

A importância do *Shipping* em Portugal

Ricardo Pinheiro Alves¹, Vanda Dores²

1. Introdução

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

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

O presente estudo visa caracterizar o sector em Portugal e estimar o valor económico do *Shipping*, considerando o transporte marítimo de mercadorias e passageiros e todas as atividades auxiliares, incluindo o manuseamento da carga, e o aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial.

O artigo começa por caracterizar o sector do *Shipping*, incluindo a frota da marinha mercante sedeadada em Portugal e as empresas que o integram, com base em indicadores de valor acrescentado, emprego e produtividade. Apresenta ainda informação sobre a evolução do comércio internacional de mercadorias por via marítima e a importância dos transportes marítimos na Balança de Bens e Serviços.

Em seguida, apresenta as estimativas para o peso do *Shipping* na economia portuguesa, medido pela contribuição do valor acrescentado bruto para o PIB nacional³ e considerando os impactos diretos e indiretos, que resultam dos *inputs* de bens ou serviços fornecidos por outras atividades económicas utilizados na produção do *Shipping* (serviços portuários, reparação de embarcações, serviços jurídicos e financeiros, etc.). Em complemento, são considerados impactos relativos às despesas efetuadas pelos turistas de cruzeiro aquando do seu desembarque. O artigo conclui com algumas considerações finais.

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

Em 2011, o número de registos de navios na frota de marinha mercante portuguesa era de 240, sendo que cerca de 74% correspondia a navios de cruzeiro, de transporte de gás e outros.

Entre 2011 e 2015 o número de navios com bandeira portuguesa passou para 326, tendo havido uma alteração na estrutura por tipologia, que decorreu de um ganho de importância relativa dos navios porta contentores possivelmente associado à melhoria das condições de acesso ao Registo Internacional de Navios da Madeira⁴. O número de graneleiros cresceu na ordem dos 700% entre 2011 e 2015, mas partindo de um valor baixo. Em 2015, a frota portuguesa possuía 59 navios porta contentores e 12 navios graneleiros, sendo os petroleiros os que se apresentam em menor número (5) (Quadro 1 e Gráfico 1).

¹ Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia e IADE.

² Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia.

³ A informação disponível apenas possibilita a estimação do valor acrescentado, não sendo possível avaliar impactos no emprego.

⁴ Decorrentes da publicação do DL 234/2015, de 13 de outubro, que simplifica procedimentos relacionados com a constituição, modificação e extinção de hipotecas e aligeira requisitos para o registo de navios ao nível da composição das tripulações.

Quadro 1 – Evolução do número de registos de navios com bandeira portuguesa (2011-2015)

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

Fonte: Base de Dados da UNCTAD.

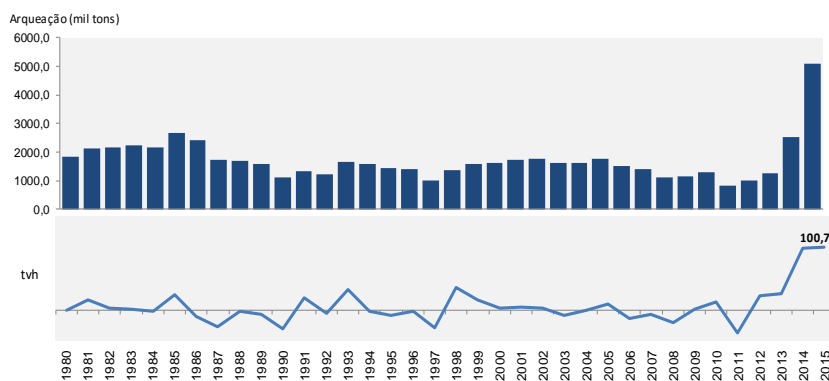
Nota: Outros Tipos de Navios inclui navios de transporte de gás liquefeito, petroleiros, navios tanque especializados, navios de apoio offshore, rebocadores, de cruzeiro, etc.

De acordo com os dados da frota nacional em termos de capacidade de carga (DWT – tonelagem de carga variável⁵) para 2015, os porta contentores representam a maior fatia (cerca de 53%), seguidos dos graneleiros (25,3%) e dos petroleiros (10%). Os outros navios e os de carga geral representam 8% e 3,8%, respetivamente, da capacidade total.

