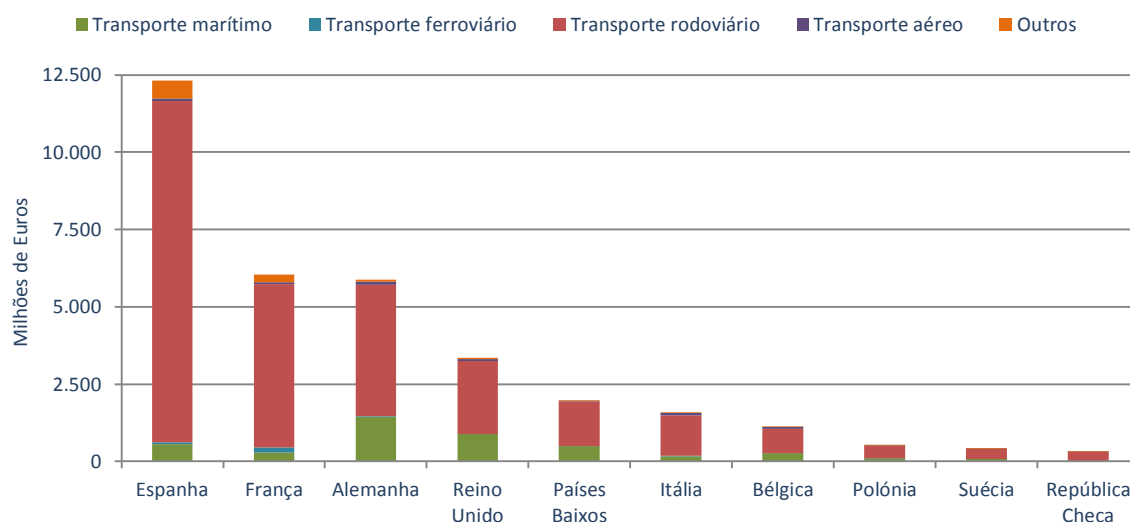
Gráfico 35 – Principais grupos de mercadorias saídas, por modos de transporte, em 2015, em euros

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	3º 4.412.462	1º 5.561.291	2º 4.440.606	4º 3.415.873	5º 3.025.792
Marítimo	2º 1.796.254	5º 791.420	4º 1.721.099	1º 2.242.353	3º 1.752.050
Aéreo	1º 822.168	3º 260.654	2º 341.895	4º 73.392	5º 60.654
Ferroviário	3º 9.092	2º 10.326	5º 1.261	1º 157.889	4º 5.335
Outros n.e.	3º 142.073	2º 160.326	5º 76.766	4º 117.398	1º 278.892



As mercadorias do grupo 12 – Material de transporte, são as que, nas saídas de mercadorias, apresentam os valores mais elevados, quer no transporte pelo modo marítimo quer pelo modo ferroviário. Os Têxteis e produtos têxteis; couro e artigos de couro, que integram o grupo 05, utilizam, na quase totalidade o modo rodoviário. As Máquinas e equipamentos n.e.; equipamentos informáticos, elétricos, comunicações e óptica do grupo 11 utilizam principalmente o modo aéreo.

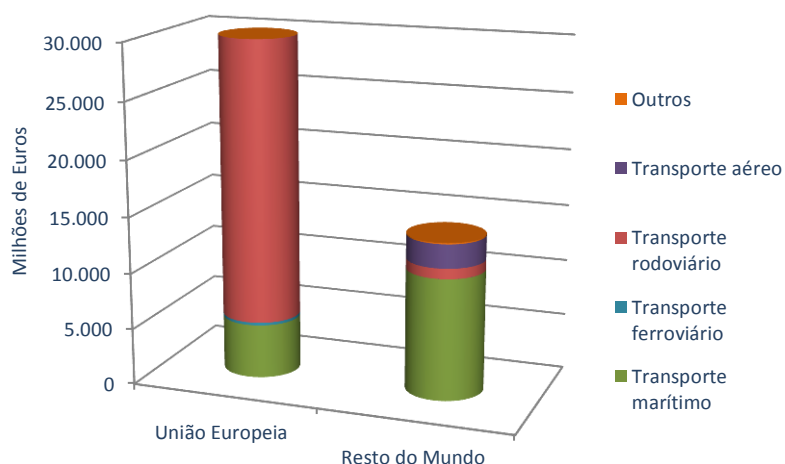
Gráfico 36 – Mercadorias saídas para países da UE, por modo de transporte, em 2015, em milhões de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 36 representa os dez países da UE28 que registaram o maior valor nas saídas de mercadorias no ano de 2015, 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 República Checa, podendo verificar-se que para todos estes países o modo rodoviário é o mais utilizado. O segundo modo de transporte mais utilizado é o marítimo. As mercadorias saídas, pelo modo aéreo, têm pouco valor.

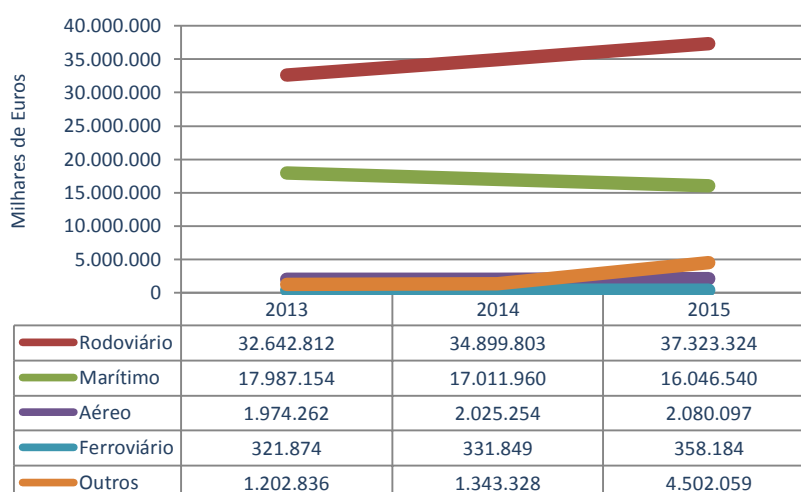
Gráfico 37 – Peso dos modos de transporte, nas mercadorias, em 2015, em milhões de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Relativamente às transacções realizadas entre Portugal e os países da União Europeia e o 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 e nas transacções com os países do resto do mundo o transporte marítimo, como também já se tinha verificado na análise do peso das mercadorias.

