
Os transportes internacionais de mercadorias, em Portugal

2014 a 2016

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 2014 a 2016, em toneladas.....	5
3. Evolução do transporte internacional de mercadorias em Portugal, no período de 2014 a 2016, em euros	23
4. Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, por modo de transporte, de 2014 a 2016	41

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução do total das mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2008 a 2016, em toneladas	6
Gráfico 2 - Distribuição do total das mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte de 2014 a 2016, em toneladas	6
Gráfico 3 - Mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte de 2014 a 2016, em toneladas.....	7
Gráfico 4 – Total de entradas e saídas dos principais grupos de mercadorias, de 2014 a 2016, em toneladas.....	9
Gráfico 5 – Principais grupos de mercadorias, com total de entradas e saídas, de 2014 a 2016, em toneladas	9
Gráfico 6 – Evolução das saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em toneladas	10
Gráfico 7 - Distribuição total das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em toneladas	11
Gráfico 8 – Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em toneladas.....	12
Gráfico 9 – Mercadorias saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2014 a 2016, em toneladas	13
Gráfico 10 – Principais grupos de mercadorias saídas, de 2014 a 2016, em toneladas	13
Gráfico 11 – Mercadorias saídas, por país e por modos de transporte, em 2016, em toneladas.....	14
Gráfico 12 – Mercadorias saídas, por modos de transporte, em 2016, em toneladas	15
Gráfico 13 – Mercadorias saídas para países da UE, por modos de transporte, em 2016, em toneladas	16
Gráfico 14 – Peso dos modos de transporte, nas mercadorias saídas, em 2016, em toneladas.....	16
Gráfico 15 – Evolução das entradas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em toneladas	17
Gráfico 16 – Distribuição total das mercadorias entradas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em toneladas17	
Gráfico 17 – Distribuição das mercadorias entradas, por modos de transporte de 2014 a 2016, em toneladas	18
Gráfico 18 – Mercadorias entradas, dos principais grupos de mercadorias, de 2014 a 2016, em toneladas	19
Gráfico 19 – Principais grupos de mercadorias por total de entradas, de 2014 a 2016, em toneladas	20
Gráfico 20 – Mercadorias entradas, por país e por modos de transporte, em 2016, em toneladas.....	21
Gráfico 21 – Mercadorias entradas, por modos de transporte, em 2016, em toneladas	21
Gráfico 22 – Mercadorias entradas com origem em países da UE, por modos de transporte, em 2016, em toneladas	22

Gráfico 23 – Peso dos modos de transporte, em 2016, em milhares de toneladas	23
Gráfico 24 – Evolução do total de mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2008 a 2016, em milhares de euros.....	23
Gráfico 25 - Distribuição do total das entradas e saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em euros.....	24
Gráfico 26 - Mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em milhares de euros.....	25
Gráfico 27 – Total de entradas e saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2014 a 2016, em milhares de euros	27
Gráfico 28 – Principais grupos de mercadorias, por total de entradas e saídas, de 2014 a 2016, em milhares de euros	27
Gráfico 29 – Evolução das saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em milhares de euros	28
Gráfico 30 - Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em euros	29
Gráfico 31 – Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em euros	30
Gráfico 32 - Mercadorias saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2014 a 2016, em euros	31
Gráfico 33 – Principais grupos de mercadorias, saídas de 2014 a 2016, em milhares de euros	31
Gráfico 34 – Mercadorias saídas, por país e por modo de transporte, em 2016, em milhões de euros.....	32
Gráfico 35 – Principais grupos de mercadorias saídas, por modos de transporte, em 2016, em euros	33
Gráfico 36 – Mercadorias saídas para países da UE, por modo de transporte, em 2016, em milhões de euros	33
Gráfico 37 – Peso dos modos de transporte, nas mercadorias, em 2016, em milhões de euros.....	34
Gráfico 38 – Evolução das entradas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em milhares de euros	34
Gráfico 39 – Distribuição das mercadorias entradas, por modo de transporte, de 2014 a 2016, em milhares de euros	35
Gráfico 40 – Distribuição das mercadorias entradas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em milhares de euros	36
Gráfico 41 – Principais grupos de mercadorias entradas, de 2014 a 2016, em milhares de euros	37
Gráfico 42 – Principais grupos de mercadorias entradas, de 2014 a 2016, em milhares de euros	37
Gráfico 43 – Mercadorias entradas por países e por modos de transporte, em 2016, em milhões de euros	38
Gráfico 44 – Principais grupos de mercadorias entradas, por modos de transporte, em 2016, em euros	39
Gráfico 45 – Mercadorias entradas, de países da UE, por modo de transporte, em 2016, em milhões de euros	40
Gráfico 46 – Peso dos modos de transporte nas entradas de mercadorias, em 2015, em milhões de euros.....	40
Gráfico 47 – Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, de 2014 a 2016	41
Gráfico 48 - Valor das mercadorias saídas por modo de transporte, de 2014 a 2016	42
Gráfico 49 – Valor das mercadorias entradas, por modo de transporte, de 2014 a 2016	42
Gráfico 50 – Peso das principais mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, de 2014 a 2016	43
Gráfico 51 – Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, em 2016	44

Gráfico 52 - Valor das mercadorias saídas por modo de transporte, em 2016	44
Gráfico 53 – Valor das mercadorias entradas, por modo de transporte, em 2016	45
Gráfico 54 – Peso das principais mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, em 2016	46

Índice de Quadros

Quadro 1 - Taxa de variação das entradas e das saídas, de 2014 a 2016, em toneladas	7
Quadro 2 - Taxa anual de cobertura das entradas e saídas, de 2014 a 2016, em toneladas	8
Quadro 3 - Principais grupos de mercadorias por total das entradas e saídas, de 2014 a 2016, em toneladas	8
Quadro 4 - Taxa de variação das saídas de 2014 a 2016	11
Quadro 5 - Principais grupos de mercadorias saídas, de 2014 a 2016, em toneladas	12
Quadro 6 - Taxa de variação das entradas, de 2014 a 2016	18
Quadro 7 - Principais grupos de mercadorias entradas, de 2014 a 2016, em toneladas	19
Quadro 8 - Taxa de variação das entradas e saídas, de 2014 a 2016, em euros	25
Quadro 9 - Taxa anual de cobertura das entradas e saídas, de 2014 a 2016, em euros	26
Quadro 10 - Principais grupos de mercadorias, por total de entradas e saídas, de 2014 a 2016, em milhares de euros	26
Quadro 11 - Taxa de variação das saídas, de 2014 a 2016, em euros	29
Quadro 12 - Principais grupos de mercadorias saídas, de 2014 a 2016, em milhares de euros	30
Quadro 13 - Taxa de variação das entradas, de 2014 a 2016, em euros	35
Quadro 14 - Principais grupos de mercadorias entradas de 2014 a 2016, em milhares de euros	36
Quadro 15 – Valor médio, por tonelada, das mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, de 2014 a 2016, em euros	43
Quadro 16 – Valor médio, por tonelada, das mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, em 2016, em euros	45

Transporte Internacional de Mercadorias, em Portugal, de 2014 a 2016

1. Introdução

O setor dos transportes é integrado por três componentes: as infraestruturas, os tipos de veículos e a circulação de pessoas e mercadorias. Os diferentes tipos de infraestruturas existentes correspondem aos modos de transporte: rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo, fluvial e tubular, entre outros. Assim, a rede de infraestruturas permite concretizar a saída e entrada de mercadorias e realizar as operações comerciais associadas ao transporte, dentro do quadro das leis e regimes em vigor nos espaços em que operam.

No caso do transporte internacional é muito frequente o recurso à intermodalidade, o que permite ganhar eficiência. Escolher o modo de transporte mais eficaz, é essencial para garantir a fluidez das exportações e importações de mercadorias e constitui um fator de competitividade.

Na era da globalização os bons resultados do comércio internacional dependem de vários fatores como por exemplo os transportes estarem associados à logística, o que, para além da intermodalidade, já referida, e da agilização dos serviços alfandegários, constitui um fator de competitividade e internacionalização das empresas exportadoras nacionais.

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 especial incidência no período de 2014 a 2016 e surge na sequência de um outro estudo, já efectuado, que abrangeu o período decorrido de 2013 a 2015. A fonte utilizada é a informação disponibilizada pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) na vertente dos transportes.

2. Evolução do transporte internacional, em Portugal, no período de 2014 a 2016, em toneladas

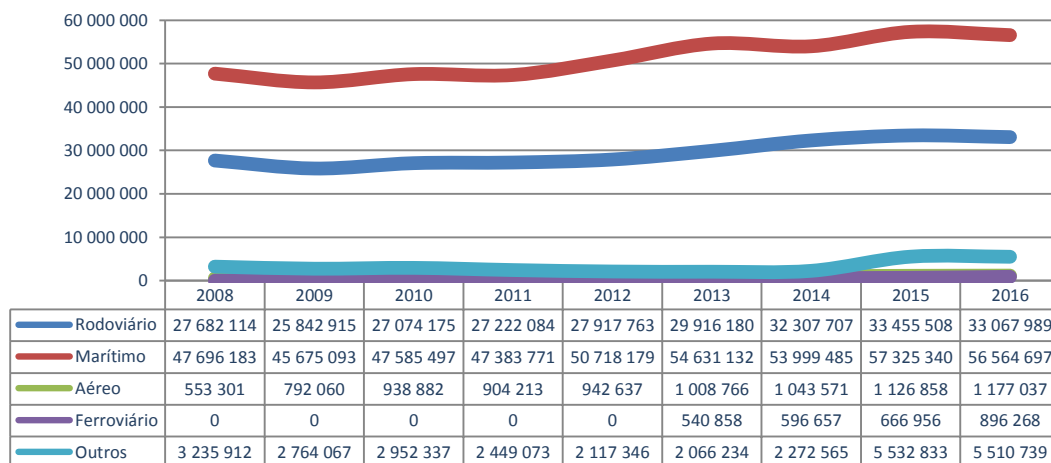
O presente relatório, como já foi referido, reporta-se ao transporte internacional de mercadorias no período de 2014 a 2016, no entanto, o Gráfico 1, abrange o período de 2008 a 2016, com o objetivo de apresentar uma série mais longa de dados.

Através da análise do Gráfico 1 podemos verificar que, no ano de 2009, à excepção do modo aéreo, houve uma quebra do volume de mercadorias transportadas, em todos os outros modos de transporte. Em 2010 existiu alguma recuperação, que continuou a verificar-se até 2015, em especial no modo marítimo. No ano de 2016 registaram-se descidas em todos os modos de transporte, menos no modo aéreo e no ferroviário, que apresentou uma assinalável subida.

No ano de 2014 o total de mercadorias transportadas em todos os modos de transporte foi de 90,2 milhões de toneladas, em 2015, houve uma notável subida para um total de 98,1 milhões de toneladas, já em 2016 foi

interrompida a tendência de crescimento, que se vinha verificando desde 2010, com o movimento de 97,2 milhões de toneladas.

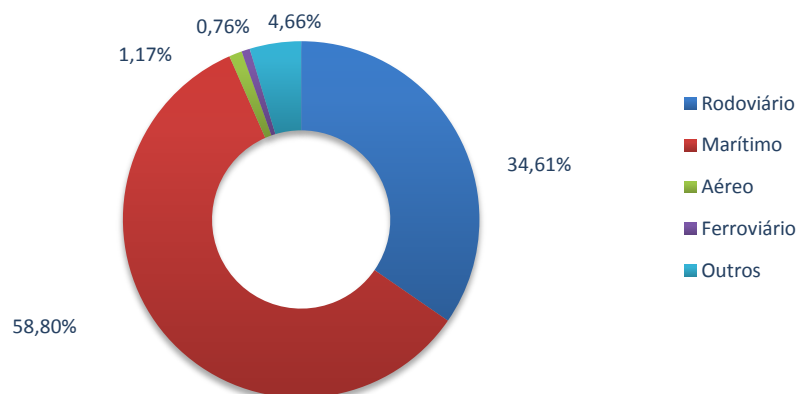
Gráfico 1 – Evolução do total das mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2008 a 2016, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Nos anos que integram o período em análise, verifica-se que, em 2015, houve uma subida generalizada da tonelagem transportada, em todos os modos de transporte, ao passo que em 2016, à excepção dos modos aéreo e ferroviário, houve descidas em todos os outros. De todas as subidas registadas as mais significativas foram, em 2015, no modo marítimo passando de cerca de 54 milhões, em 2014, para 57,3 milhões, o que representa um aumento de mais de 6% e, em 2016, no modo ferroviário, com a subida de 667 mil toneladas para 896 mil toneladas, o que equivale a um aumento de mais de 34%, relativamente a 2015.

Gráfico 2 - Distribuição do total das mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte de 2014 a 2016, em toneladas

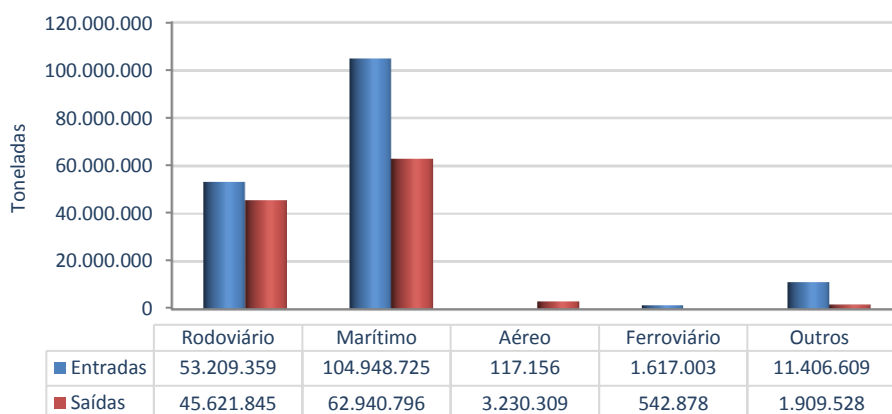


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O total de mercadorias movimentadas entre 2014 e 2016 atingiu 285,5 milhões de toneladas, das quais 167,9 milhões de toneladas foram transportadas por via marítima, o que representa 58,8% do total, seguindo-se o modo

rodoviário que assegurou o transporte de 98,8 milhões de toneladas ou seja, 34,6% do total movimentado. O transporte aéreo movimentou 1,17% do total, o equivalente a 3,3 milhões de toneladas ao passo que o transporte ferroviário representou apenas 0,76% do total de toneladas com 2,2 milhões de toneladas, o conjunto identificado como Outros representa 4,66%, o equivalente a 13,3 milhões de toneladas, conforme está patente no Gráfico 2.

Gráfico 3 - Mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte de 2014 a 2016, 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 2014 a 2016 e permite estabelecer a relação entre umas e outras. Assim verifica-se que as entradas são sempre muito 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 2014 a 2016, as entradas representaram 171,3 milhões de toneladas de mercadorias e as saídas 114,2 milhões de toneladas, valores que correspondem, respetivamente, a 59,99% e a 40,01% do total. Continua a verificar-se um ligeiro aumento nas entradas, notando-se uma ligeiríssima tendência crescente, visto que registaram 58,46%, em 2014, 59,97%, em 2015 e 61,43% em 2016. Consequentemente as saídas variaram em proporção, de 41,54%, em 2014, 40,03% em 2015 e 38,57% em 2016.

Quadro 1 - Taxa de variação das entradas e das saídas, de 2014 a 2016, em toneladas

Anos	Taxa de variação – entradas e saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2015/2014	8,74%	3,55%	6,16%	7,98%	11,78%	143,46%
2016/2015	-0,91%	-1,16%	-1,33%	4,45%	34,38%	-0,40%

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 2015 e entre 2015 e 2016. Através do mesmo constatamos que, entre 2014 e 2015, todos os sectores tiveram variações positivas, mas em Outros foi excepcionalmente elevada. A variação entre 2015 e 2016 foi negativa com excepção para o modo aéreo e para o modo ferroviário, que aumentou a sua taxa para o triplo.

Quadro 2 - Taxa anual de cobertura das entradas e saídas, de 2014 a 2016, em toneladas

Anos	Taxa de cobertura – entradas e saídas de mercadorias %					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
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
2016	62,78	82,86	56,18	2723,31	28,20	17,76
2014/2016	66,69	85,74	59,97	2757,27	33,57	16,74

O Quadro 2 apresenta a taxa de cobertura das entradas e das saídas, que mede a relação entre o peso dos produtos saídos/exportados e o peso dos produtos entrados/importados, por modo de transporte, ano a ano, de 2014 a 2016 e no período de 2014 a 2016. Através do mesmo podemos observar a tendência decrescente das taxas de cobertura que se traduzem numa taxa de cobertura, no período, de 66,69%, ou seja as entradas continuam a ser superiores às saídas.