O dinamismo da frota portuguesa reflete-se no significativo acréscimo da sua capacidade em 2015, para cerca de 5,1 milhões de toneladas (DWT), um crescimento de 100,7% face a 2014. Este valor é o máximo observado desde 1980. Em oposição, o ano de 2011 é o de menor capacidade de navios de bandeira portuguesa (818 mil toneladas). Note-se ainda que foram necessários trinta anos para se atingir um valor da capacidade de frota superior ao registado em 1985 (2.685 mil toneladas - Gráfico 1).

Uma análise mais detalhada da capacidade da frota portuguesa por tipo de navio evidencia a importância relativa dos navios petroleiros ao longo dos primeiros anos da série, tendo vindo a alterar-se essa tendência desde 2011, com um aumento do peso relativo dos outros navios até 2012. Em 2015, o registo de um maior número de navios porta contentores (53% do total dos navios), assim como o decréscimo do número dos outros navios de bandeira portuguesa, influenciaram a estrutura (Gráfico 2).

Em termos internacionais e segundo a UNCTAD, e tendo em conta a capacidade da frota da marinha mercante, Portugal ocupa a 40.^a posição no Ranking da Frota da Marinha Mercante por Bandeira.

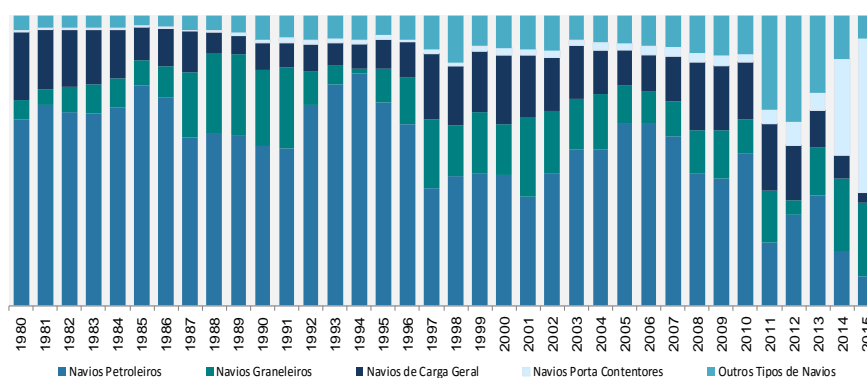
Gráfico 1 – Evolução da Capacidade (Arqueação⁶) da Frota Portuguesa

Fonte: Base de Dados da UNCTAD.

⁵ Medida da capacidade comercial dos navios, em termos de peso que um navio pode transportar com segurança (soma dos pesos de carga, combustível, água potável, água de lastro, provisões, passageiros e tripulação) e que dá, também uma ideia do seu tamanho. O porte é normalmente expresso em toneladas, frequentemente referidas como 'toneladas de peso morto' (tdw).

⁶ Medida do volume interior da embarcação. A Arqueação Bruta é calculada com base no volume moldado de todos os espaços fechados do navio, de acordo com o disposto na Convenção Marítima Internacional sobre arqueação de Navios (1969).

Gráfico 2 – Evolução da Capacidade (Arqueação) da Frota da Marinha Mercante Portuguesa, por tipo de navio



Fonte: Base de Dados da UNCTAD.

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

Em termos de idade, 31,7% dos navios nacionais têm menos de 5 anos, 51,8% dos navios tem entre 5 e 15 anos de idade e 16,5% tem mais de 15 anos. Por tipo de navios, destaca-se a idade relativamente avançada da frota de navios de passageiros, em que 80% tem mais de 15 anos. As frotas relativamente mais recentes são as de navios graneleiros e petroleiros, com cerca de 69% e 50% das embarcações a apresentar 5 ou menos anos de idade, respetivamente (Quadro 2).

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

<i>Peso no total, por classe de idade (%)</i>	Até 5 anos	De 5 a 10 anos	De 10 até 15 anos	Mais de 15 anos
Frota Operacional Total	31,7	25,9	25,9	16,5
Passageiros	0,0	10,0	10,0	80,0
Carga Geral	18,5	25,9	33,3	22,2
Graneleiros	69,0	11,9	9,5	9,5
Petroleiros	50,0	16,7	16,7	16,7
Porta Contentores	27,5	35,9	26,1	10,6

Fonte: GEE, a partir de dados de base do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP (Estatísticas de Armadores e de Navios).