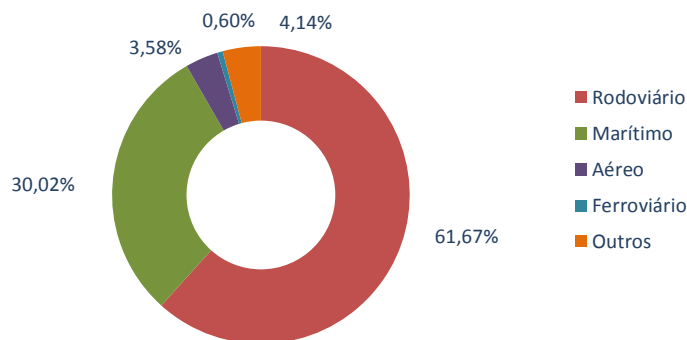
Gráfico 38 – Evolução das entradas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em milhares de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Através do Gráfico 38 é-nos apresentada a evolução do valor das entradas de mercadorias no período de 2013 a 2015, verificando-se um aumento notório da utilização do transporte rodoviário com ligeiras oscilações dos restantes que no caso do transporte marítimo se traduzem em diminuição do valor das mercadorias entradas.

Gráfico 39 – Distribuição das mercadorias entradas, por modo de transporte, de 2013 a 2015, em milhares de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

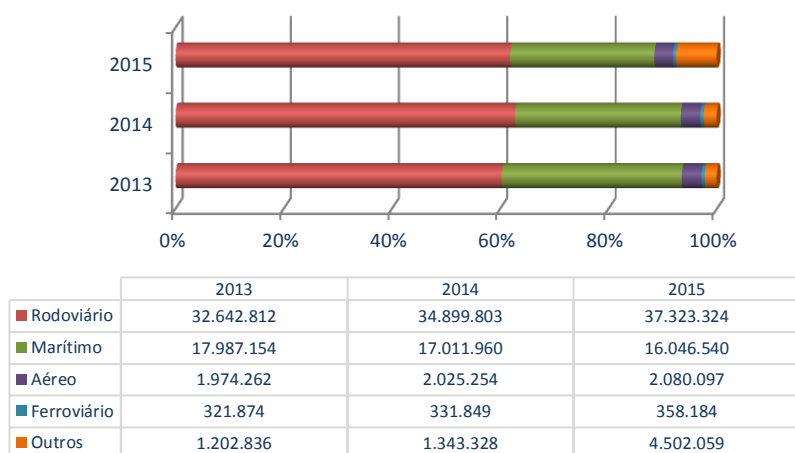
O valor das mercadorias entradas, entre 2013 e 2015, por modo rodoviário, atingiu os 104.865.939 milhares de euros o que equivale a 62% do total transportado e o modo marítimo 51.045.654 milhares de euros o equivalente a 30% do total, ou seja menos de metade do valor transportado através do modo rodoviário. Os restantes modos de transporte apresentam valores pouco significativos, que totalizam 14.139.743 milhares de euros ou seja cerca de 8%.

Quadro 13 - Taxa de variação das entradas, de 2013 a 2015, em euros

Anos	Taxa de variação – entradas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2014/2013	2,74%	6,91%	-5,42%	2,58%	3,10%	11,68%
2015/2014	8,45%	6,94%	-5,67%	2,71%	7,94%	235,14%

Quanto às mercadorias entradas e como consta do Quadro 13, em 2014, verificou-se uma taxa de variação de 2,74% face a 2013, variação essa que se acentuou, na comparação entre 2015 e 2014, traduzindo-se em 8,45%. O modo rodoviário e o modo aéreo apresentam ligeiras variações enquanto o modo ferroviário teve uma assinalável variação de 3,10% para 7,94%. Já o transporte marítimo apresenta variações negativas. É assinalável a variação positiva do conjunto representado por outros, que engloba as remessas postais, as instalações fixas de transporte e propulsão própria e o transporte não identificado, já visível em 2014 e muito mais ainda em 2015.

Gráfico 40 – Distribuição das mercadorias entradas, por modos de transporte, de 2013 a 2015, em milhares de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Através do Gráfico 40 constatamos a subida anual do valor das mercadorias entradas através do transporte rodoviário, que não era tão visível no Quadro 13, e a enorme subida da percentagem de «Outros» transportes, já referida. Também neste gráfico fica patente a ligeira subida nos valores do transporte ferroviário e do transporte aéreo e a diminuição dos valores no transporte marítimo.