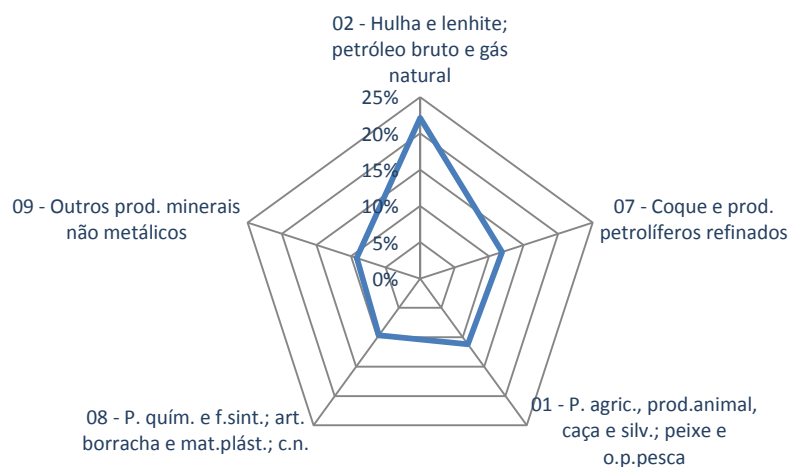
Quadro 3 - Principais grupos de mercadorias por total das entradas e saídas, de 2014 a 2016, em toneladas

Grupos de Produtos (NST/2007)		Toneladas	% 5 mais
02	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	63.230.296	22,14%
07	Coque e prod. petrolíferos refinados	33.911.911	11,88%
01	P. agric., prod. animal, caça e silv.; peixe e o.p.pesca	31.888.207	11,17%
08	P. quím. e f. sint.; art. borracha e mat. plást.; c.n.	27.510.027	9,63%
09	Outros prod. minerais não metálicos	26.191.441	9,17%
Total dos cinco mais		182.731.881	64,0%
Outros grupos		102.812.328	36,0%
Total		285.544.209	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». Estes também foram os 5 grupos que movimentaram as tonelagens mais elevadas em 2015.

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

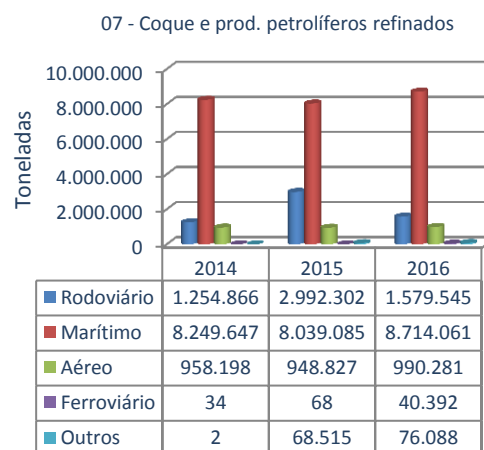
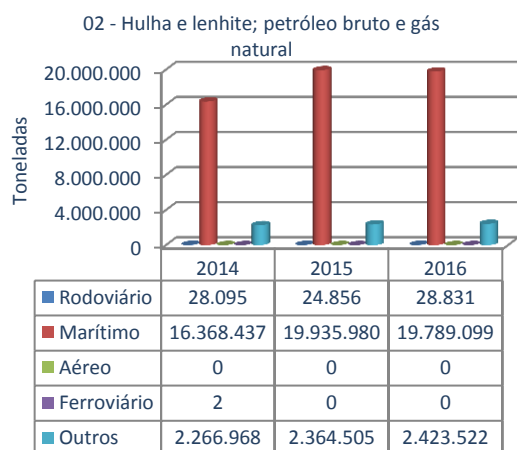
Gráfico 4 – Total de entradas e saídas dos principais grupos de mercadorias, de 2014 a 2016, em toneladas

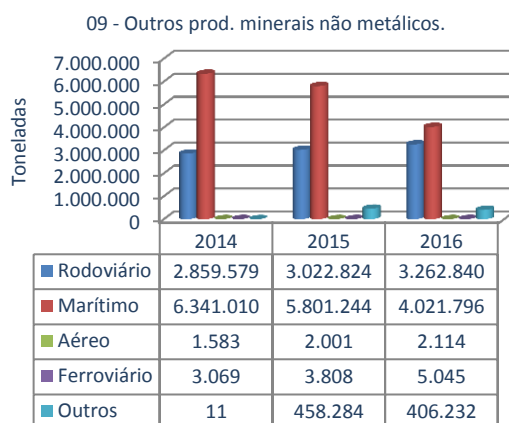
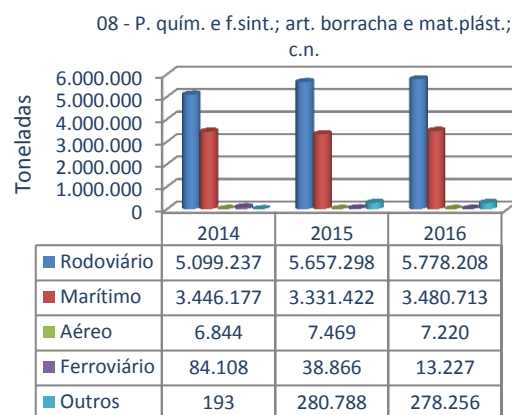
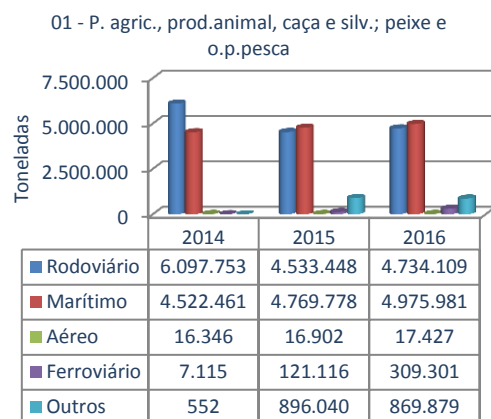


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

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 22,14% 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 11,88% e 11,17%, respectivamente, e os grupos 08 e 09 com 9,63% e 9,17%, também respectivamente.

Gráfico 5 – Principais grupos de mercadorias, com total de entradas e saídas, de 2014 a 2016, em toneladas

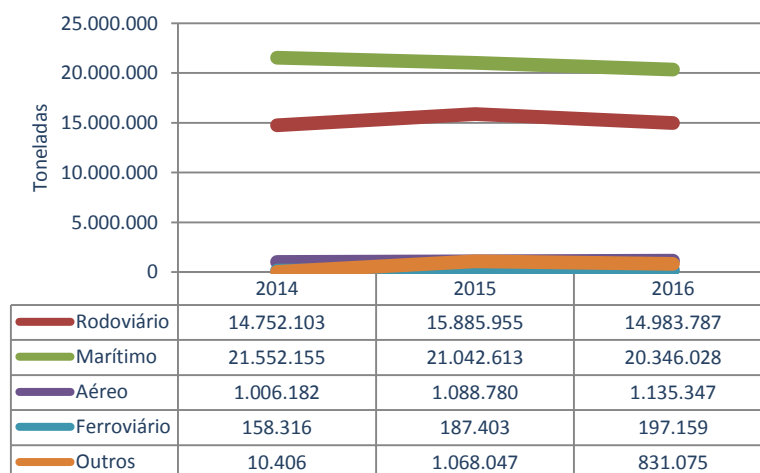




Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

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 vantagem do modo rodoviário, em 2014, deu lugar a uma ligeira superioridade do transporte marítimo em 2015 e 2016.

Gráfico 6 – Evolução das saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em toneladas

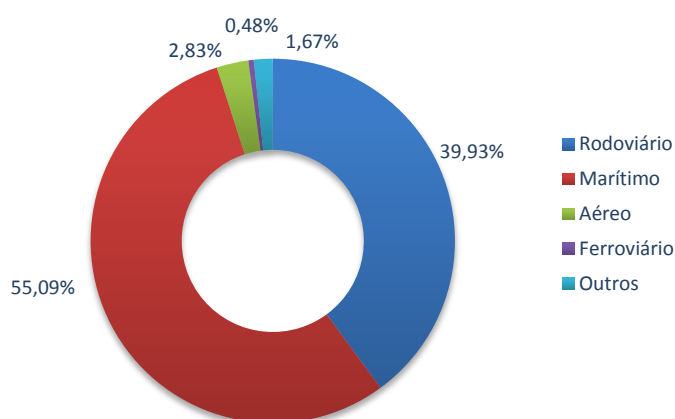


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 6 demonstra que, no período em análise, a variação das saídas de mercadorias foi pouco notória, apresentando, no entanto, uma ligeira quebra nos setores rodoviário e marítimo e uma quebra no grupo «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 que, no entanto, aumentou ligeiramente.

Gráfico 7 - Distribuição total das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

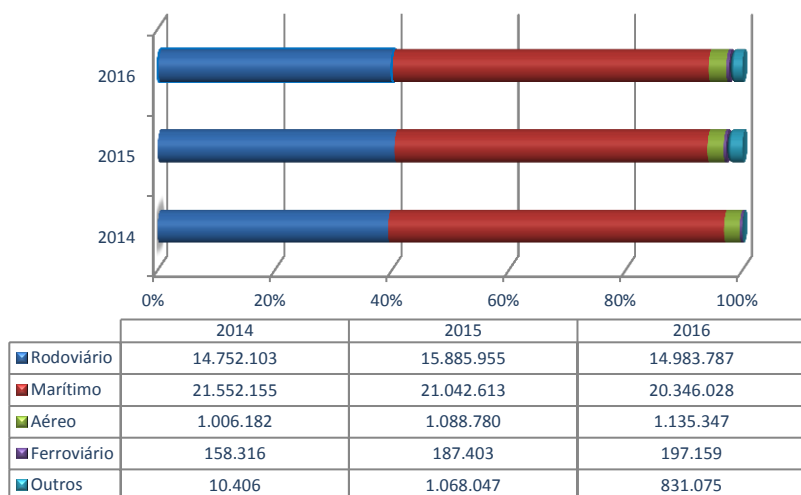
Do total de mercadorias saídas entre 2014 e 2016, 62,9 milhões de toneladas foram transportadas por via marítima o que representa 55,1% do total das mercadorias transportadas. O modo rodoviário assegurou o transporte de 45,6 milhões de toneladas, o equivalente a 39,9% do total transportado. Por seu lado o transporte aéreo movimentou 3,2 milhões de toneladas ou seja 2,83% do total das mercadorias saídas, ao passo que o transporte ferroviário movimentou 543 toneladas o equivalente a 0,48% do total de toneladas saídas.

Quadro 4 - Taxa de variação das saídas de 2014 a 2016

Anos	Taxa de variação – saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferrovário	Outros
2015/2014	4,79%	7,69%	-2,36%	8,21%	18,37%	10164,23%
2016/2015	-4,53%	-5,68%	-3,31%	4,28%	5,21%	-22,19%

Como consta do Quadro 4, relativamente às mercadorias saídas, verificou-se, em 2015, face a 2014, uma taxa de variação de 4,79%, variação essa que desceu enormemente, na comparação de 2016 com 2015, traduzindo-se em -4,53%. As variações aumentaram significativamente em todos os modos de transporte, entrando em terreno negativo, à exceção dos setores aéreo e ferroviário que também desceram bastante embora se mantivessem em terreno positivo. O conjunto de modos designado por «Outros» apresentou uma variação positiva desmesurada em 2015/2014 e em 2016/2015 teve uma variação negativa.

Gráfico 8 – Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, 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.

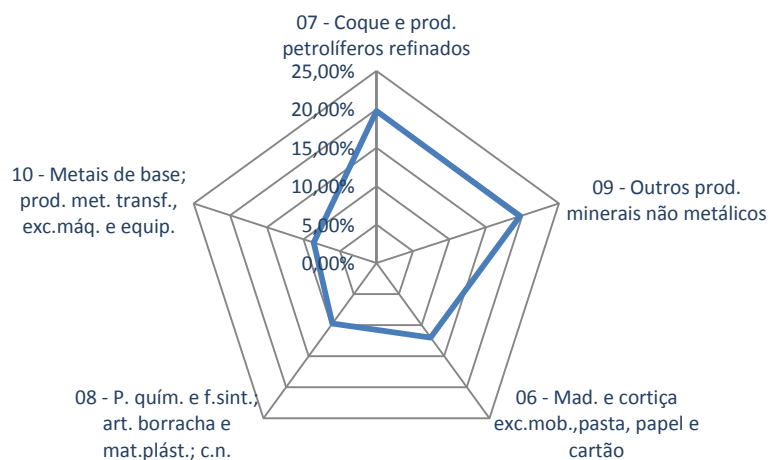
Quadro 5 - Principais grupos de mercadorias saídas, de 2014 a 2016, em toneladas

Grupos de Produtos (NST/2007)	Toneladas	% 5 mais
07 Coque e prod. petrolíferos refinados	22.603.646	19,79%
09 Outros prod. minerais não metálicos	22.420.240	19,62%
06 Mad. e cortiça exc.mob.,pasta, papel e cartão	13.733.133	12,02%
08 P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat. plást.; c.n.	11.132.419	9,74%
10 Metais de base; prod. met. transf., exc.máq. e equip.	9.831.168	8,61%
Total dos cinco mais	79.720.607	69,78%
Outros grupos	34.524.749	30,22%
Total	114.245.356	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 «Coque e produtos petrolíferos refinados» e 09 «Outros produtos minerais não metálicos» têm praticamente o mesmo peso, respetivamente, 19,79% e 19,62%, seguidos dos grupos 6, 8 e 10. O conjunto daqueles cinco grupos representa 69,78% do total das mercadorias saídas e os restantes quinze grupos representam 30,22%, menos de um terço do total.

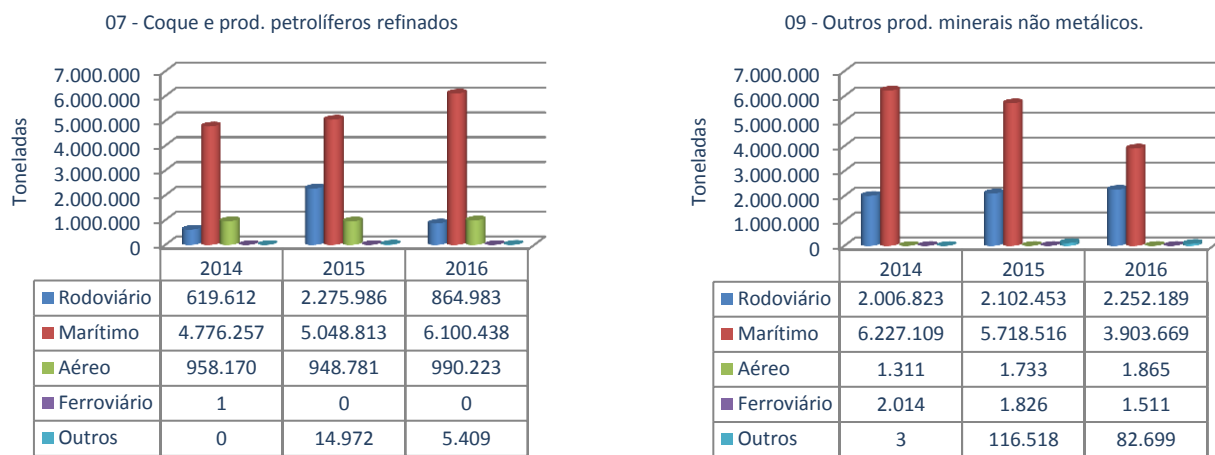
Gráfico 9 – Mercadorias saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2014 a 2016, em toneladas



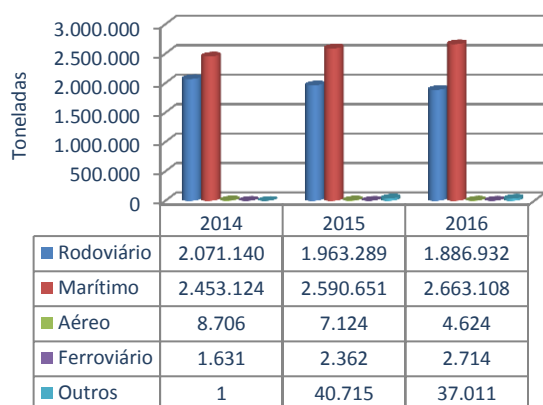
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

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.