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

3. As empresas de *Shipping*

3.1. Breve caracterização das empresas e Volume de Negócios

A indústria do *Shipping* registava a atividade de 476 empresas em 2014, apenas 0,04% do total⁷. Destas, a maioria (214) operava em atividades portuárias e auxiliares, representando cerca de 45% do total das empresas de *Shipping*. As empresas de transportes marítimos de passageiros eram o segundo grupo mais importante, com 31% das empresas. Em termos de evolução, o número de empresas aumentou desde 2010 de 460 para 476 devido ao aumento das empresas de transporte marítimo de mercadorias (subiram de 31 para 56 - Quadro 3a).

⁷. Empresas classificadas nas secções A a S da CAE Rev.3, com exceção da Administração Pública e Defesa; Segurança Social Obrigatória (Secção O).

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

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

Fonte: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas do INE (SCIE - Sistema de Contas Integradas).
 Notas: (1) Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas nas secções A a S da CAE Rev.3, com exceção da Administração Pública e Defesa; Segurança Social Obrigatória (Secção O). Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas no setor de *Shipping*. Por questões de confidencialidade os totais apresentados para o *Shipping* estão subavaliados. ...não disponível.

O volume de negócios anual das empresas do *Shipping* totalizou 1.085 milhões de euros em 2014 e representou 0,34% do valor total das empresas, dividindo-se essencialmente entre o transporte de mercadorias e as atividades auxiliares aos transportes por água e de manuseamento de carga. Neste último ano, o volume de negócios registou um crescimento de 12,9%, influenciado pelo comportamento positivo das empresas de transportes marítimos de mercadorias (+35,9% face a 2013) (Quadro 3b).

Em 2014, cada empresa do sector apresentava um volume de negócios médio anual de 2,3 milhões de euros, mas com substanciais diferenças ao nível das empresas que o integram, tendo as empresas de transportes marítimos de mercadorias muito maior dimensão (vendas médias de 7,7 milhões de euros) relativamente ao transporte costeiro e local de passageiros (vendas médias de 83,3 mil euros). Apesar da crise económica, o valor médio das vendas das empresas subiu (1,9 milhões de euros em 2010).

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

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

Fonte: Cálculos GEE, a partir de dados das Estatísticas das Empresas do INE (SCIE - Sistema de Contas Integradas).
 Notas: (1) Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas nas secções A a S da CAE Rev.3, com exceção da Administração Pública e Defesa; Segurança Social Obrigatória (Secção O). Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas no setor de *Shipping*. Por questões de confidencialidade os totais apresentados para o *Shipping* estão subavaliados. ...não disponível.

3.2. Emprego e remunerações

Em 2014, as empresas do setor do *Shipping* empregavam 4.655 pessoas, correspondendo a 0,14% do total de pessoas ao serviço nas empresas. À semelhança do que acontece com as empresas, a representatividade deste sector no total nacional é pouco expressiva. O emprego está concentrado nas atividades auxiliares aos transportes por água e de manuseamento de carga (78,1%) (Quadro 4).

Ainda em 2014, o emprego do setor, traduzido em pessoas ao serviço, cresceu, em termos homólogos, 2,4%, destacando-se o aumento registado nos transportes de passageiros local e costeiro (+9,3%). Des-

taca-se também o contributo das atividades auxiliares dos transportes por água e de manuseamento, diretamente relacionado com o acréscimo do número de empresas registado neste ano.

As remunerações médias por trabalhador praticadas no setor do *Shipping* em Portugal são superiores à média nacional⁸, totalizando 28,8 mil euros em 2014, quase 70% mais do que o valor médio para todas as empresas, 17 mil euros. As atividades auxiliares dos transportes por água são as que apresentam valor mais elevado: 34,2 mil euros por ano. Em sentido oposto, são os colaboradores das empresas de aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial são os que menos auferem (7,4 mil euros por ano) (Gráfico 3).