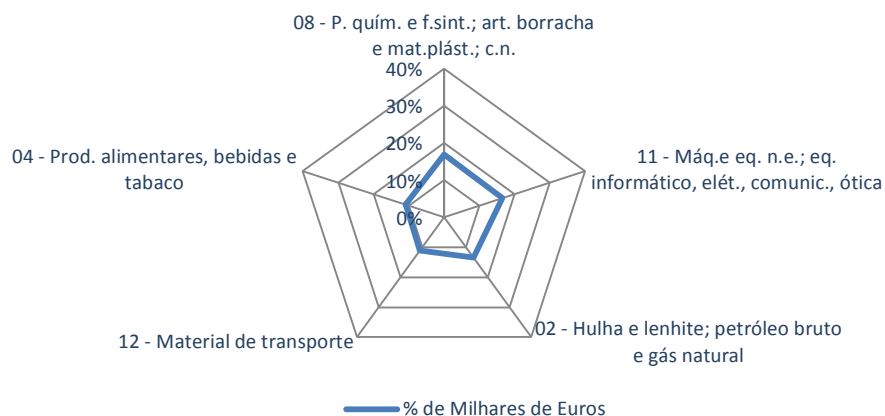
Quadro 14 - Principais grupos de mercadorias entradas de 2013 a 2015, em milhares de euros

Grupos de Produtos (NST/2007)		Milhares de Euros	% 5 mais
08	P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	28.608.054	16,82%
11	Máq.e eq. n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica	28.196.351	16,58%
02	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	22.833.277	13,43%
12	Material de transporte	18.924.662	11,13%
04	Prod. alimentares, bebidas e tabaco	18.394.659	10,82%
Total dos Cinco mais		116.957.003	68,78%
Outros		53.094.333	31,22%
Total		170.051.336	100,00%

O Quadro 14 e o Gráfico 41 apresentam os cinco grupos de mercadorias com os maiores valores de entradas no período de 2013 a 2015. Os grupos 08 - «Produtos químicos e fibras sintéticas, artigos de borracha e de matérias plásticas, combustível nuclear» e 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», atingem valores praticamente idênticos. Os grupos 02 - «Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural», 12 - «Material de transporte» e 04 - «Produtos alimentares, bebidas e tabaco», variam entre os 13,43% e os 10,82%.

Os cinco principais grupos representam 68,78% do valor total e os restantes quinze grupos 31,22% do total de mercadorias entradas, valor que se cifra em 170.051.336 milhares de euros.

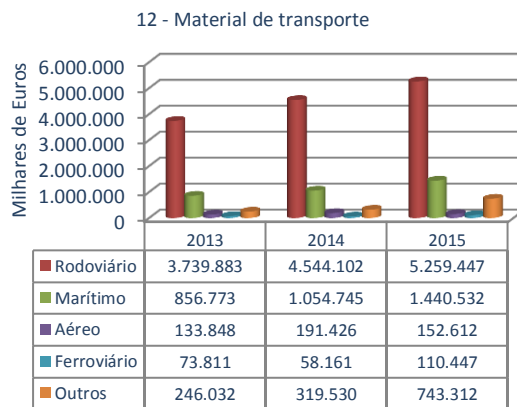
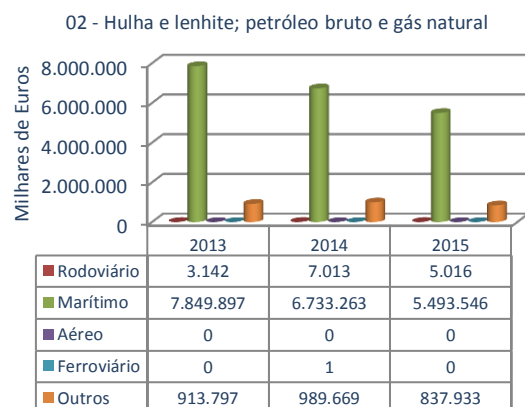
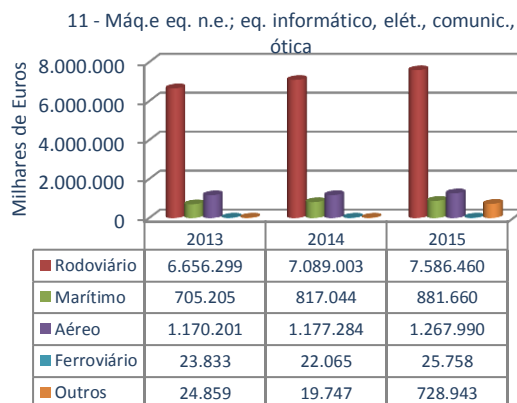
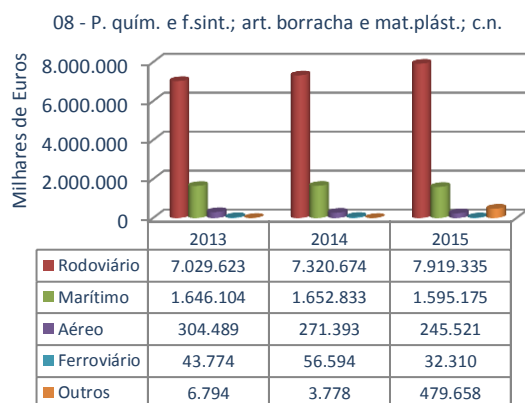
Gráfico 41 – Principais grupos de mercadorias entradas, de 2013 a 2015, em milhares de euros

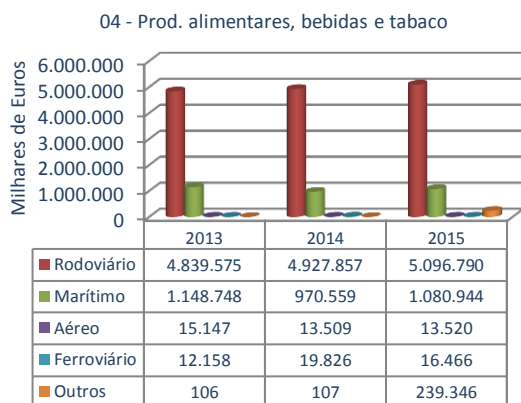


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No triénio de 2013 a 2015 os cinco grupos de mercadorias que assinalaram os valores mais altos nas entradas apresentaram valores muito próximos que variaram entre os 16,82% e os 10,82% do total, e representaram 68,78% dos valores entrados.