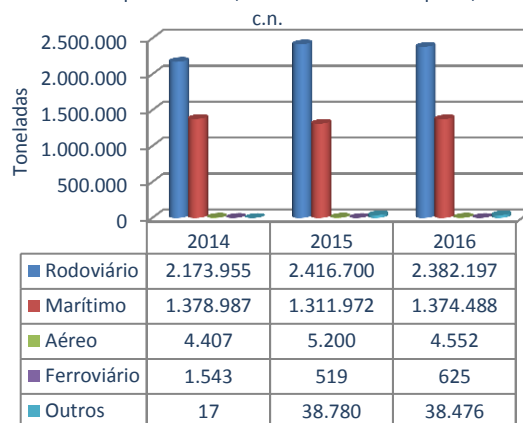
Gráfico 10 – Principais grupos de mercadorias saídas, de 2014 a 2016, em toneladas



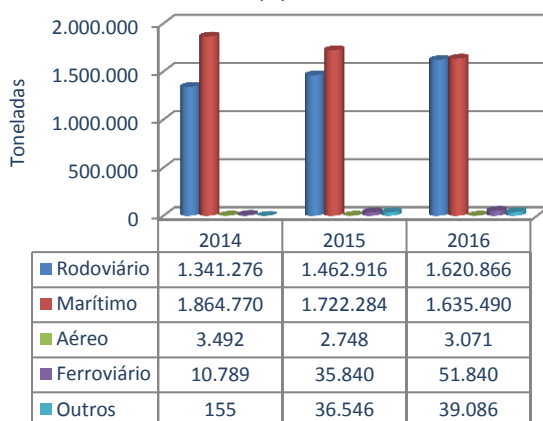
06 - Mad. e cortiça exc. mob., pasta, papel e cartão



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



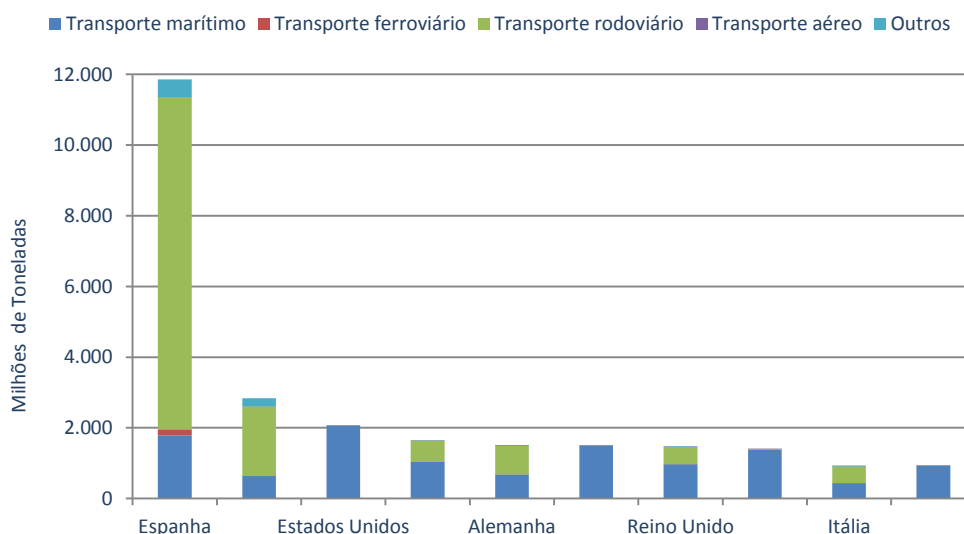
10 - Metais de base; prod. met. transf., exc.máq. e equip..



Através do gráfico 10, que apresenta os cinco grupos de mercadorias mais movimentados, de 2014 a 2016, constatamos que, em quatro dos cinco grupos: 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, suporte gravados» e «10 - Metais de base; produtos metálicos transformados, excluindo máquinas e equipamentos», 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. Os outros modos de transporte são utilizados quase residualmente, com excepção do modo aéreo que tem alguma expressão no transporte de mercadorias do grupo 07.

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Gráfico 11 – Mercadorias saídas, por país e por modos de transporte, em 2016, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

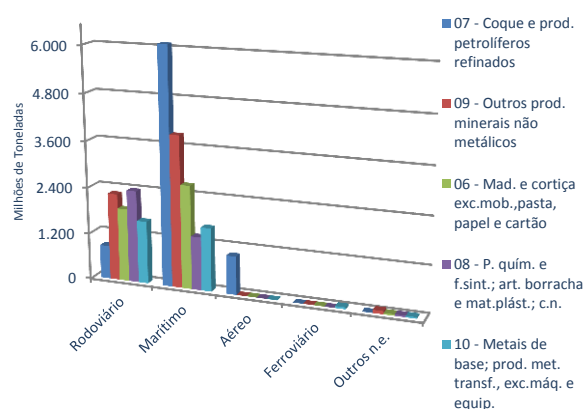
A análise das saídas por país e por modo de transporte abrangeu todos os países do mundo, no entanto, desses, apenas considerámos os dez países com maior peso nas transacções das mercadorias saídas em 2016 e, desde logo, constatámos que a Espanha, a França e Marrocos mantiveram as mesmas posições que ocuparam em 2015. 45,29% das saídas destinam-se a Espanha. Em relação aos outros países que normalmente integram este grupo verificou-se a saída de Angola e a entrada da China, a subida da Alemanha (de sétimo para quinto), dos Países Baixos (de quinto para quarto) e da Itália (de décimo para nono). Os países que desceram foram o Reino Unido (de sexto para sétimo) e a Argélia (de terceiro para sexto).

O conjunto destes dez países representa 69,78 do peso total das saídas para todos os países do mundo e só a Espanha representa 31,6%.

Através do gráfico 11 pode também verificar-se que, para os países da Europa continental, o modo de transporte mais utilizado é o rodoviário, ao passo que, para a Argélia, Estados Unidos, Reino Unido, Marrocos e Angola, dadas as respetivas localizações geográficas, as mercadorias são transportadas, predominantemente, por via marítima.

Gráfico 12 – Mercadorias saídas, por modos de transporte, em 2016, em toneladas

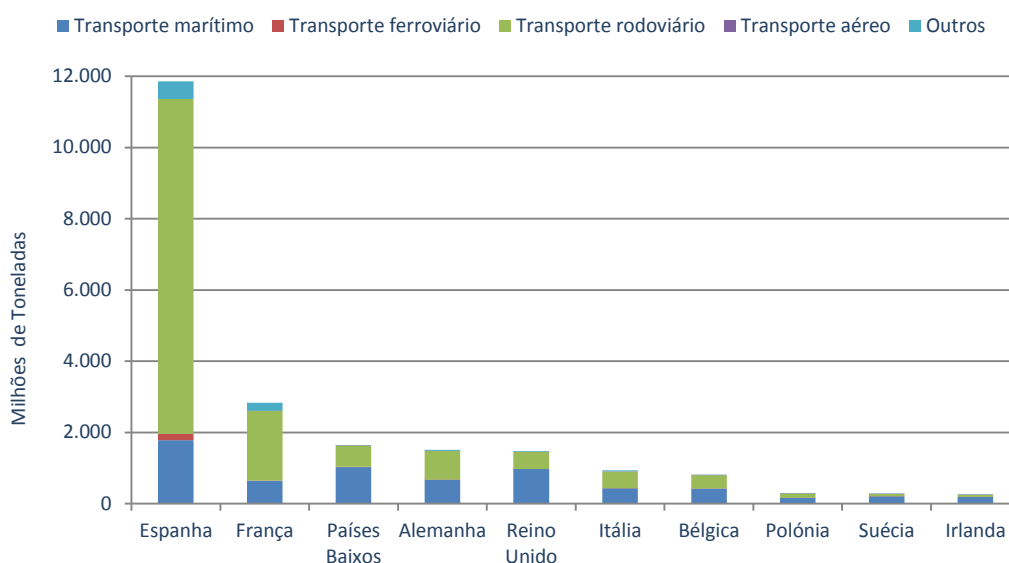
Grupos de Mercadorias / Modos de Transporte	07 - Coque e prod. petrolíferos refinados	09 - Outros prod. minerais não metálicos	06 - Mad. e cortiça exc.mob.,pasta, papel e cartão	08 - P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	10 - Metais de base; prod. met. transf., exc.máq. e equip.
Rodoviário	3º 864,98	2º 2.252,19	2º 1.886,93	1º 2.382,20	2º 1.620,87
Marítimo	1º 6.100,44	1º 3.903,67	1º 2.663,11	2º 1.374,49	1º 1.635,49
Aéreo	2º 990,22	4º 1,87	4º 4,62	4º 4,55	5º 3,07
Ferroviário	5º 0,00	5º 1,51	5º 2,71	5º 0,63	3º 51,84
Outros n.e.	4º 5,41	3º 82,70	3º 37,01	3º 38,48	4º 39,09



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

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 (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», por via aérea.

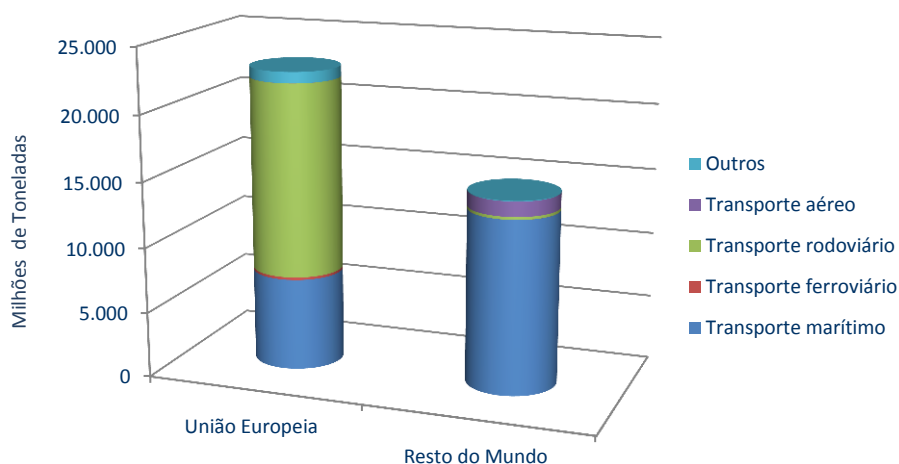
Gráfico 13 – Mercadorias saídas para países da UE, por modos de transporte, em 2016, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Continuando a analisar somente os dez países com maior peso quanto às mercadorias saídas, em 2016, 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 2015. Em 2016, a Alemanha e o Reino Unido inverteram posições. A Dinamarca saiu do top para dar lugar à Irlanda. A Itália, a Bélgica, a Polónia, a Suécia mantiveram as posições detidas no ano anterior. O modo rodoviário é o mais utilizado para a generalidade dos dez países (65,54%), o segundo modo de transporte mais utilizado é o marítimo (29,81%) e as mercadorias saídas, através dos modos ferroviário (0,89%) e aéreo (0,02%), são pouco representativas.

Gráfico 14 – Peso dos modos de transporte, nas mercadorias saídas, em 2016, em toneladas

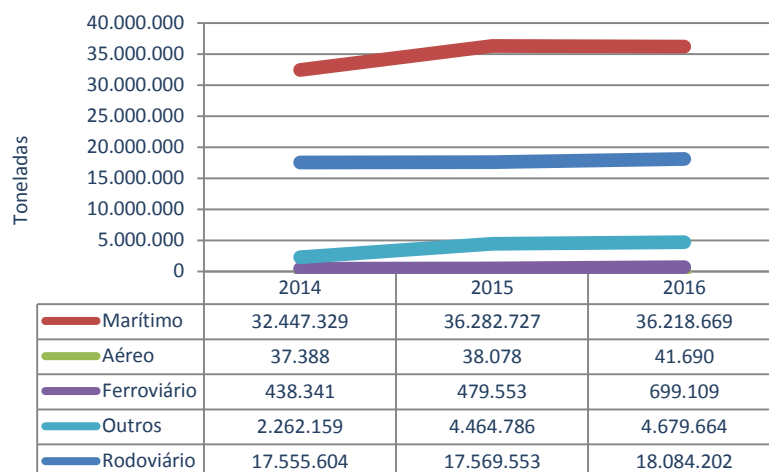


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

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 2016 verificou-se a diminuição das saídas, quer para a União Europeia quer para o resto do Mundo.

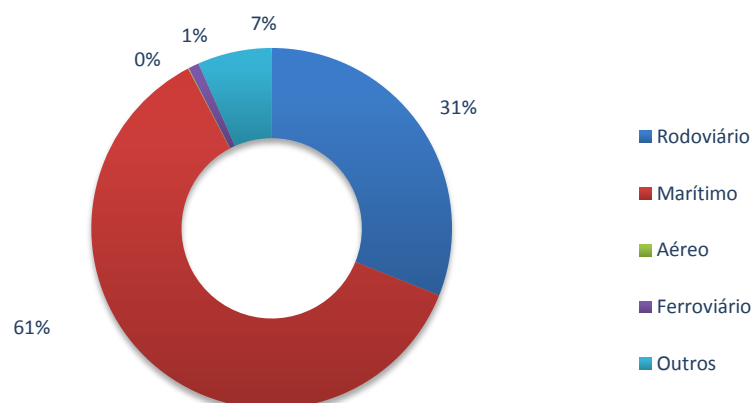
Gráfico 15 – Evolução das entradas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No ano de 2016 as entradas de mercadorias, através do modo marítimo mantiveram a sua importância, registando-se variações positivas em todos os modos de transporte, excepto no rodoviário que apresentou uma redução.

Gráfico 16 – Distribuição total das mercadorias entradas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Assim, do total de mercadorias entradas em Portugal, entre 2014 e 2016, 105 milhões de toneladas foram transportadas por via marítima, com um peso de 61% do total, seguindo-se o modo rodoviário que assegurou a

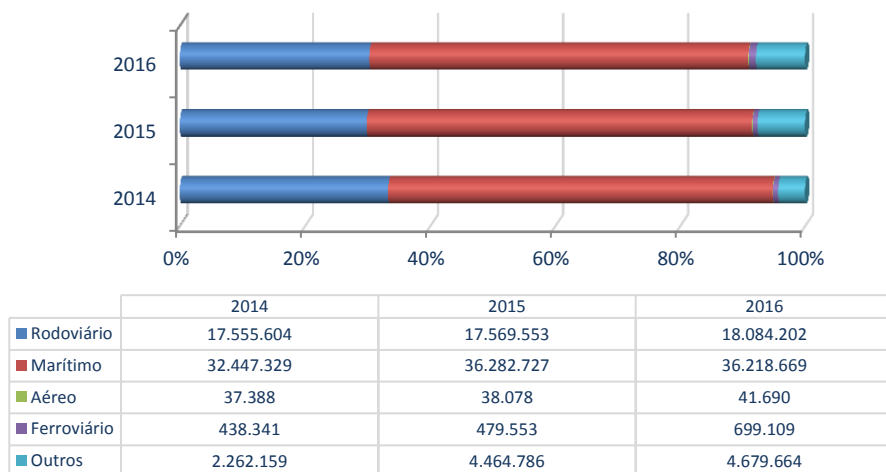
entrada de 53 milhões de toneladas, representando 31% do total transportado. O transporte aéreo foi quase insignificante no total das mercadorias entradas, e o transporte ferroviário representou apenas 1% do total de toneladas entradas.

Quadro 6 - Taxa de variação das entradas, de 2014 a 2016

Anos	Taxa de variação – entradas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2015/2014	11,55%	0,08%	11,82%	1,84%	9,40%	97,37%
2016/2015	1,51%	2,93%	-0,18%	9,49%	45,78%	4,81%

Relativamente às mercadorias entradas, e como consta do Quadro 6, em 2015, verificou-se, uma taxa de variação de 11,55%, face a 2014, variação essa que se reduziu acentuadamente, na comparação de 2016 com 2015, traduzindo-se numa variação de 1,51 %. As taxas de variação reduziram-se significativamente no modo marítimo e em especial em «outros» e aumentaram, consideravelmente, nos modos rodoviário e aéreo e sobretudo no ferroviário, que quintuplicou.

Gráfico 17 – Distribuição das mercadorias entradas, por modos de transporte de 2014 a 2016, 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. É quase insignificante o recurso ao modo ferroviário e sobretudo ao aéreo.

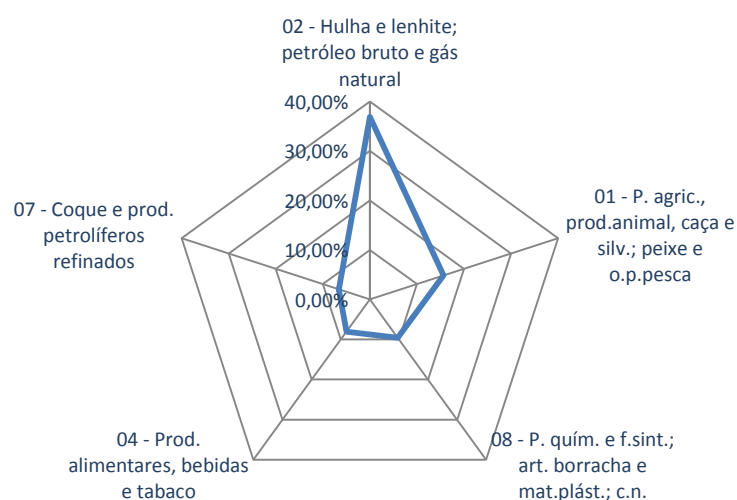
Quadro 7 - Principais grupos de mercadorias entradas, de 2014 a 2016, em toneladas

Grupos de Produtos (NST/2007)	Toneladas	% 5 mais
02 Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	63.184.744	36,89%
01 P. agric., prod.animal, caça e silv.; peixe e o.p.pesca	26.831.505	15,66%
08 P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	16.377.607	9,56%
04 Prod. alimentares, bebidas e tabaco	13.744.762	8,02%
07 Coque e prod. petrolíferos refinados	11.308.265	6,60%
Total dos cinco mais	131.446.883	76,74%
Outros grupos	39.851.970	23,26%
Total	171.298.853	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 36,89% do total de entradas e o grupo 01 «Produtos agrícolas, produção animal, caça e silvicultura, peixe e produtos de pesca» que representa 15,66%. 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, cada um, cerca de 8% do total.

Os cinco grupos acima identificados representam 76,74% do total das mercadorias entradas e os restantes quinze grupos não chegam a ¼ das entradas com cerca de 23,26%.