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

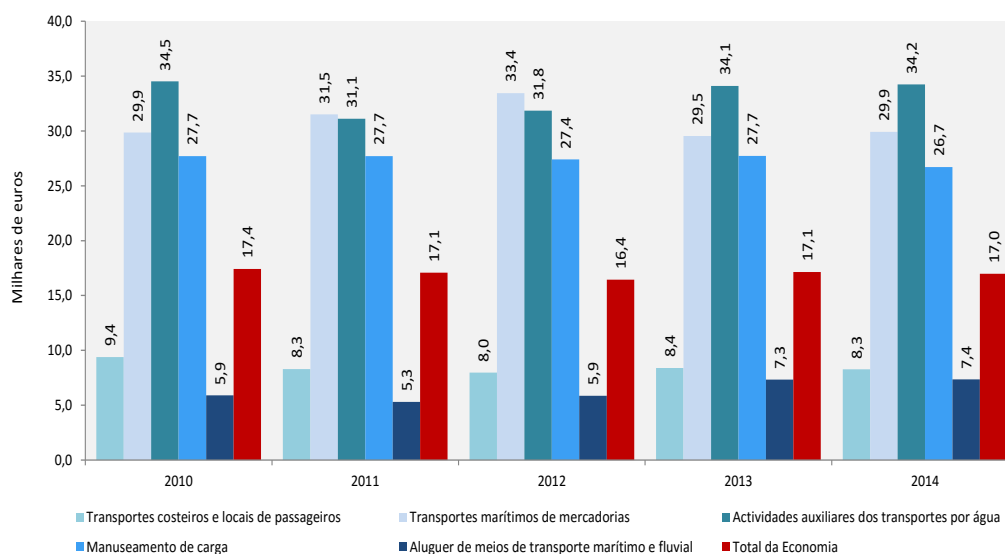
Quadro 4 - Pessoal ao serviço –*Shipping* e Total das Empresas

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

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

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

Gráfico 3 – Remunerações médias por trabalhador - *Shipping* e Total da Economia



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

⁸ Os resultados obtidos para as remunerações médias por trabalhador do setor do *Shipping* consideraram os valores das pessoas ao serviço e das remunerações das respetivas empresas. No caso dos valores estimados para as remunerações médias nacionais por trabalhador foram aplicados os valores das variáveis de Emprego (indivíduos e Remunerações) das Contas Nacionais.

4. Comércio Internacional: Serviços de Transportes Marítimos⁹

A balança comercial dos serviços de transportes marítimos é deficitária. Entre 2008 e 2011, o saldo agravou-se 492 milhões de euros, passando de -392 para -884 milhões de euros. Entre 2011 e 2015 observou-se uma recuperação, tendo o défice em 2015 sido de 456 milhões de euros. A componente de transportes marítimos por carga é a responsável pelo saldo deficitário, sendo o saldo dos transportes de passageiros positivo desde 2014. Os outros transportes marítimos apresentam regularmente um saldo positivo (Quadro 5).

Quadro 5 – Saldo da Balança Comercial dos Transportes Marítimos

<i>Saldo (milhões de euros)</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bens e serviços	- 16 770	- 11 839	- 12 804	- 6 452	169	3 132	1 965	3 114
Serviços	7 182	6 288	6 463	8 012	9 494	11 183	11 451	12 278
Transp. marítimos	- 392	- 426	- 645	- 884	- 763	- 576	- 409	- 456
Passageiros	- 11	- 12	- 15	- 25	- 17	- 14	12	27
Carga	- 478	- 514	- 723	- 963	- 862	- 688	- 560	- 572
Outros	97	99	93	103	116	126	139	89