Gráfico 42 – Principais grupos de mercadorias entradas, de 2013 a 2015, em milhares de euros

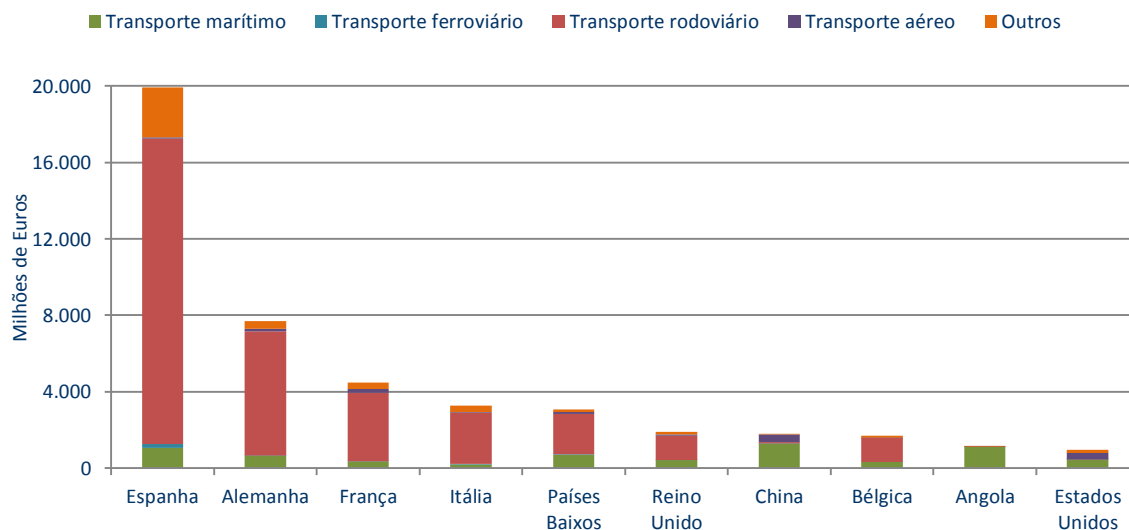




Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Através do Gráfico 42 constatamos 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, os grupos 08, 11, 12 e 04. Para estes grupos de mercadorias também se verifica o recurso ao transporte marítimo. Apenas o grupo 02 privilegia, quase exclusivamente, o modo marítimo no transporte das respetivas mercadorias.

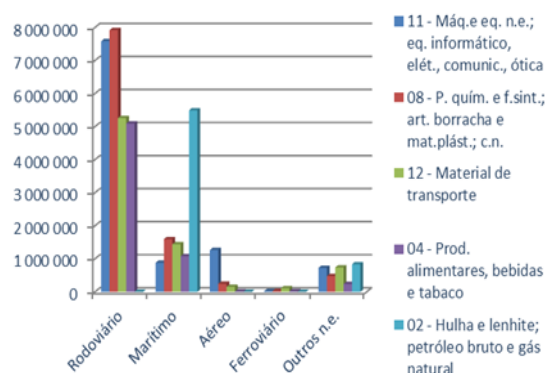
Gráfico 43 – Mercadorias entradas por países e por modos de transporte, em 2015, em milhões de euros



Analisando agora as mercadorias entradas e continuando a considerar apenas os 10 países com maior peso nas transacções, em 2015, verificamos que Espanha continua a ser o país com o qual foram estabelecidos mais fluxos de mercadorias, fazendo-se o seu transporte, maioritariamente, por rodovia. Os outros países são Alemanha, França, Itália, Países Baixos, Reino Unido, China, Bélgica, Angola e Estados Unidos. Os países da Europa utilizam sobretudo o modo rodoviário. No caso da China, Angola e Estados Unidos, o maior volume de negócios verifica-se no transporte por mar, no entanto as mercadorias transportadas por avião começam a ter maior peso nas transacções, sobretudo nos casos da China e dos Estados Unidos.

Gráfico 44 – Principais grupos de mercadorias entradas, por modos de transporte, em 2015, em euros

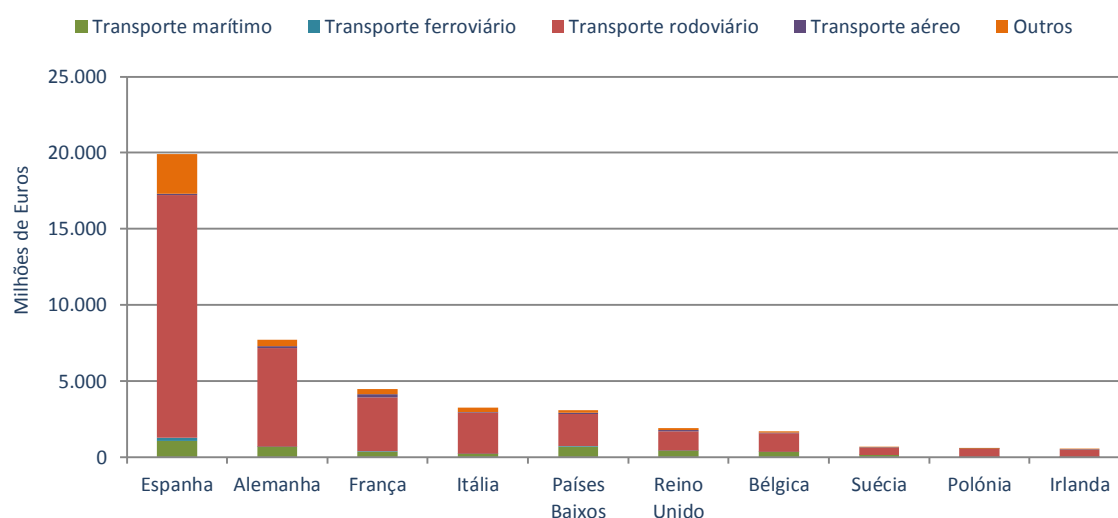
Grupos de Mercadorias / Modos de Transporte	11 - Máq.e eq. n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica	08 - P. quim. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	12 - Material de transporte	04 - Prod. alimentares, bebidas e tabaco	02 - Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural
Rodoviário	2º 7.586.460	1º 7.919.335	3º 5.259.447	4º 5.096.790	5º 5.016
Marítimo	5º 881.660	2º 1.595.175	3º 1.440.532	4º 1.080.944	1º 5.493.546
Aéreo	1º 1.267.990	2º 245.521	3º 152.612	4º 13.520	5º 0
Ferroviário	3º 25.758	2º 32.310	1º 110.447	4º 16.466	5º 0
Outros n.e.	3º 728.943	4º 479.658	2º 743.312	5º 239.346	1º 837.933