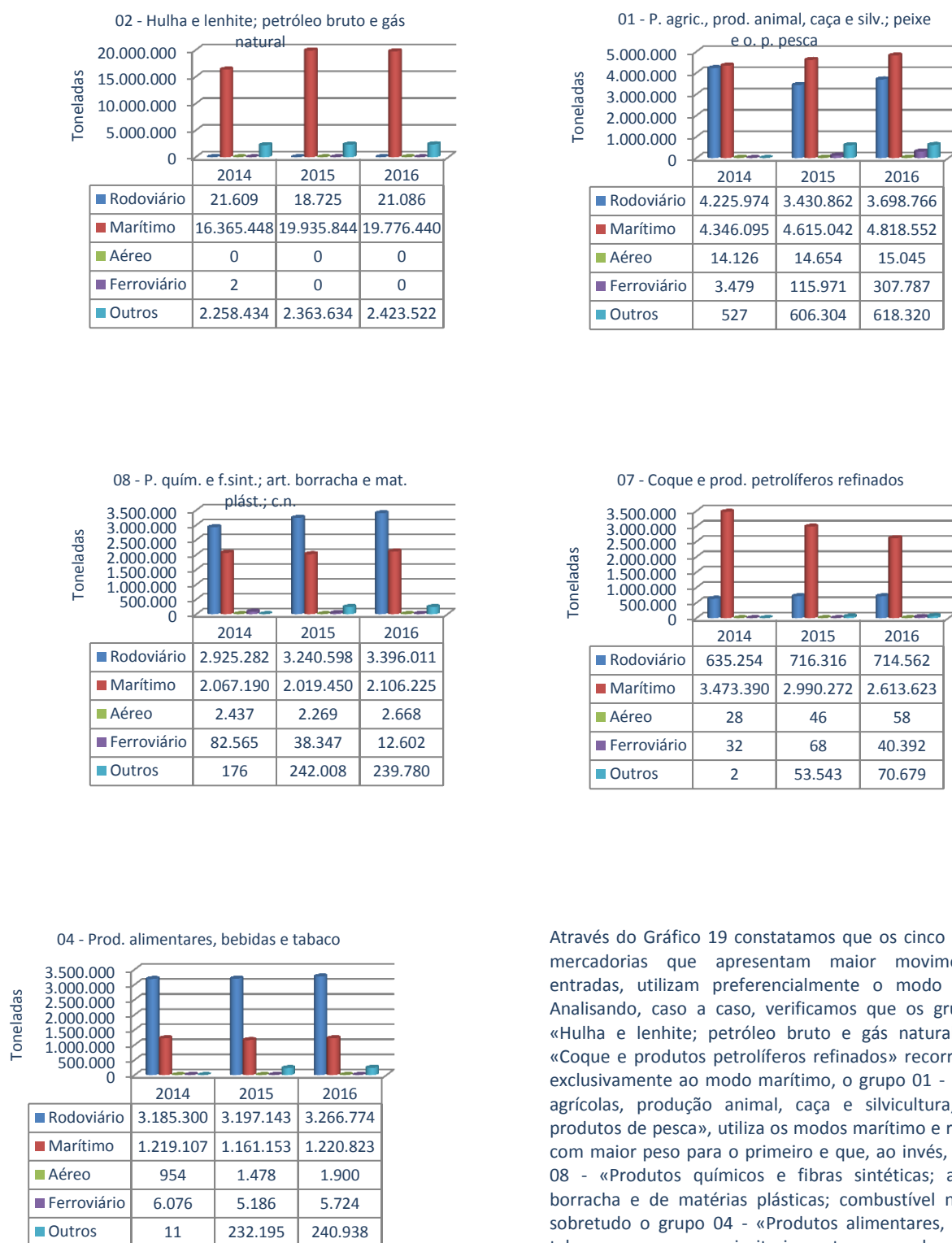
Gráfico 18 – Mercadorias entradas, dos principais grupos de mercadorias, de 2014 a 2016, em toneladas



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

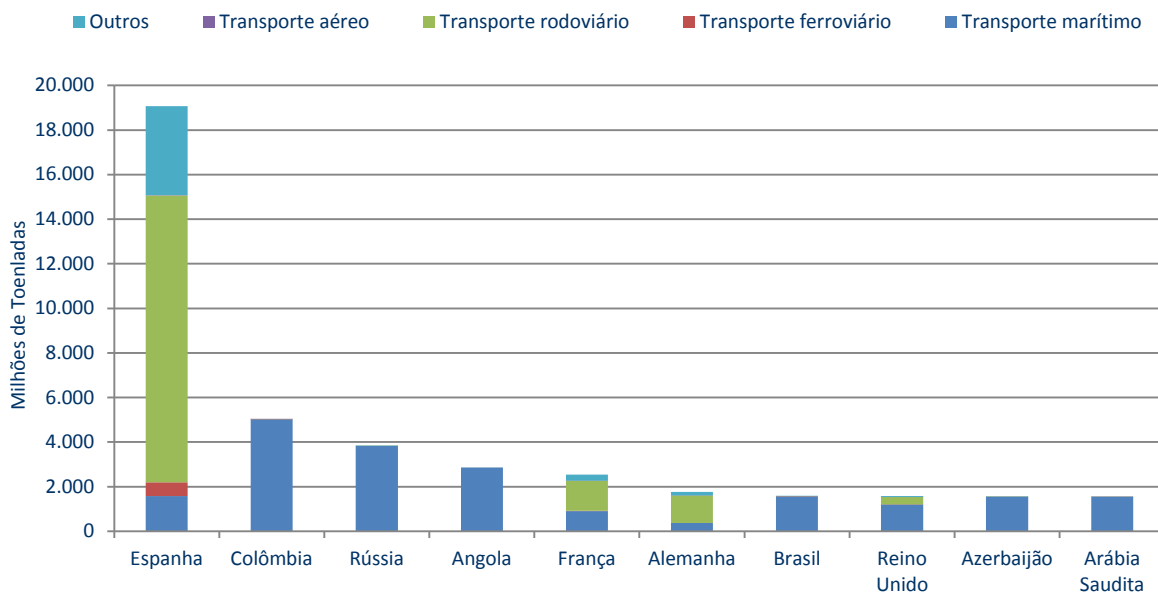
O Gráfico 18 reflete a maior expressão das entradas de mercadorias dos grupos 02 «Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural» e 01 «Produtos agrícolas, produção animal, caça e silvicultura, peixe e produtos de pesca» que, em conjunto, somam mais de metade das mercadorias entradas, com 52,55%.

Gráfico 19 – Principais grupos de mercadorias por total de entradas, de 2014 a 2016, 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 2016, em toneladas



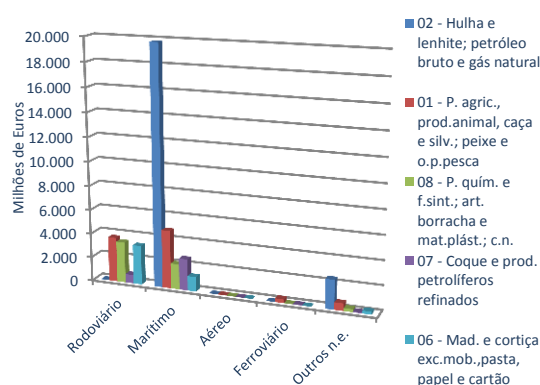
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Analizadas as entradas em Portugal, de mercadorias oriundas de todos os países do mundo, em 2016, produziu-se o Gráfico 20 que apenas 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. Os outros países são: Colômbia, Rússia, Angola, França, Alemanha, Brasil, Reino Unido, Azerbaijão e Arábia Saudita. A Espanha e a Colômbia mantiveram as posições registadas em 2015, Angola e França desceram, respetivamente, da terceira e quarta posições para a quarta e quinta. A Rússia subiu da sétima para a terceira e a Alemanha da nona para a sexta. O Brasil desceu da quinta para a sétima posição e a Arábia Saudita da sexta para a décima. O Reino Unido manteve a mesma posição e o Cazaquistão saiu do grupo dando lugar à entrada do Azerbaijão. Como vem sendo referido, para os países da Europa, o modo de transporte mais utilizado é o rodoviário e para fora da Europa as mercadorias são transportadas sobretudo por via marítima.

No conjunto dos países do mundo, a Espanha representa 31,8% das entradas e no grupo dos dez países 46,12%. Os dez países mais representativos têm um peso de 68,96% no conjunto de todos os países do mundo.

Gráfico 21 – Mercadorias entradas, por modos de transporte, em 2016, em toneladas

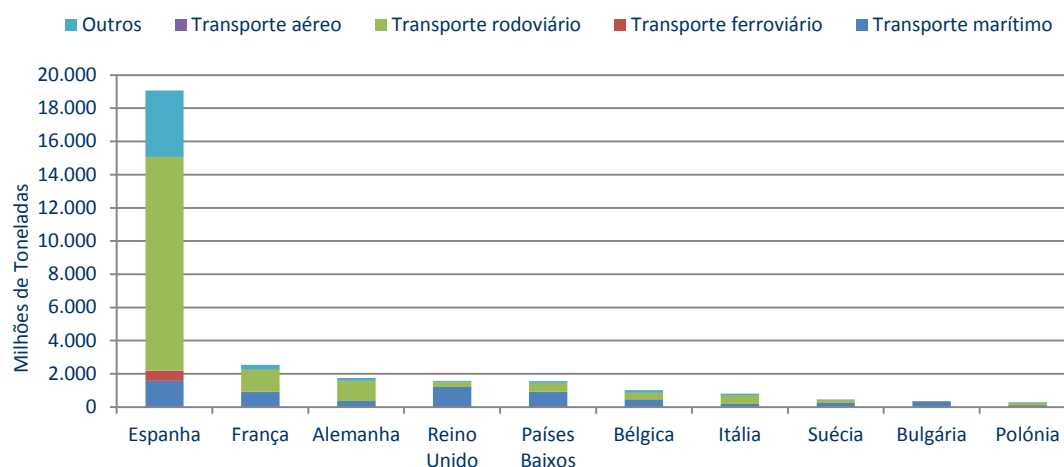
Grupos de Mercadorias / Modos de Transporte	02 - Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	01 - P. agric., prod.animal, caça e silv.; peixe e o.p.pesca	08 - P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	07 - Coque e prod. petrolíferos refinados	06 - Mad. e cortiça exc.mob.,pasta, papel e cartão
Rodoviário	3º 21,09	2º 3.698,77	1º 3.396,01	2º 714,56	1º 3.266,77
Marítimo	1º 19.776,44	1º 4.818,55	2º 2.106,23	1º 2.613,62	2º 1.220,82
Aéreo	4º 0,00	5º 15,05	5º 2,67	5º 0,58	5º 1,90
Ferrovário	4º 0,00	4º 307,79	4º 12,60	4º 40,39	4º 5,72
Outros n.e.	2º 2.423,52	3º 618,32	3º 239,78	3º 70,68	3º 240,94



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No modo de transporte rodoviário as mercadorias com maior peso nas entradas são os produtos do grupo 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 08 - «Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas e combustível nuclear». Os outros três grupos de mercadorias: 02 «Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural» e 01 «Produtos agrícolas, produção animal, caça e silvicultura, peixe e produtos de pesca» 07 «Coque e produtos petrolíferos refinados», e 01 «Produtos agrícolas, produção animal, caça e silvicultura, peixe e produtos de pesca» utilizam em primeiro lugar o modo marítimo. O modo aéreo e o ferroviário têm uma utilização residual. Todos os grupos recorrem a «outros», designação que engloba, nomeadamente, 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 2016, em toneladas

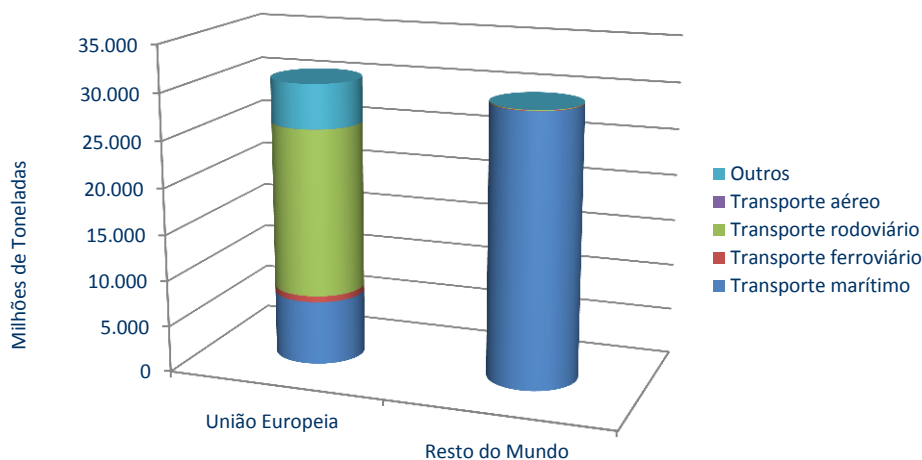


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Dos dez países da UE28 com maior peso, quanto às mercadorias entradas, em 2016, a Espanha surge, mais uma vez, de forma muito destacada, utilizando o modo rodoviário para o transporte de cerca de 67,52% das mercadorias que entram em Portugal. Países como França, Alemanha e Itália também privilegiam o transporte rodoviário mas recorrem igualmente ao transporte marítimo. Já o Reino Unido, os Países Baixos, a Bélgica, a Suécia e a Bulgária utilizam sobretudo o modo marítimo e em segundo lugar o rodoviário. As mercadorias transportadas através do modo aéreo são pouco representativas.

No conjunto dos 28 países da UE, a Espanha é responsável pela entrada de 62,47% das mercadorias, no conjunto dos dez países com mais mercadorias movimentadas surge com 64,96%.

Gráfico 23 – Peso dos modos de transporte, em 2016, em milhares de toneladas



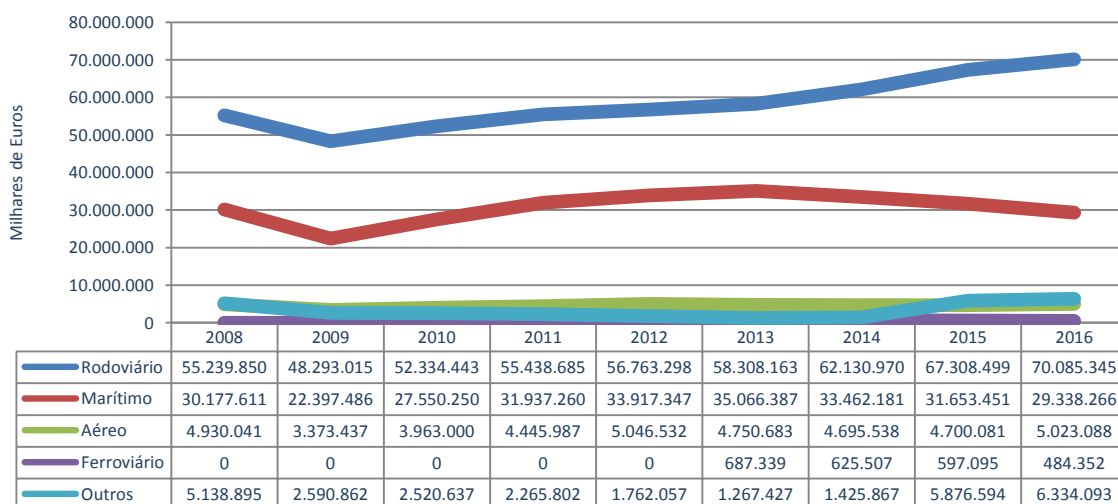
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Relativamente às transacções realizadas entre Portugal e os países da União Europeia e 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 transacções com os países do resto do mundo é utilizado, quase exclusivamente, o transporte marítimo.

3. Evolução do transporte internacional de mercadorias em Portugal, no período de 2014 a 2016, 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 2016, 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 2016, em milhares de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

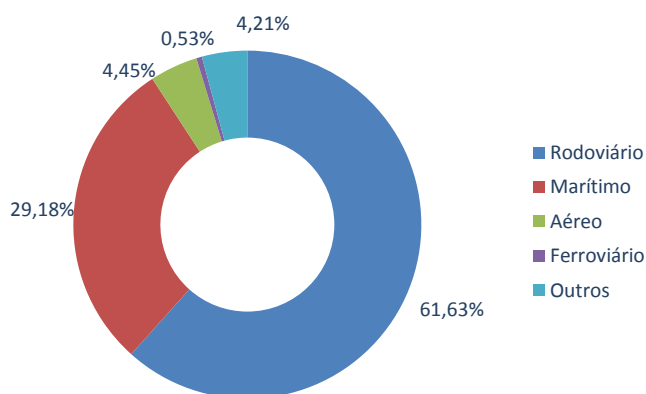
Ao analisar o período que decorre de 2008 a 2012 verifica-se uma quebra acentuada do transporte de mercadorias, no ano de 2009. No entanto, em 2010, os valores subiram visivelmente e continuaram a subir até 2013. No ano de 2014 o transporte marítimo começou a decair revelando a mesma tendência em 2015 e 2016, já o transporte rodoviário tem-se mantido em linha ascendente desde 2010.

As mercadorias movimentadas nas infraestruturas rodoviárias atingiram, em 2016, a 70,1 mil milhões de euros, representando um aumento de 4,13% face a 2015. Também já se tinha verificado um crescimento de 8,33% em 2015, relativamente a 2014.

O valor total das mercadorias movimentadas em 2016, nos portos nacionais, foi de 29,3 mil milhões de euros, menos cerca de dois mil milhões do que em 2015, daqueles, 14,9 mil milhões de euros dizem respeito às mercadorias entradas e 14,4 mil milhões de euros às mercadorias saídas.

Entre 2014 a 2015 o total de mercadorias movimentadas variou 7,62%. Com efeito passou de cerca de 102,3 mil milhões de euros em 2014, para 110,1 mil milhões de euros em 2015. De 2015 para 2016 o aumento foi somente de 1,03%, ou seja de 110,1 mil milhões de euros para 111,3 mil milhões de euros.