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

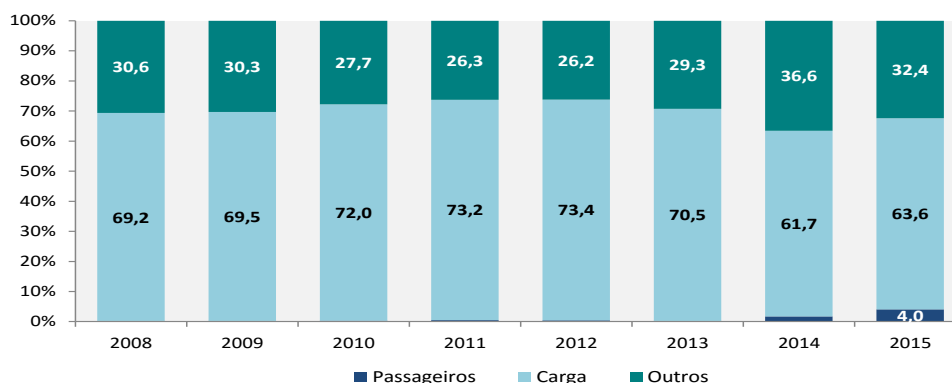
Em 2015, as exportações de serviços de transportes marítimos representaram 0,9% do total das exportações de bens e serviços e 2,7% das exportações de serviços. As exportações dos transportes marítimos de carga correspondem a 64% do total dos transportes marítimos (Quadro 6 e Gráfico 4).

Quadro 6 – Exportações dos Transportes Marítimos

<i>Exportações (milhões de euros)</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bens e serviços	56 223	47 588	54 139	61 595	64 372	68 587	70 747	74 064
Serviços	17 668	16 165	17 223	19 299	20 063	22 111	23 511	25 073
Transp. marítimos	533	487	507	555	597	694	716	665
<i>% no total das Export Serviços</i>	<i>0,9</i>	<i>1,0</i>	<i>0,9</i>	<i>0,9</i>	<i>0,9</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>0,9</i>
Passageiros	1	1	1	3	3	1	12	27
% nas Export de Bens e Serviços	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
% nas Export de Serviços	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Carga	369	338	365	407	438	489	442	422
% nas Export de Bens e Serviços	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6
% nas Export de Serviços	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	1,9	1,7
Outros	163	147	141	146	156	203	262	215
% nas Export de Bens e Serviços	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,4	0,3
% nas Export de Serviços	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	1,1	0,9

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

⁹ A rubrica de serviços de transportes marítimos inclui todos os serviços de transporte internacional marítimos de pessoas e bens que são efetuados por residentes a não residentes (exportações), ou vice-versa (importações), assim como os respetivos serviços de suporte e auxiliares. Incluem-se também os serviços postais e de correio. Excluem-se os serviços de transporte de passageiros prestados por residentes a não residentes dentro de uma economia que são registados na rubrica de viagens e turismo (FMI, 2009). A categoria "Outros" refere-se a serviços auxiliares e de suporte ao transporte marítimo entre residentes e não residentes e que são cobrados de forma separada, e inclui serviços como fretamento de equipamento de transportes marítimos com tripulação, pilotagem, rebocagem e ajuda à navegação, controle de tráfego marítimo ou operações de salvamento.

Gráfico 4 – Estrutura das Exportações dos Transportes Marítimos (2008-2015)

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

Entre 2008 e 2015, as importações de serviços de transportes marítimos cresceram 21,2%, concentrando-se nos serviços de carga (88,7% em 2015). As importações dos transportes marítimos representaram 1,6% do total nacional dos débitos da balança de bens e serviços em 2015 (Quadro 7).

Quadro 7 – Importações dos Transportes Marítimos

<i>Importações (milhões de euros)</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bens e serviços	72 993	59 427	66 943	68 048	64 204	65 455	68 781	70 950
Serviços	10 486	9 878	10 760	11 287	10 569	10 928	12 060	12 795
Transp. marítimos	925	913	1 152	1 439	1 360	1 270	1 125	1 121
% nas Import de Bens e Serviços	1,3	1,5	1,7	2,1	2,1	1,9	1,6	1,6
% no total das Import Serviços	8,8	9,2	10,7	12,7	12,9	11,6	9,3	8,8
Passagemeiros	12	13	17	27	19	15	0,5	0,3
% nas Import de Serviços Transp Marítimos	1,3	1,4	1,4	1,9	1,4	1,2	0,0	0,0
Carga	846	852	1 088	1 369	1 300	1 177	1 002	995
% nas Import de Serviços Transp Marítimos	91,5	93,3	94,4	95,1	95,6	92,7	89,0	88,7
Outros	66	48	48	42	41	78	123	126
% nas Import de Serviços Transp Marítimos	7,2	5,3	4,1	2,9	3,0	6,1	10,9	11,2