As mercadorias com maior valor em euros, que entram no país através do modo ferroviário, são as que integram o grupo 12 – Material de transporte. A Hulha, lenhite, petróleo bruto e gás natural, que fazem parte do grupo 02, entram quer por modo marítimo quer por outros. As mercadorias do grupo 08 - Produtos químicos, borracha, plásticos e outros do grupo, são as que representam maior valor no transporte rodoviário e as Máquinas e equipamentos n.e.; equipamentos informáticos, elétricos, comunicações e óptica do grupo 11 são as que atingem valor mais elevado no transporte aéreo.

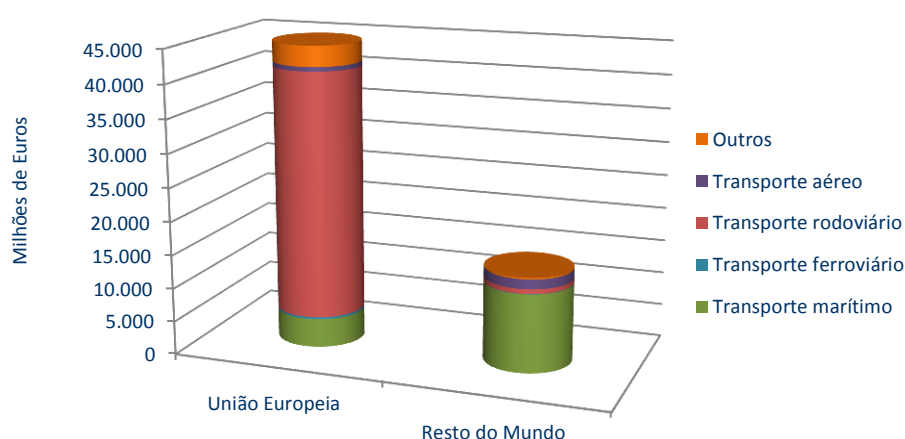
Relacionando os valores das mercadorias entradas com os das mercadorias saídas constatamos que as mercadorias do grupo 11 – Máquinas e equipamentos informáticos, elétricos e óptica, são as que apresentam maior valor quer nas entradas quer nas saídas por via aérea. Já na ferrovia são as mercadorias do 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 08 – Produtos químicos, borracha e plásticos e as saídas 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 do grupo 2 – Hulha e lenhite, petróleo e gás natural.

Gráfico 45 – Mercadorias entradas, de países da UE, por modo de transporte, em 2015, em milhões de euros



No panorama dos 10 países da UE com maior peso nas transacções das mercadorias entradas, em 2015, é também a Espanha o país com o qual valor mais elevado. Os outros países são, Alemanha, França, Itália, Países Baixos, Reino Unido, Bélgica, Suécia, Polónia e Irlanda, podendo verificar-se que todos estes países utilizam predominantemente o modo rodoviário. As mercadorias entradas por via marítima têm muito menor expressão sendo os transportes ferroviário e aéreo praticamente inexpressivos.

Gráfico 46 – Peso dos modos de transporte nas entradas de mercadorias, em 2015, em milhões de euros



O transporte rodoviário tem um peso dominante nas transacções realizadas entre os países da União Europeia e Portugal, nas transacções com o Resto do Mundo esse peso é assumido pelo modo marítimo.

4. Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, por modo de transporte, de 2013 a 2015

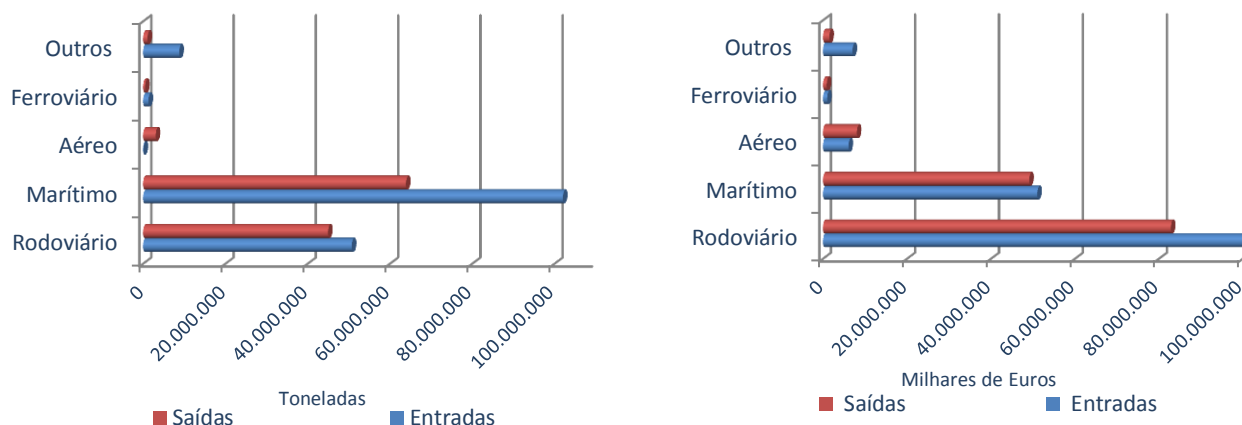
Apresentados os dados do transporte de mercadorias em toneladas e em euros pretende-se agora analisar a relação entre os modos de transporte e o peso e valor das mercadorias transportadas.