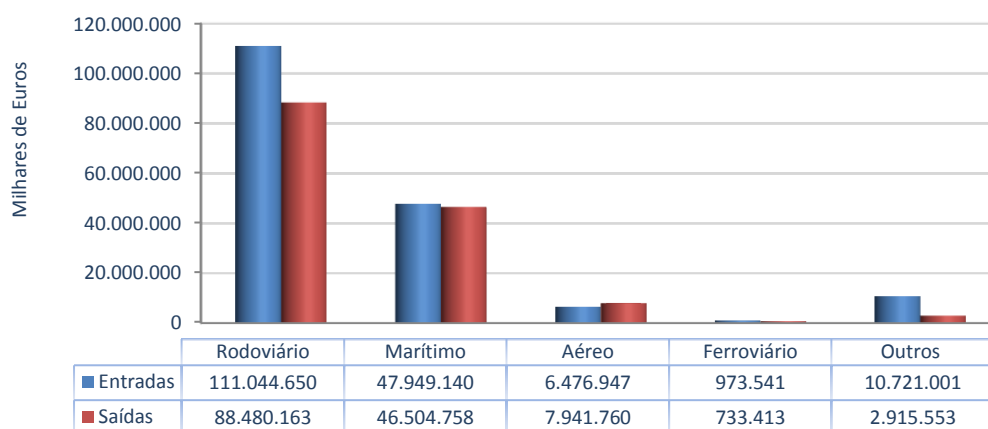
Gráfico 25 - Distribuição do total das entradas e saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Tendo como referência o valor total das mercadorias movimentadas entre 2014 e 2016, o montante de 199,5 mil milhões de euros corresponde às mercadorias transportadas por rodovia, o que representa 61,63 % do total, seguindo-se o modo marítimo ao qual correspondem 94,5 mil milhões de euros ou seja, 29,18% do total transaccionado. O valor das mercadorias transportadas por modo aéreo, corresponde a 4,45% do valor total, ou seja 5 mil milhões de euros, ao passo que o transporte ferroviário representou apenas 1,7 mil milhões de euros, o equivalente a 0,53% do valor total transaccionado, como apresentado no Gráfico 25.

Gráfico 26 - Mercadorias entradas e saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, 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 2014 e 2016, através dos vários modos de transporte, que foi de 323,7 mil milhões de euros, 177,2 mil milhões euros dizem respeito às mercadorias entradas e 146,6 mil milhões de euros dizem respeito às mercadorias saídas.

No ano de 2016, as entradas/importações representaram 55,04%, do valor de mercadorias transaccionadas, e as saídas/exportações 44,96%, o equivalente a, respetivamente, a 61,2 a mil milhões de euros e 50 mil milhões de euros. Estas percentagens foram praticamente idênticas ao longo do triénio.

Quadro 8 - Taxa de variação das entradas e saídas, de 2014 a 2016, em euros

Anos	Taxa de variação – entradas e saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2015/2014	7,62%	8,33%	-5,41%	0,10%	-4,54%	312,14%
2016/2015	1,03%	4,13%	-7,31%	6,87%	-18,88%	7,79%

Ainda sobre o valor das mercadorias entradas e saídas, e como consta do Quadro 8, verificou-se, em 2015, uma taxa de variação total de 7,62 %, face a 2014, percentagem que decresceu acentuadamente na comparação de 2016 com 2015, traduzindo-se em 1,03%.

As taxas de variação alteraram-se significativamente em todos os sectores de transporte, designadamente nos englobados em outros. Os setores marítimo e ferroviário continuaram a apresentar taxas de variação negativas.

Quadro 9 - Taxa anual de cobertura das entradas e saídas, de 2014 a 2016, em euros

Anos	Taxa anual de cobertura – entradas e saídas de mercadorias %					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
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
2016	81,68	80,53	97,02	111,80	70,84	29,91
2014/2016	82,73	79,68	96,99	122,62	75,33	27,19

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 82,73% para o período de referência, com desvantagem para as saídas.

Quadro 10 - Principais grupos de mercadorias, por total de entradas e saídas, de 2014 a 2016, em milhares de euros

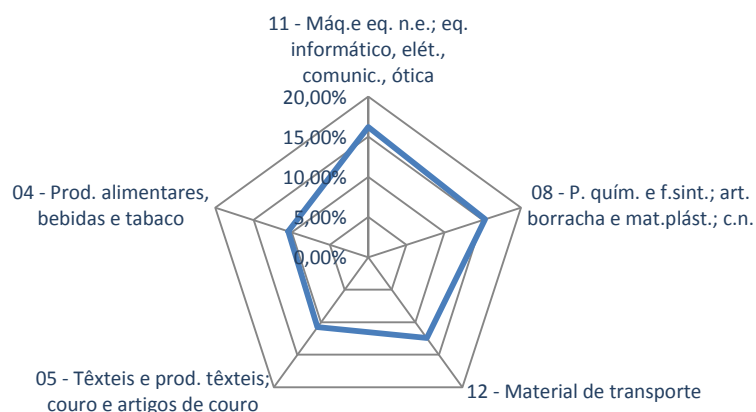
Grupos de Produtos (NST/2007)		Milhares de Euros	% 5 mais
11	Máq.e eq. n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica	52.504.606	16,22%
08	P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	49.642.515	15,33%
12	Material de transporte	40.221.946	12,42%
05	Têxteis e prod. têxteis; couro e artigos de couro	34.747.418	10,73%
04	Prod. alimentares, bebidas e tabaco	33.918.705	10,48%
Total dos cinco mais		211.035.190	65,19%
Outros grupos		112.705.736	34,81%
Total		323.740.927	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, representando uma percentagem de 65,19% 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, 10,73% e 10,48%. O grupo 12 - «Material de transporte» encontra-se no meio dos outros quatro com 12,42%.

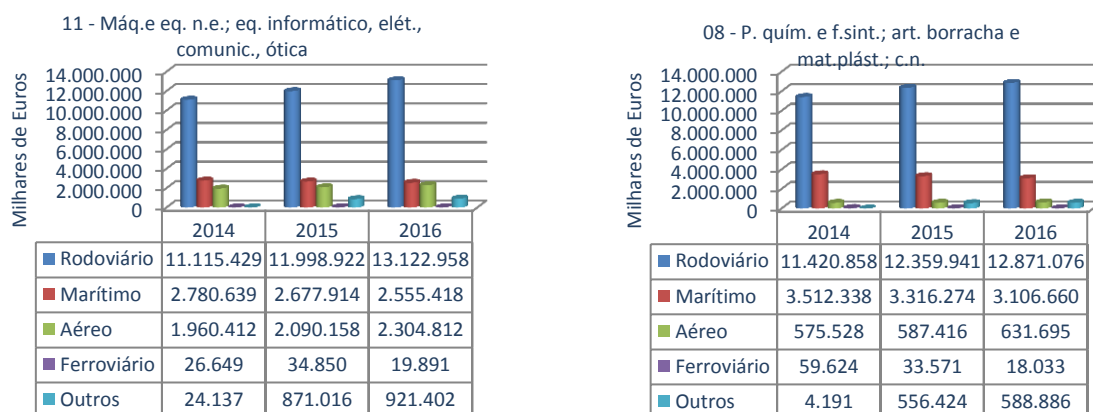
Gráfico 27 – Total de entradas e saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2014 a 2016, em milhares de euros

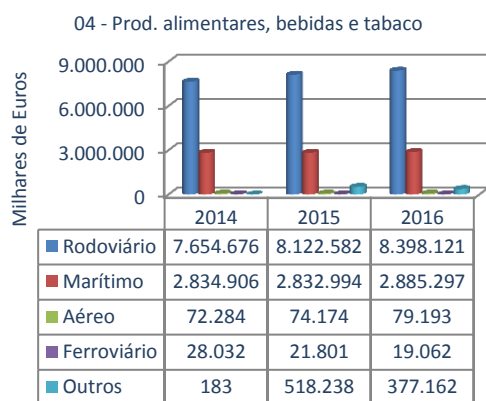
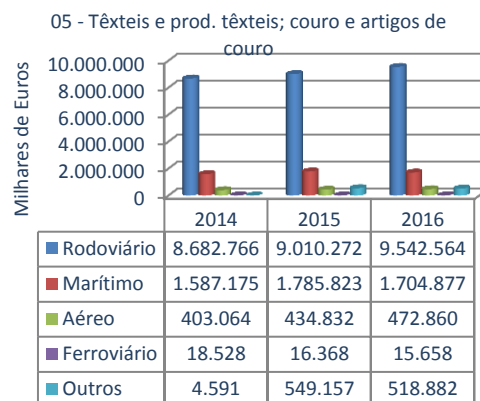
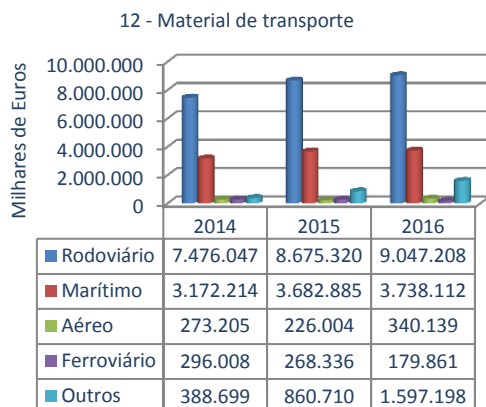


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Como já foi referido, os cinco grupos mais representativos têm um peso de 65,19% do total o que equivale a 211 mil milhões de euros e os restantes quinze grupos pesam 34,81% o que equivale 112,7 mil milhões de euros.

Gráfico 28 – Principais grupos de mercadorias, por total de entradas e saídas, de 2014 a 2016, em milhares de euros

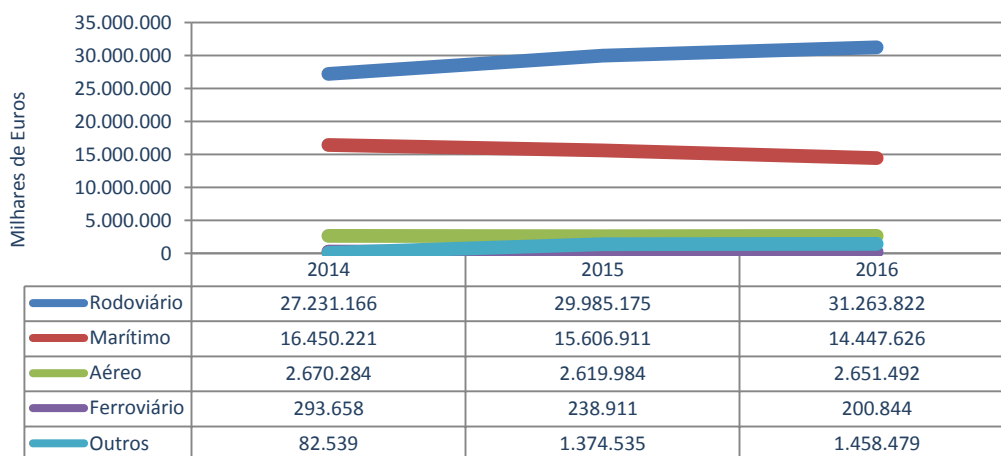




Ao analisarmos o Gráfico 28 verificamos que as mercadorias que integram os cinco grupos que apresentam os maiores valores transaccionados são transportadas, preponderantemente, por via rodoviária e em escala muito mais reduzida por via marítima. Destes cinco grupos o valor das mercadorias transportadas por via rodoviária representa 70,84% do total e por via marítima 19,84%. O transporte aéreo tem pouca expressão (4,99%) e o transporte ferroviário (0,05%) sendo residuais. 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 apresentado algum crescimento.

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Gráfico 29 – Evolução das saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em milhares de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 29 demonstra que, no período de 2014 a 2016, a evolução dos valores das mercadorias saídas do país, foi pouco significativa. O transporte rodoviário é o que movimenta os valores mais elevados, sendo também o único que apresenta uma evolução positiva, em relação ao valor das mercadorias é seguido pelo transporte marítimo que, no entanto, tem vindo a baixar os valores transportados.

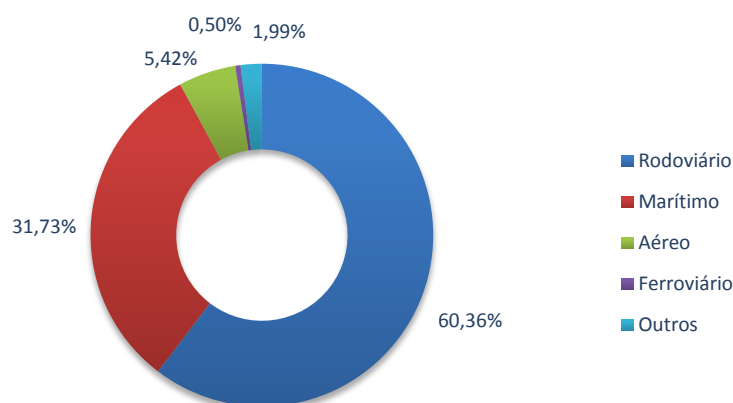
Quadro 11 - Taxa de variação das saídas, de 2014 a 2016, em euros

Anos	Taxa de variação – saídas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferrovário	Outros
2015/2014	6,63%	10,11%	-5,13%	-1,88%	-18,64%	1565,32%
2016/2015	0,39%	4,26%	-7,43%	1,20%	-15,93%	6,11%

Assim, relativamente às mercadorias saídas, e como consta do Quadro 11, verificou-se, em 2015, uma taxa de variação de 6,63 % face a 2014, variação essa que desceu, na comparação entre 2016 e 2015, traduzindo-se em 0,39%.

O transporte rodoviário embora em terreno positivo diminuiu muito a variação passando de 10,11% para 4,26%. O transporte marítimo, aéreo e ferroviário tiveram variações em terreno negativo. No conjunto Outros a variação foi enorme mas continuou em terreno positivo.

Gráfico 30 - Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em euros

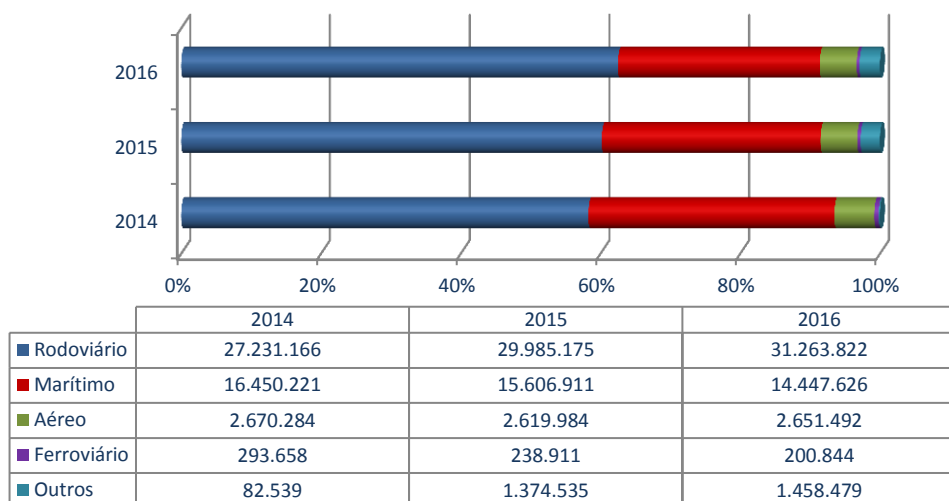


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Do total de mercadorias saídas entre 2014 e 2016, 88,5 mil milhões de euros correspondem a mercadorias transportadas por via rodoviária, representando 60,36% do total. O modo marítimo assegurou o transporte de mercadorias no valor de 46,5 mil milhões de euros, o equivalente a 31,73% do total transportado. Ao transporte

aéreo corresponde 5,42% do valor das mercadorias saídas, ou seja 7,9 mil milhões de euros, ao passo que o transporte ferroviário representou apenas 0,5% do total.

Gráfico 31 – Distribuição das mercadorias saídas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, 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 tem-se mantido estável e o ferroviário tem diminuído, ao passo que Outros tem aumentado.