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

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

O valor económico da atividade de *Shipping* na economia portuguesa é medido pela contribuição do respetivo valor acrescentado bruto das diferentes componentes para o PIB nacional¹⁰, considerando os impactos totais da atividade na economia, dos quais fazem parte:

- os impactos diretos desta indústria na economia nacional, que reflete a contribuição económica da 'própria' indústria do *Shipping*;
- os impactos indiretos da atividade das empresas de *Shipping* no resto da economia, que recorrem a inputs intermédios de bens ou serviços produzidos por outros agentes económicos da cadeia de produção/distribuição (tais como serviços portuários, reparações ou serviços jurídicos e financeiros).

A contribuição resulta da aplicação da ótica do produto no cálculo do PIB, estando o seu valor subavaliado uma vez que apenas se incluem os impactos indiretos de primeiro nível na fileira produtiva e não são considerados efeitos como os da atividade de transportes marítimos não costeiros de passageiros por falta de informação.

5.1. Impactos Diretos

A estimação dos impactos diretos considerou a compilação dos agregados económicos relativos ao VAB e ao emprego, para as diferentes atividades económicas que integram o *Shipping*, classificadas de acordo

¹⁰ Os dados disponíveis apenas possibilitam a estimação do valor acrescentado, não se estimando os impactos no emprego.

com a CAE Rev3, e para o total da economia. Tendo em conta o nível de detalhe previsto para as atividades abrangidas, utilizaram-se os dados das Estatísticas das Empresas.

As empresas do *Shipping* empregavam diretamente cerca de 4.655 indivíduos em 2014, o que equivale a cerca de 0,1% do emprego total da economia nesse ano. Destacam-se as atividades auxiliares dos transportes por água e do manuseamento de carga, com mais de metade deste emprego (Quadro 8).

Quadro 8 - Contribuição Direta do *Shipping* para o Emprego da Economia

Peso no Emprego Total da Economia (%)		2010	2011	2012	2013	2014
Shipping (50102+502+52220+52240) (2)		0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
501	Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...
50101	Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...
50102	Transportes costeiros e locais de passageiros	0,007	0,007	0,008	0,008	0,009
502	Transportes marítimos de mercadorias	0,014	0,013	0,012	0,011	0,011
52220	Actividades auxiliares dos transportes por água	0,048	0,049	0,050	0,053	0,054
52240	Manuseamento de carga	0,028	0,026	0,026	0,027	0,027
77340	Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	0,002	0,003	0,003	0,003	0,003
Shipping (50102+502+52220+52240) (2)		4 775	4 710	4 532	4 544	4 655
Total da Economia (1)		4 871 325	4 776 728	4 581 449	4 450 167	4 513 057

Por memória:

Emprego:

Shipping (50102+502+52220+52240) (2)		4 775	4 710	4 532	4 544	4 655
Total da Economia (1)		4 871 325	4 776 728	4 581 449	4 450 167	4 513 057

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

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

O cálculo do efeito direto D do *Shipping* na economia portuguesa resulta da soma dos valores acrescentados brutos (VAB) de cada sector x identificado:

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

Em 2014, o valor acrescentado bruto do *Shipping* atingiu os 401 milhões de euros, o que equivaleu a cerca de 0,23% do PIB. Tal como no emprego, foram as atividades auxiliares dos transportes por água e do manuseamento de carga as que geraram maior valor acrescentado, representando cerca de 0,13% e 0,06% do PIB, respetivamente (Quadro 12). Note-se que estas atividades são mais relevantes do que o transporte marítimo de mercadorias, que apresenta maior volume de negócios para o total das empresas.