Assim, no período de 2013 a 2015, 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 50.000 euros, para uma média de 1.000 euros a tonelada, nos outros meios de transporte.

Através do Gráfico 47 constatamos que no modo marítimo o valor das mercadorias entradas é mais baixo que o valor das mercadorias saídas pelo mesmo modo, o mesmo se passando no modo rodoviário. No entanto, neste, os valores das mercadorias são claramente superiores, como se verifica no Gráfico 47.

No caso da ferrovia os valores das mercadorias parecem proporcionais ao peso das mesmas.

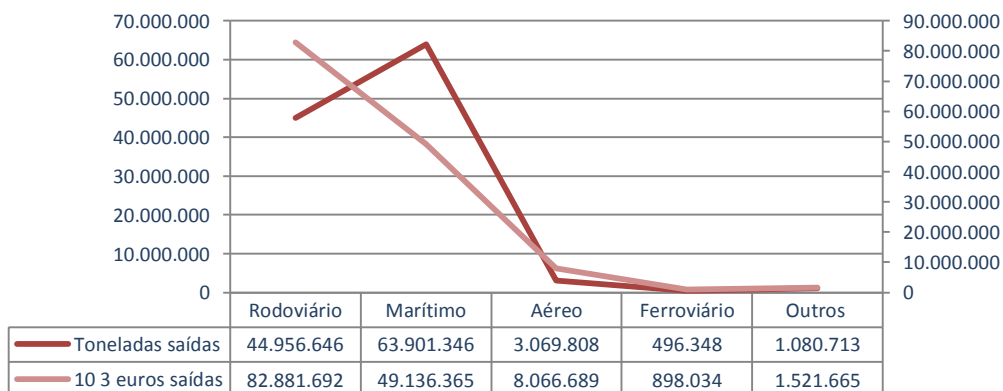
Gráfico 47 – Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, de 2013 a 2015



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 entre as entradas e as saídas.

Gráfico 48 - Valor das mercadorias saídas por modo de transporte, de 2013 a 2015

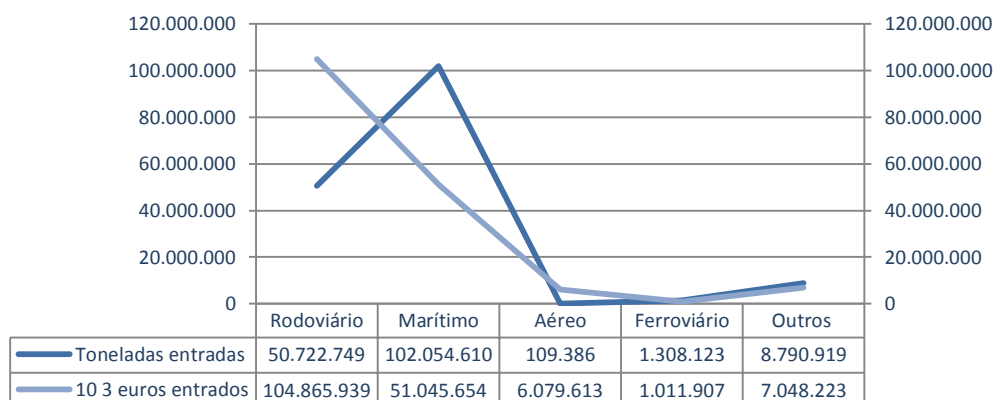


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 48 mostra que o valor das toneladas de mercadorias transportadas por modo rodoviário é quase o dobro do respetivo peso enquanto no modo marítimo o peso é muito superior ao valor.

Verifica-se, ainda, que as mercadorias com o menor valor são transportadas por via marítima e as de maior valor são transportadas por via aérea. O valor das mercadorias transportadas por modo aéreo é mais do dobro do peso transportado, no caso do modo ferroviário o valor é cerca do dobro do peso.

Gráfico 49 – Valor das mercadorias entradas, por modo de transporte, de 2013 a 2015



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No que concerne o valor das mercadorias transportadas pelos diversos modos de transporte, verifica-se que ao nível das entradas no país, as mercadorias que entram por via rodoviária valem mais do dobro do respetivo peso, situação que nas entradas pela via marítima é precisamente inversa. O valor das mercadorias entradas por via aérea é o mais elevado, face ao volume transportado.