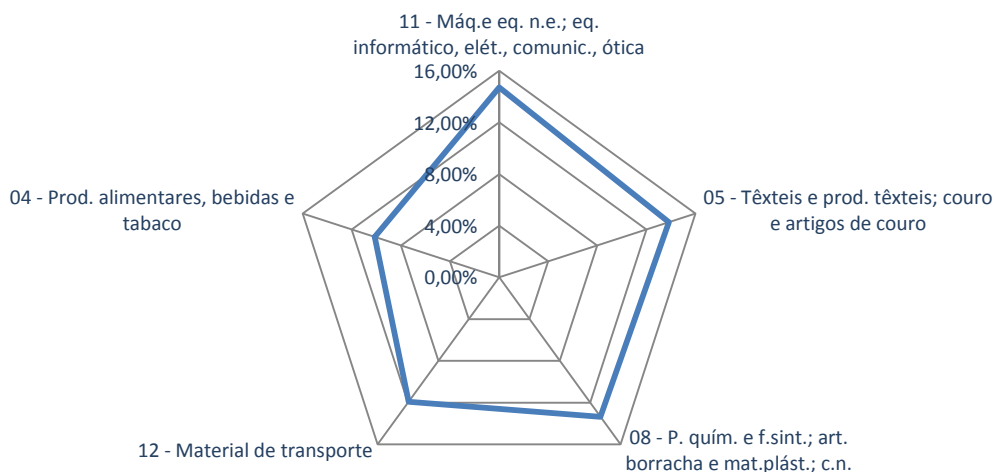
Quadro 12 - Principais grupos de mercadorias saídas, de 2014 a 2016, em milhares de euros

Grupos de Produtos (NST/2007)		Milhares de Euros	% 5 mais
11	Máq.e eq. n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica	21.584.966	14,73%
05	Têxteis e prod. têxteis; couro e artigos de couro	20.272.669	13,83%
08	P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	19.597.065	13,37%
12	Material de transporte	17.481.387	11,93%
04	Prod. alimentares, bebidas e tabaco	14.866.999	10,14%
Total dos Cinco mais		93.803.087	64,00%
Outros		52.772.561	36,00%
Total		146.575.647	100,00%

O Quadro 12 apresenta os cinco grupos de mercadorias mais representativos nas saídas, de 2014 a 2016. 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 14,73% aos 13,37%, perfazendo 41,93%. Seguem-se os grupos 12 - «Material de transporte» e 04 - «Produtos alimentares, bebidas e tabaco», que, com percentagens muito próximas, respetivamente 11,93% e 10,14%. Estes cinco grupos representam 64% do total de mercadorias saídas.

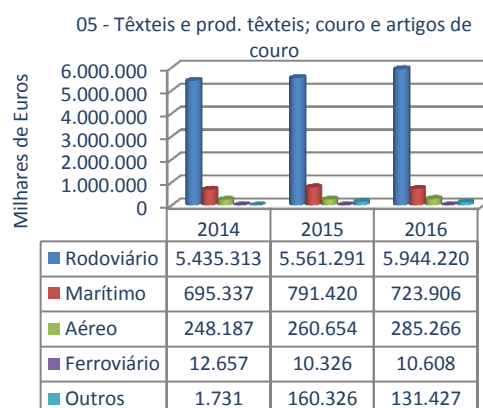
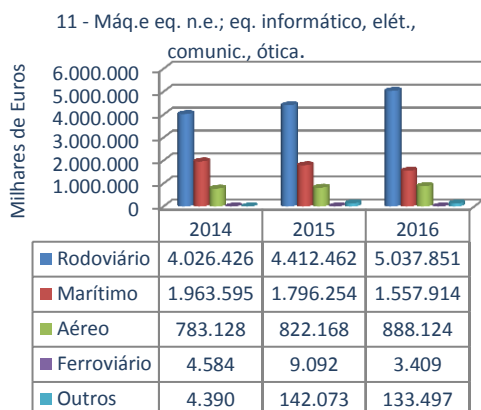
Gráfico 32 - Mercadorias saídas, dos principais grupos de mercadorias, de 2014 a 2016, em euros

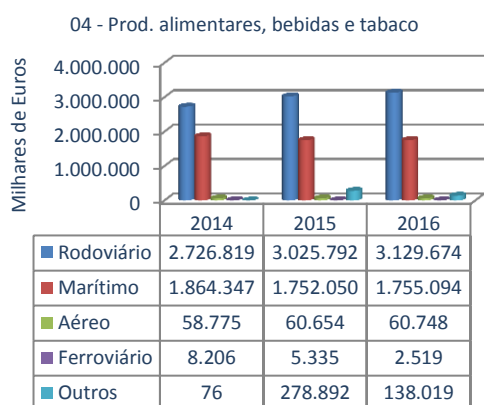
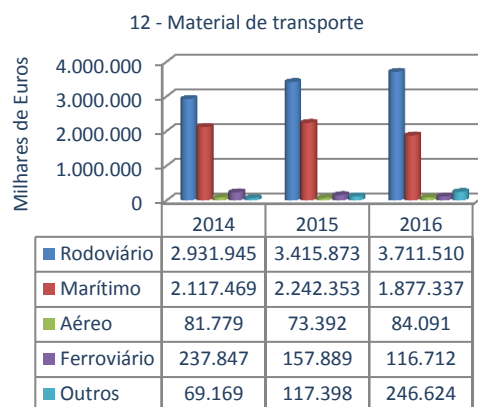
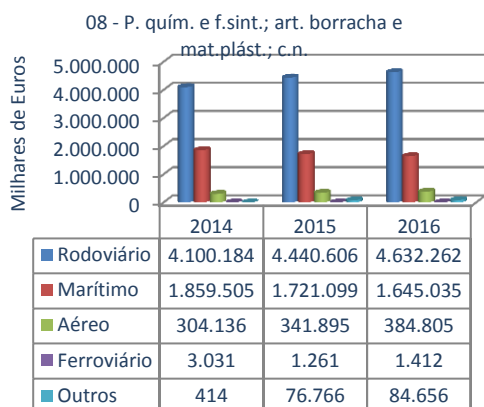


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Os cinco grupos de mercadorias identificados atingem 64% do valor das mercadorias saídas com o valor de 93.803.083 milhares de euros. Os restantes quinze grupos representam 36% do total e o valor de 52.772.561 milhares de euros. O total das mercadorias saídas atingiu os 146.575.647 milhares de euros.

Gráfico 33 – Principais grupos de mercadorias, saídas de 2014 a 2016, em milhares de euros



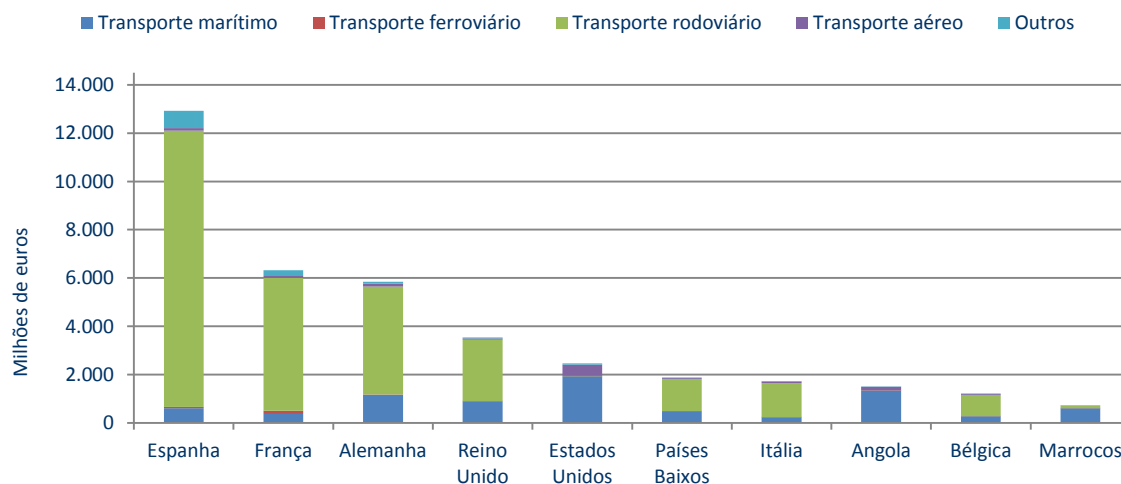


Continuando a analisar os cinco grupos de mercadorias saídas, que representam o maior valor em milhares de euros, constatamos, através do Gráfico 33, a preponderante e crescente utilização do modo rodoviário, no transporte das mesmas.

O modo marítimo tem-se mantido com pequenas variações, tal como o aéreo. No modo ferroviário nota-se a diminuição dos valores, mais acentuada relativamente aos grupos 11 e 04.

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Gráfico 34 – Mercadorias saídas, por país e por modo de transporte, em 2016, em milhões de euros



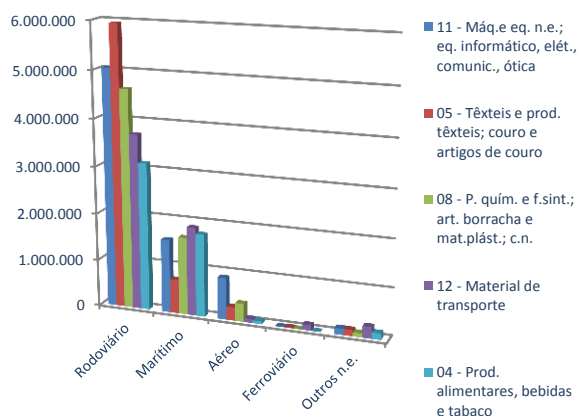
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Nesta análise, que abrange todos os países do mundo, foram apenas considerados os dez países com maior peso nas transacções das mercadorias saídas em 2016. A observação do Gráfico 34 permite-nos concluir, mais uma vez, que Espanha é o país para o qual saíram mais mercadorias, fazendo-se o seu transporte, preponderantemente, por rodovia. Comparando com o ano de 2015,

mantiveram as posições anteriores: Espanha, França, Alemanha, Reino Unido, Estados Unidos e Bélgica. Angola desceu da sexta para a oitava posição, a Itália subiu da oitava para a sétima posição e os Países Baixos da sétima para a sexta. A China deixou de figurar no grupo dando lugar a Marrocos. Na Europa o modo de transporte mais utilizado é o rodoviário, para os Estados Unidos, Angola e Marrocos, o marítimo.

Gráfico 35 – Principais grupos de mercadorias saídas, por modos de transporte, em 2016, em euros

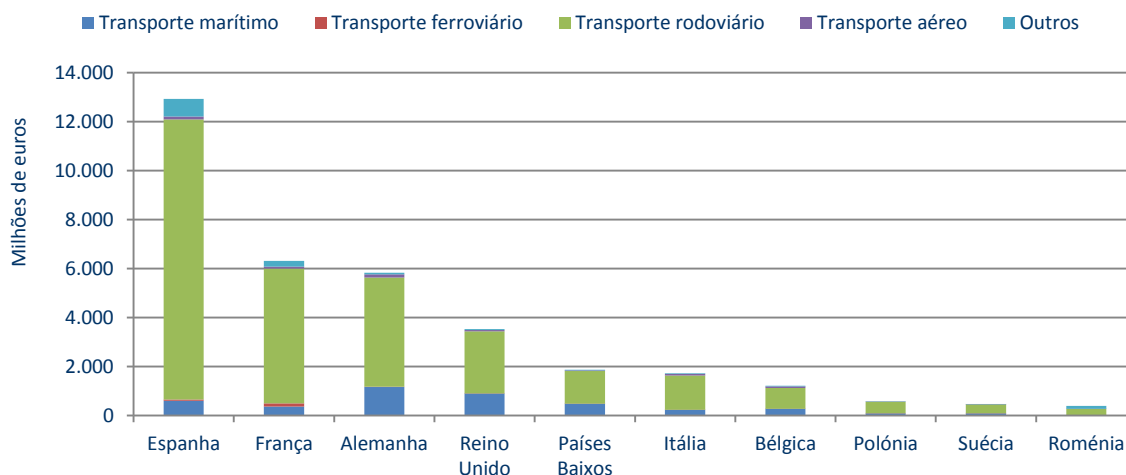
Grupos de Mercadorias / Modos de Transporte	11 - Máq.e eq. n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica	05 - Têxteis e prod. têxteis; couro e artigos de couro	08 - P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	12 - Material de transporte	04 - Prod. alimentares, bebidas e tabaco
Rodoviário	1º 5.037.851	1º 5.944.220	1º 4.632.262	1º 3.711.510	1º 3.129.674
Marítimo	2º 1.557.914	2º 723.906	2º 1.645.035	2º 1.877.337	2º 1.755.094
Aéreo	3º 888.124	3º 285.266	3º 384.805	5º 84.091	4º 60.748
Ferroviário	5º 3.409	5º 10.608	5º 1.412	4º 116.712	5º 2.519
Outros n.e.	4º 133.497	4º 131.427	4º 84.656	3º 246.624	3º 138.019



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

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. Em relação ao ano de 2015 os principais grupos de mercadorias mantém-se.

Gráfico 36 – Mercadorias saídas para países da UE, por modo de transporte, em 2016, em milhões de euros

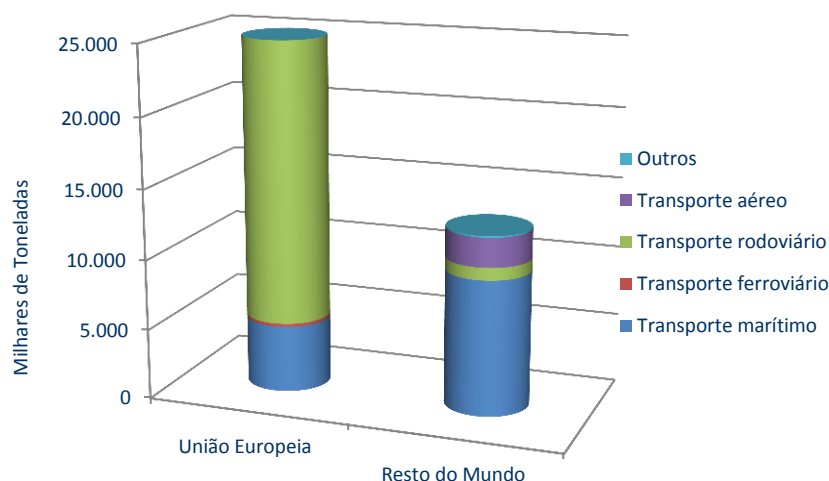


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 36 representa os dez países da UE28 que registaram os maiores valores nas saídas de mercadorias no ano de 2016, 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 um valor pouco significativo. Todos os países mantiveram as mesmas posições registadas em 2015 apenas se tendo verificado a entrada da Roménia, que ocupou o lugar da República Checa.

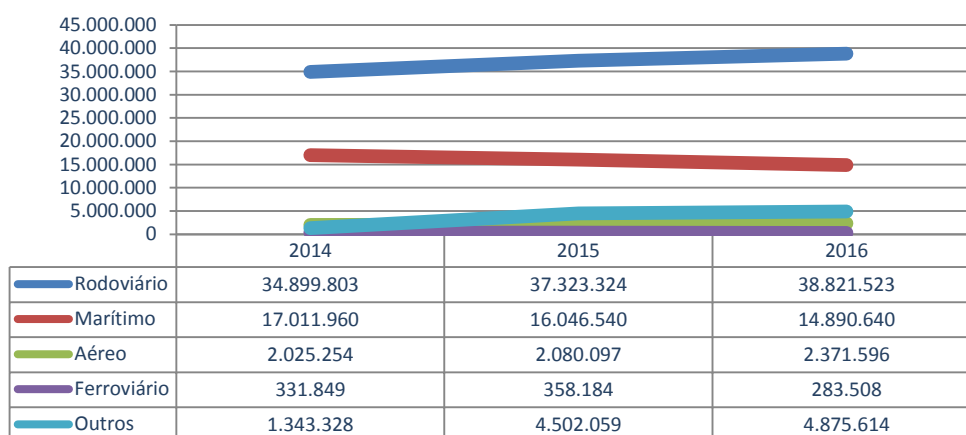
Gráfico 37 – Peso dos modos de transporte, nas mercadorias, em 2016, em milhões de euros



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 e nas transacções com os países do resto do mundo o transporte marítimo, como também já se tinha verificado na análise referente ao peso das mercadorias.

Gráfico 38 – Evolução das entradas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, em milhares de euros

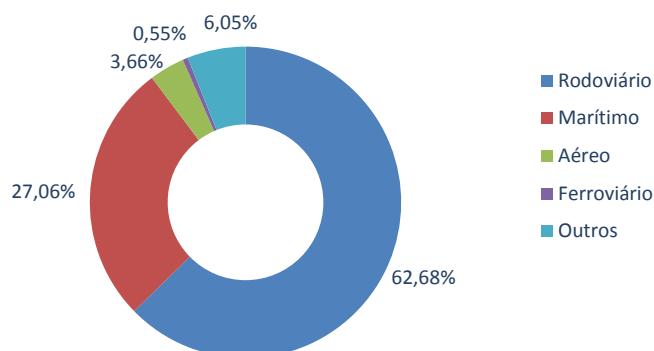


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Através do Gráfico 38 é-nos apresentada a evolução do valor das entradas de mercadorias no período de 2014 a 2016, verificando-se um aumento notório do valor das mercadorias movimentadas com recurso à utilização do

transporte rodoviário. O modo aéreo e Outros têm vindo a subir mas os valores das mercadorias transportadas através dos modos ferroviário e marítimo decresceram em 2016.