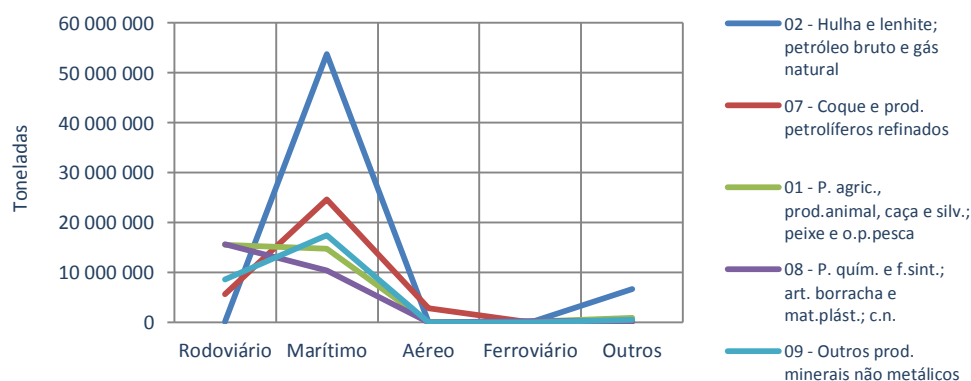
Quadro 15 – Valor médio, por tonelada, das mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, de 2013 a 2015, em euros

Toneladas	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros	Total
Entradas	2.067,40 €	500,20 €	55.579,30 €	773,60 €	801,80 €	1.043,40 €
Saídas	1.843,60 €	768,90 €	2.627,70 €	1.809,30 €	1.408,00 €	1.255,50 €

O Quadro 15 evidencia que o valor total das mercadorias saídas, independentemente do modo de transporte, é superior ao valor total das mercadorias entradas. De realçar o elevado valor médio das mercadorias entradas por via aérea, cerca de 55.579 euros por tonelada.

O valor médio das saídas por via aérea também é o mais elevado, de todos os modos, atingindo 2.628 euros. Em contrapartida, o modo marítimo, é o que apresenta valores médios mais baixos, quer nas entradas, valendo cada tonelada 500 euros, quer nas saídas, com o valor de 769 euros por tonelada.

Gráfico 50 – Peso das principais mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, de 2013 a 2015

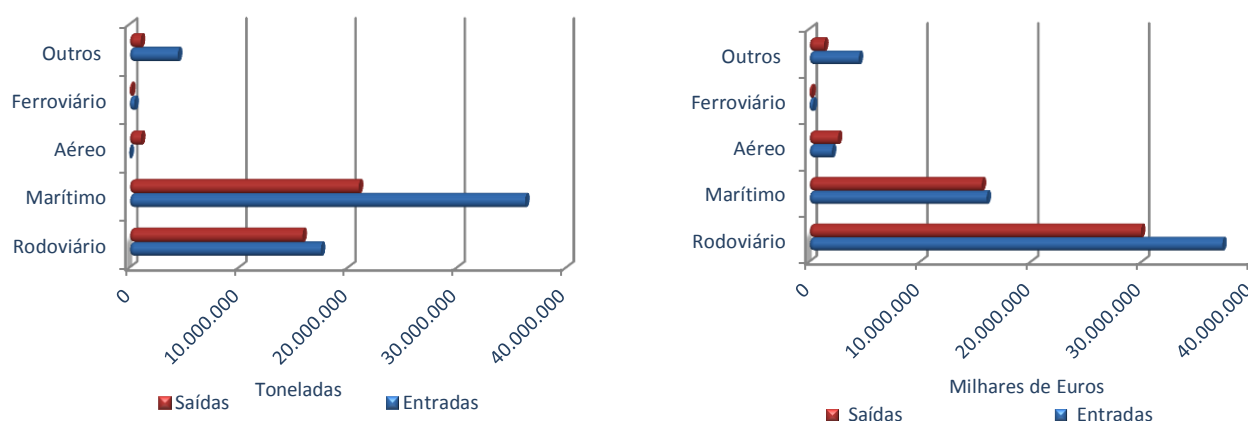


O Gráfico 50 permite visualizar a preponderância das mercadorias do grupo 02 – Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural no transporte marítimo e a reduzida expressão do transporte aéreo e ferroviário no transporte das mercadorias dos cinco grupos identificados.

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 2015.

Assim, em 2015, verifica-se que as mercadorias transportadas por via aérea continuam a ter 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 54.627 euros, para uma média de 1.025 euros a tonelada entrada, conforme consta do Quadro 16.

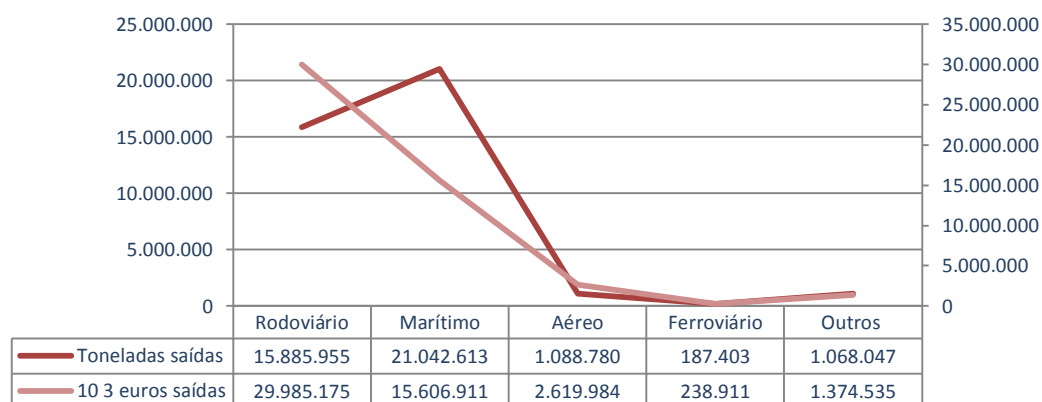
Gráfico 51 – Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, em 2015



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Através do Gráfico 51 constatamos que no modo marítimo o valor das mercadorias entradas é mais baixo que o valor das mercadorias saídas pelo mesmo modo, o mesmo se passando no modo rodoviário. No entanto, neste, os valores das mercadorias são claramente superiores, como se verifica também, através do Gráfico 51.