Gráfico 39 – Distribuição das mercadorias entradas, por modo de transporte, de 2014 a 2016, em milhares de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

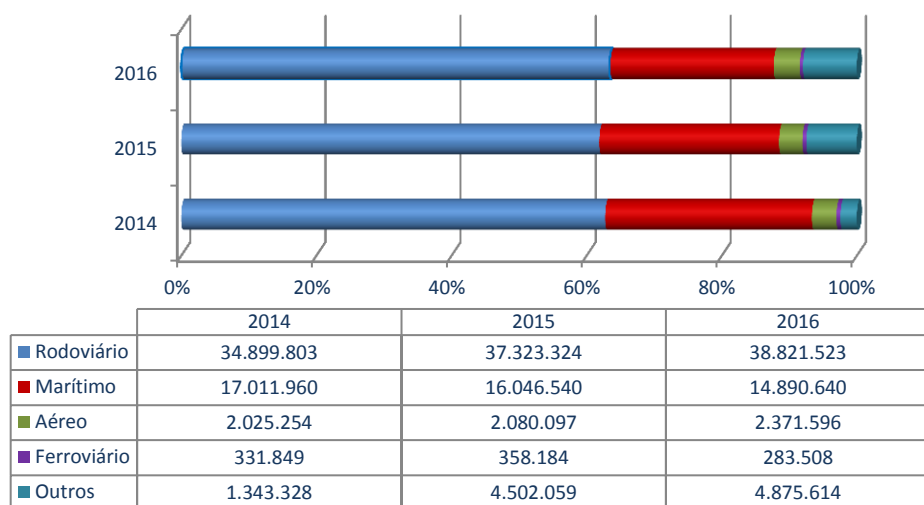
O valor das mercadorias entradas, entre 2014 e 2016, por modo rodoviário, atingiu os 111 mil milhões de euros o que equivale a 62,68% do total transportado e o modo marítimo os 47,9 mil milhões de euros o equivalente a 27,06% do total, ou seja menos de metade do valor transportado através do modo rodoviário. Os restantes modos de transporte apresentam valores pouco significativos, que totalizam 18,2 mil milhões de euros ou seja cerca de 10,26%.

Quadro 13 - Taxa de variação das entradas, de 2014 a 2016, em euros

Anos	Taxa de variação – entradas de mercadorias					
	Total	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros
2015/2014	8,45%	6,94%	-5,67%	2,71%	7,94%	235,14%
2016/2015	1,55%	4,01%	-7,20%	14,01%	-20,85%	8,30%

Quanto às mercadorias entradas e como consta do Quadro 13, em 2015 verificou-se uma taxa de variação de 8,45% face a 2014, variação essa que diminui consideravelmente, na comparação entre 2016 e 2015, traduzindo-se em 1,55%. O modo rodoviário e o modo aéreo apresentam ligeiras variações enquanto o modo ferroviário teve uma notória variação negativa, de 7,94% para -20,85 %. Já o transporte marítimo apresenta variações negativas. É também assinalável a queda drástica da taxa de variação do conjunto representado por Outros, que engloba as remessas postais, as instalações fixas de transporte e propulsão própria e o transporte não identificado.

Gráfico 40 – Distribuição das mercadorias entradas, por modos de transporte, de 2014 a 2016, 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. Também neste gráfico fica patente a ligeira subida nos valores do transporte aéreo e em Outros e a descida nos transportes marítimo e ferroviário.

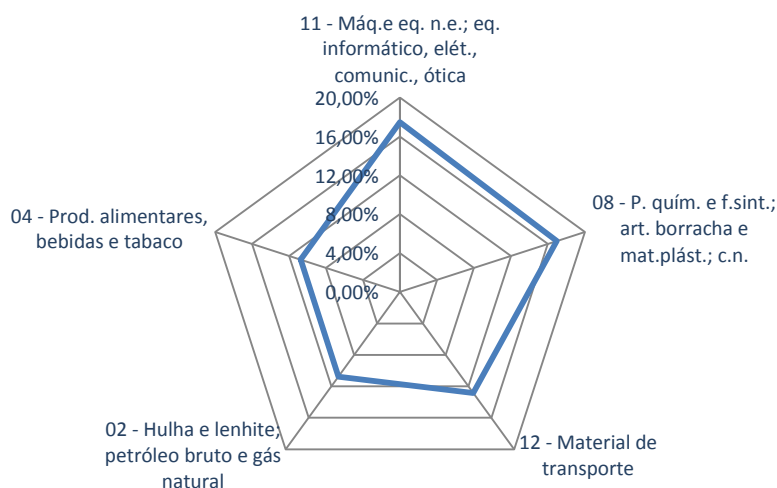
Quadro 14 - Principais grupos de mercadorias entradas de 2014 a 2016, em milhares de euros

Grupos de Produtos (NST/2007)		Milhares de Euros	% 5 mais
11	Máq.e eq. n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica	30.919.640	17,45%
8	P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plást.; c.n.	30.045.450	16,96%
12	Material de transporte	22.740.559	12,84%
2	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	19.054.854	10,76%
4	Prod. alimentares, bebidas e tabaco	19.051.706	10,75%
Total dos Cinco mais		121.812.209	68,80%
Outros		55.353.070	31,20%
Total		177.165.279	100,00%

O Quadro 14 e o Gráfico 41 apresentam os cinco grupos de mercadorias com os maiores valores de entradas no período de 2014 a 2016. 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» atingem valores praticamente idênticos. Da mesma forma os grupos 02 - «Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural» e 04 - «Produtos alimentares, bebidas e tabaco» apenas têm a diferença de uma centésima. O grupo 12 - «Material de transporte» situa-se no meio dos cinco.

No seu conjunto estes grupos de mercadorias representam 68,8% do valor total das mercadorias entradas o que corresponde a 121, 8 mil milhões de euros. Os restantes quinze grupos somam 55,4 mil milhões de euros que correspondem a 31,2% de um total de 177,2 mil milhões de euros.

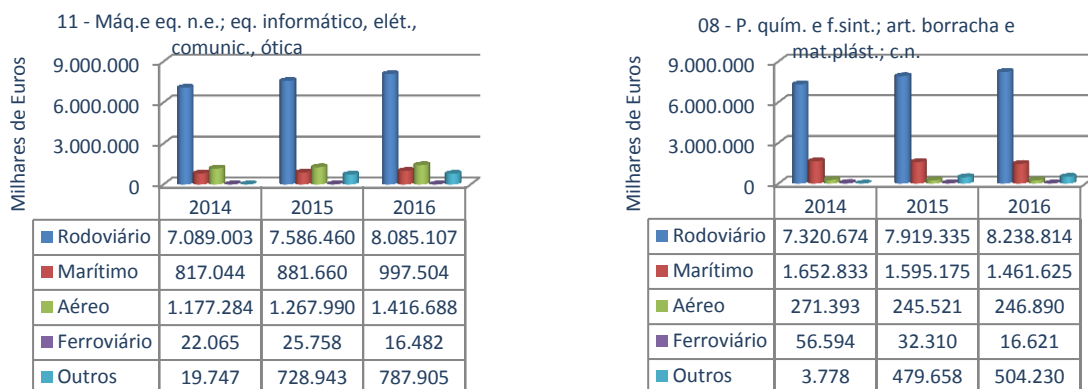
Gráfico 41 – Principais grupos de mercadorias entradas, de 2014 a 2016, em milhares de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No triénio de 2014 a 2016 os cinco grupos de mercadorias que assinalaram os valores mais altos nas entradas apresentaram valores muito próximos que variaram entre os 17,45% e os 10,75% do total. Em relação ao ano de 2015 mantém-se os mesmos grupos mas invertem-se as posições dos grupos 02 e 04.

Gráfico 42 – Principais grupos de mercadorias entradas, de 2014 a 2016, em milhares de euros



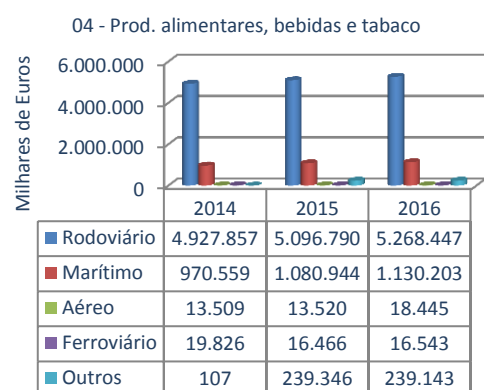
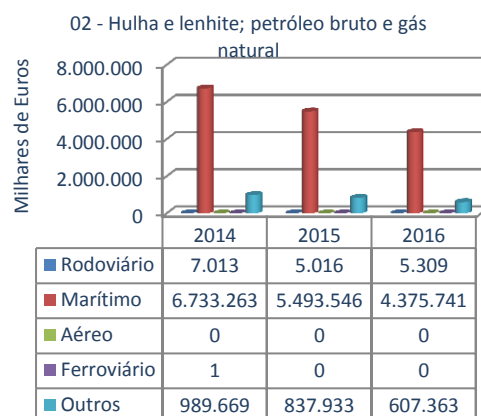
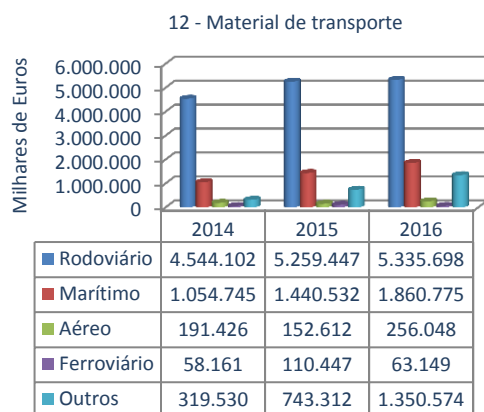
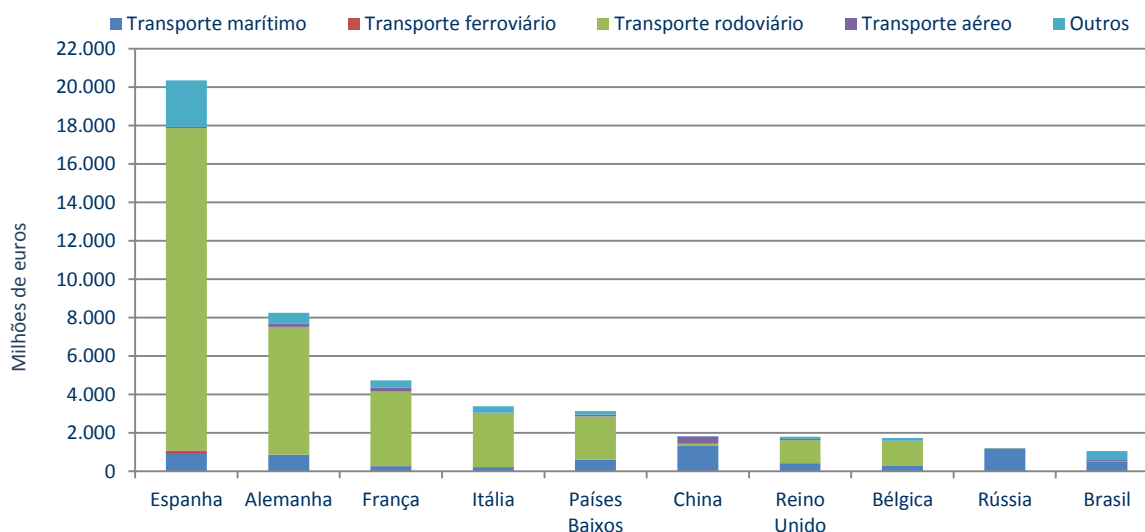


Gráfico 42 permite constatar que o modo rodoviário tem um enorme peso no transporte de quatro dos cinco grupos de mercadorias que apresentam maiores valores nas entradas, no período referência, são eles os grupos 11, 08, 12 e 04. Para estes grupos de mercadorias também se verifica o recurso ao transporte marítimo. Apenas o grupo 02 privilegia, quase exclusivamente, o modo marítimo no transporte das respetivas mercadorias

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Gráfico 43 – Mercadorias entradas por países e por modos de transporte, em 2016, em milhões de euros

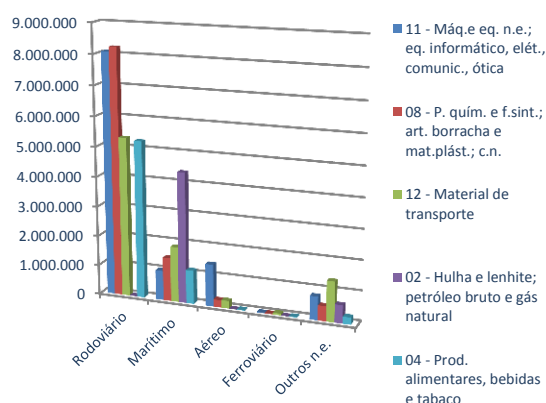


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Analisando agora as mercadorias entradas e continuando a considerar apenas os 10 países do mundo com maior peso nas transações, em 2016, Espanha, Alemanha, França, Itália, Países Baixos e Bélgica mantiveram as posições ocupadas em 2015. O Reino Unido e a China inverteram posições. Angola e os Estados Unidos da América saíram e as respetivas posições foram ocupadas pela Rússia e pelo Brasil. O maior volume de negócios verifica-se no transporte por mar, no entanto as mercadorias transportadas por avião começam a ter maior peso nas transações, sobretudo nos casos da China, França e Alemanha.

Gráfico 44 – Principais grupos de mercadorias entradas, por modos de transporte, em 2016, em euros

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	02 - Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	04 - Prod. alimentares, bebidas e tabaco
Rodoviário	1º 8.085.107	1º 8.238.814	1º 5.335.698	3º 5.309	1º 5.268.447
Marítimo	3º 997.504	2º 1.461.625	2º 1.860.775	1º 4.375.741	2º 1.130.203
Aéreo	2º 1.416.688	4º 246.890	4º 256.048	4º 0	4º 18.445
Ferroviário	5º 16.482	5º 16.621	5º 63.149	4º 0	5º 16.543
Outros n.e.	4º 787.905	3º 504.230	3º 1.350.574	2º 607.363	3º 239.143

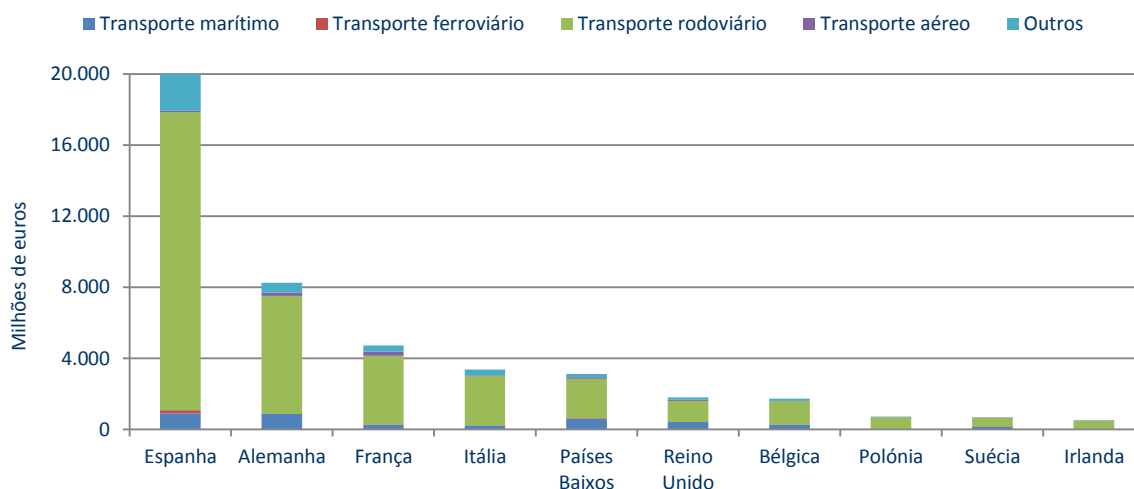


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O valor em euros, das mercadorias que entram no país através do modo ferroviário é relativamente baixo. No modo marítimo, o destaque vai para o grupo 2 - Hulha e lenhite, petróleo e gás natural. As mercadorias do grupo 08 - Produtos químicos, borracha, plásticos e outros, são as que representam maior valor no transporte rodoviário ao passo que 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. Conclui-se que os valores das saídas são sempre inferiores aos das entradas.

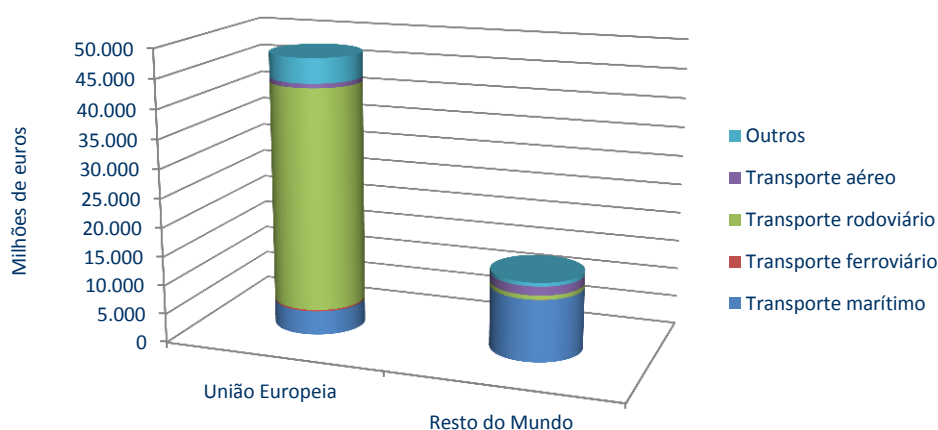
Gráfico 45 – Mercadorias entradas, de países da UE, por modo de transporte, em 2016, em milhões de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No panorama dos dez países da UE28 com maior peso nas transacções das mercadorias entradas, em 2016, é preponderante a utilização do modo rodoviário, as mercadorias entradas por via marítima têm pouca expressão, tal como os restantes modos de transporte. Oito dos países mantêm as posições ocupadas em 2015 apenas se verificando a inversão de posições da Suécia e da Polónia.

Gráfico 46 – Peso dos modos de transporte nas entradas de mercadorias, em 2016, em milhões de euros



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Razões de ordem geográfica determinam que o transporte rodoviário tenha um peso dominante nas transacções realizadas entre os países da União Europeia e Portugal, e que nas transacções com o Resto do Mundo esse peso seja assumido pelo modo marítimo.

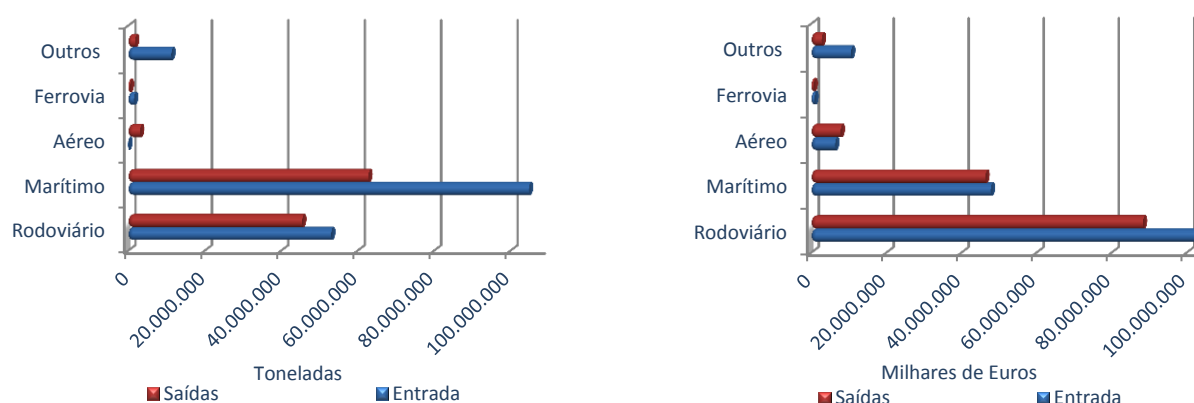
4. Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, por modo de transporte, de 2014 a 2016

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 2014 a 2016, 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 55.284,7 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, no modo rodoviário o valor das entradas é superior ao valor das saídas. No entanto, neste, os valores das mercadorias são claramente superiores, como se verifica no Gráfico 47.

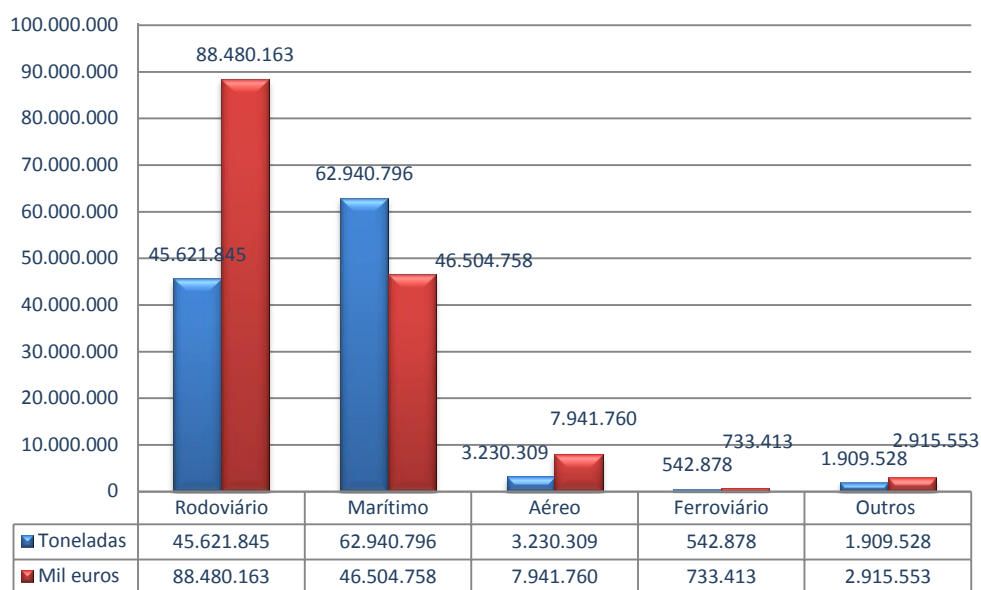
Gráfico 47 – Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, de 2014 a 2016



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 excepção 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 2014 a 2016

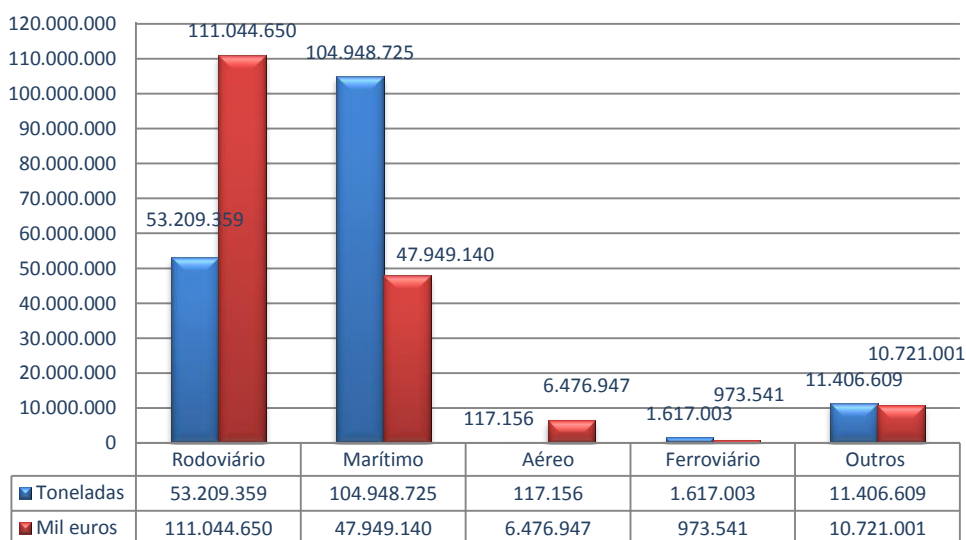


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 48 mostra que o valor das toneladas de mercadorias saídas através do modo rodoviário é quase o dobro do respetivo peso, e no caso do transporte aéreo é mais do dobro, enquanto no modo marítimo o peso é muito superior ao valor.

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. No transporte através do modo ferroviário o valor é superior ao peso.

Gráfico 49 – Valor das mercadorias entradas, por modo de transporte, de 2014 a 2016



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

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

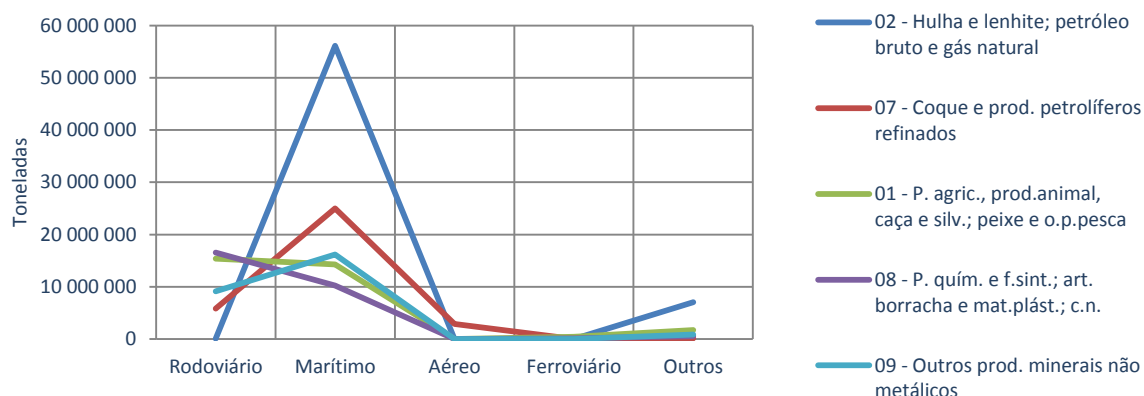
Quadro 15 – Valor médio, por tonelada, das mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, de 2014 a 2016, em euros

Toneladas	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferrovário	Outros	Total
Entradas	2.086,9 €	456,9 €	55.284,7 €	602,1 €	939,9 €	1.034,2 €
Saídas	1.939,4 €	738,9 €	2.458,5 €	1.351,0 €	1.526,8 €	1.283,0 €

O Quadro 15 evidencia que o valor médio total das mercadorias saídas, independentemente do modo de transporte, é ligeiramente superior ao valor médio total das mercadorias entradas. De realçar o elevado valor médio das mercadorias entradas por via aérea, cerca de 55.284,7 euros por tonelada.

O valor médio das saídas por via aérea também é o mais elevado, de todos os modos, atingindo 2.458,5 euros. Em contrapartida, o modo marítimo, é o que apresenta valores médios mais baixos, quer nas entradas, valendo cada tonelada 456,9 euros, quer nas saídas, com o valor de 738,9 euros por tonelada.

Gráfico 50 – Peso das principais mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, de 2014 a 2016



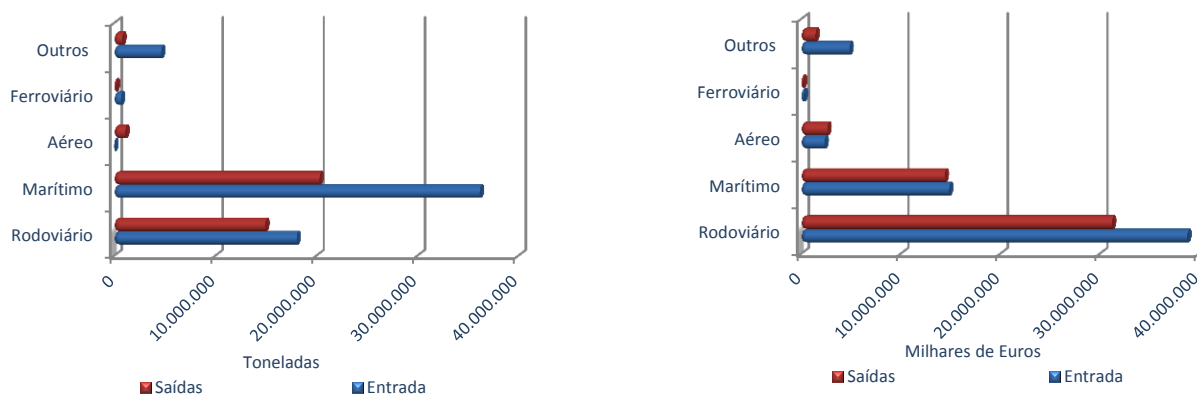
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

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.

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 2016.

Assim, em 2016, 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 56.886,4 euros, para uma média de 2.335,4 euros a tonelada entrada, conforme consta do Quadro 16.

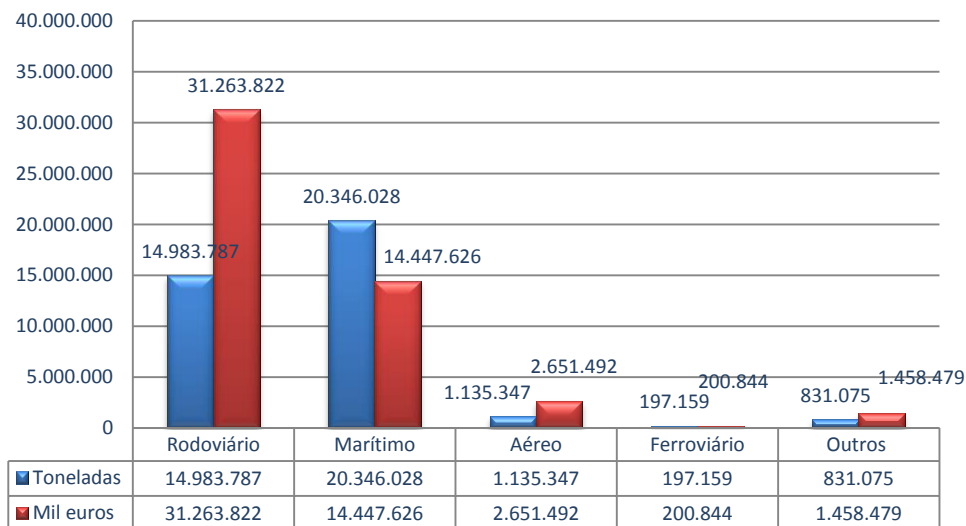
Gráfico 51 – Relação entre o valor e o peso das mercadorias transportadas, em 2016



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 51 demonstra que, no modo marítimo, o valor das mercadorias entradas é bastante superior ao das mercadorias saídas ao passo que, no modo rodoviário o valor das entradas é significativamente superior ao valor das saídas.

Gráfico 52 - Valor das mercadorias saídas por modo de transporte, em 2016

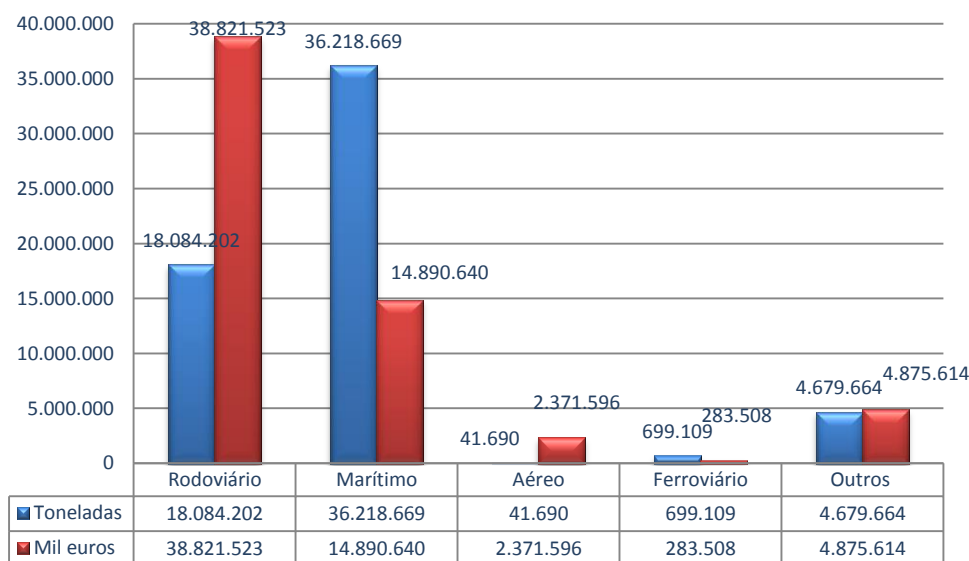


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

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

Verifica-se, assim, 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 2016



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 o 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 seis vezes superior ao peso, o que demonstra o imenso valor das mercadorias que recorrem ao transporte aéreo. O modo ferroviário é pouco significativo, sendo o peso mais do dobro do valor e em Outros os valores são mais equiparados.

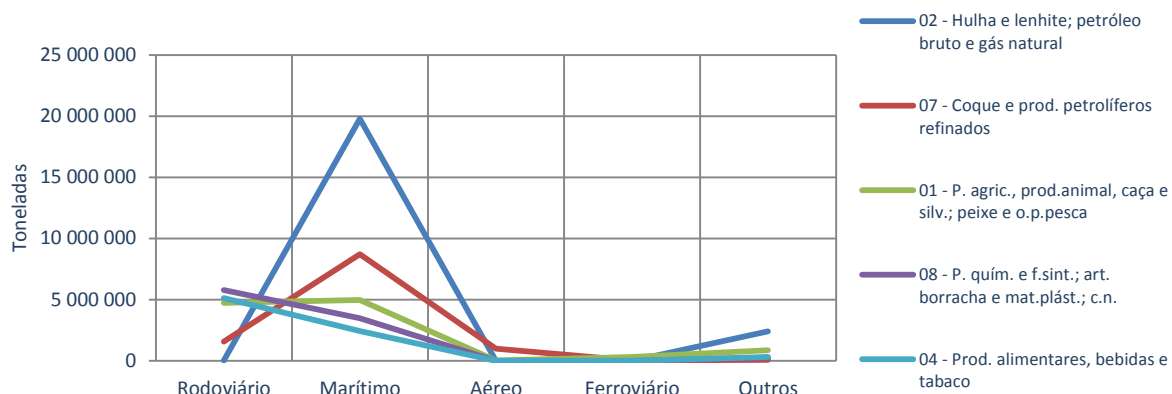
Quadro 16 – Valor médio, por tonelada, das mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, em 2016, em euros

Toneladas	Rodoviário	Marítimo	Aéreo	Ferroviário	Outros	Total
Entradas	2.146,7 €	411,1 €	56.886,4 €	405,5 €	1.041,9 €	1.025,4 €
Saídas	2.086,5 €	710,1 €	2.335,4 €	1.018,7 €	1.754,9 €	1.334,2 €

O Quadro 16 evidencia que o valor médio total das mercadorias entradas é ligeiramente inferior ao valor médio total das mercadorias saídas. De realçar o elevado valor médio das mercadorias entradas por via aérea, cerca de 56.886,4 euros por tonelada.

O valor médio das saídas por via aérea também é o mais elevado de todos os modos atingindo os 2.335,4 euros. Em contrapartida o modo ferroviário é o que apresenta os valores médios mais baixos nas entradas, valendo cada tonelada 405,5 euros, e nas saídas é o modo marítimo com o valor médio de 710,1 euros por tonelada.

Gráfico 54 – Peso das principais mercadorias entradas e saídas, por modo de transporte, em 2016



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

De acordo com o quadro 54 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.