Gráfico 52 - Valor das mercadorias saídas por modo de transporte, em 2015

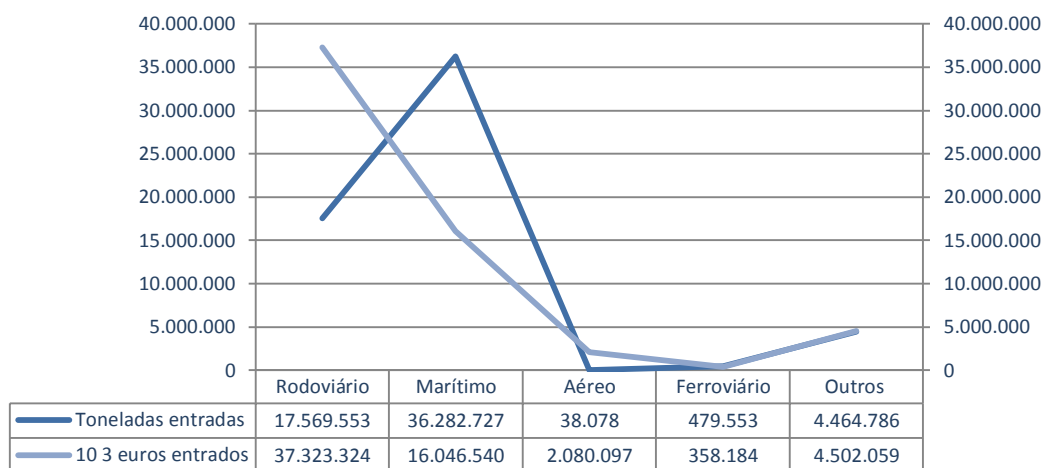


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Com base no Gráfico 52 constatamos que a relação entre o peso e o valor das mercadorias saídas é cerca do dobro em valor para o transporte rodoviário e de duas vezes e meia para o aéreo, no transporte marítimo a relação inverte-se e no ferroviário a diferença é menos notória.

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

Gráfico 53 – Valor das mercadorias entradas, por modo de transporte, em 2015



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No que concerne o valor das mercadorias entradas no país, as mercadorias que são transportadas por via rodoviária tem mais do dobro do valor das que chegam a Portugal por via marítima e menos de metade do peso. O valor das mercadorias entradas por via aérea é proporcionalmente ao peso o mais elevado, cerca de cinquenta e quatro vezes superior ao peso, o que demonstra o imenso valor das mercadorias que recorrem ao transporte aéreo. No modo ferroviário e outros os valores são mais equiparados.

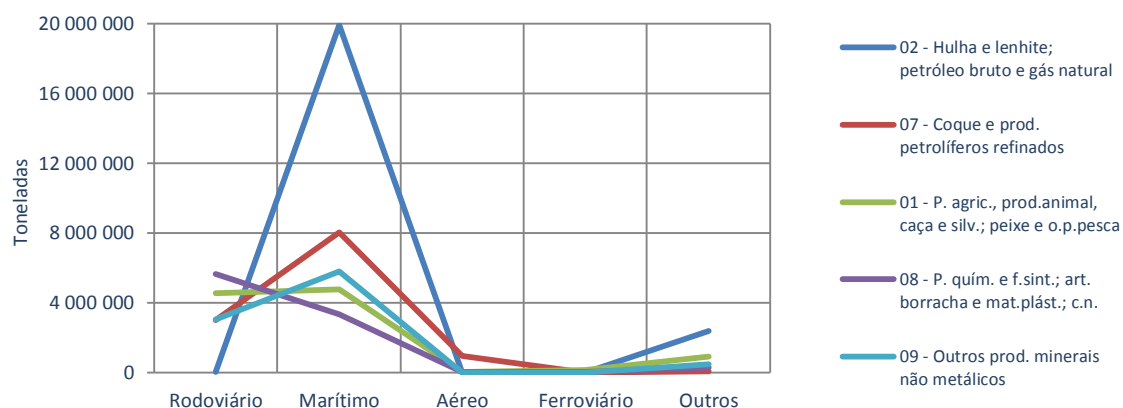
Quadro 16 – Valor médio, por tonelada, das mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, em 2015, em euros

Toneladas	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferrovário	Outros	Total
Entradas	2.124,3 €	442,3 €	54.627,3 €	746,9 €	1.008,3 €	1.025,1 €
Saídas	1.887,5 €	741,7 €	2.406,3 €	1.274,9 €	1.287,0 €	1.268,7 €

O Quadro 16 evidencia que o valor total das mercadorias saídas, independentemente do modo de transporte, é superior ao valor total das mercadorias entradas. De realçar o elevado valor médio das mercadorias entradas por via aérea, cerca de 54.627,3 euros por tonelada.

O valor médio das saídas por via aérea também é o mais elevado de todos os modos atingindo os 2.406,3 euros. Em contrapartida o modo marítimo é o que apresenta valores médios mais baixos, quer nas entradas, valendo cada tonelada 442 euros, quer nas saídas, com o valor de 742 euros por tonelada.

Gráfico 54 – Peso das principais mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, em 2015



Pode verificar-se que as mercadorias do grupo 02 - são as mais transportadas por via marítima, que também é a mais utilizada para o transporte das mercadorias dos restantes grupos. O segundo modo de transporte mais utilizado é o rodoviário.

Face à supremacia do transporte rodoviário no movimento de mercadorias no espaço comunitário e sobretudo ibérico, a União Europeia, tem vindo a dar especial atenção ao transporte rodoviário, penalizando a respectiva utilização, de forma a desincentivar o uso do mesmo. As alterações impostas, a nível comunitário, visam reduzir o impacto negativo provocado, nomeadamente, ao nível da poluição atmosférica, do congestionamento de trânsito, e dos acidentes, promovendo-se cada vez mais a intermodalidade nos transportes e o desenvolvimento das redes transeuropeias.