Quadro 9 - Contribuição Direta do *Shipping* para o PIB da Economia

Valor Acrescentado Bruto	Milhões de euros					% PIB				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Shipping (50102+502+52220+52240) (1)	334	354	358	385	401	0,19	0,20	0,21	0,23	0,23
501	Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50101	Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50102	Transportes costeiros e locais de passageiros	4	4	4	5	4	0,002	0,002	0,002	0,003
502	Transportes marítimos de mercadorias	34	36	31	39	57	0,019	0,021	0,018	0,023
52220	Actividades auxiliares dos transportes por água	201	214	224	236	234	0,112	0,121	0,133	0,138
52240	Manuseamento de carga	93	98	98	104	103	0,052	0,056	0,058	0,061
77340	Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	2	1	2	2	3	0,001	0,001	0,001	0,001
VAB a preços de mercado - Total da Economia (2)	158 326	154 243	147 362	149 768	151 714					
PIB a preços de mercado (2)	179 930	176 167	168 398	170 269	173 446					

Por memória:

VAB a preços de mercado - Total da Economia (2)

PIB a preços de mercado (2)

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

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

O VAB real por pessoa ao serviço aumentou 20% desde 2010, sendo de 83,8 mil euros em 2014. Estes valores são superiores aos registados para o total da economia. Uma análise por subsector do *Shipping*

evidencia a produtividade real por trabalhador¹¹ das atividades de transporte marítimo de mercadorias (114,8 mil euros por trabalhador) e das atividades auxiliares dos transportes por água (94 mil euros por trabalhador). Desde 2011 que se assiste a uma variação positiva da produtividade (Quadro 10).

Quadro 10 – VAB por pessoa empregada (produtividade) do Shipping

VAB por pessoa empregada (milhares de euros)		2010	2011	2012	2013	2014
Shipping (50102+502+52220+52240) (1)		69,8	75,1	79,4	83,2	83,8
501	Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...
50101	Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...
50102	Transportes costeiros e locais de passageiros	11,3	11,8	11,2	11,9	10,4
502	Transportes marítimos de mercadorias	51,7	57,7	57,9	77,6	114,8
52220	Actividades auxiliares dos transportes por água	86,4	90,8	97,4	98,0	94,0
52240	Manuseamento de carga	69,2	79,0	82,6	86,1	82,1
77340	Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	15,6	9,3	11,8	14,1	22,4
<i>Por memória:</i>						
VAB por pessoa empregada (milhares de euros)		32,0	32,3	32,6	33,3	33,0
- Total da Economia (2)						

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

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

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

5.2. Impactos Indiretos de primeiro nível

A estimação dos impactos indiretos das atividades de *Shipping* teve por base a análise do seu efeito na produção dos restantes ramos da economia. Os impactos foram calculados usando o sistema simétrico de matrizes input-output para 2008 publicadas pelo INE¹² e basearam-se nos VAB gerados nos sectores imediatamente a montante diretamente associados ao *Shipping*. O efeito indireto I resulta do somatório dos VAB dos sectores a montante m explicados pelo fornecimento das atividades de *Shipping* (sh):

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

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

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

¹¹ A produtividade real do trabalho é obtida a partir do valor acrescentado bruto e do pessoal ao serviço das empresas. O valor real do Valor Acrescentado Bruto foi obtido aplicando os deflatores do PIB das Contas Nacionais ao respetivo VAB a preços correntes.

¹² Estas matrizes fornecem informação relativas aos *inputs* consumidos pelas empresas de um sector para produzir uma unidade de produto. Por exemplo: para prestar os serviços de transporte marítimo, que são vendidos por 5 milhões de euros, uma empresa de transporte precisa de comprar 1 milhão de euros de combustível, serviços portuários de 1 milhão de euros e serviços técnicos por meio milhão de euros. Neste exemplo, a empresa de transporte gerou 2,5 milhões de euros de valor acrescentado bruto mas também contribuiu para a criação de 2,5 milhões de euros em volume de negócios para outras empresas fornecedoras, que por sua vez também contribuem com valor acrescentado adicional. Neste trabalho foi considerado apenas o primeiro nível dada a informação disponível.

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

Com base na informação das matrizes input-output, para cada ponto percentual de aumento na produção das atividades do *Shipping*, a contribuição indireta para o PIB nacional em 2014 equivale a 0,04% do PIB (68 milhões de euros). Esse acréscimo tem origem, essencialmente, no aumento da produção dos serviços auxiliares aos transportes por água e nos serviços de manuseamento (Quadro 11).

Quadro 11 - Contribuição Indireta do *Shipping* para o PIB da Economia (Impactos indiretos)

	Milhões de euros					% PIB				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Shipping (50102+502+52220+52240) (1)	57	60	61	65	68	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04
501 Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50101 Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50102 Transportes costeiros e locais de passageiros	1	1	1	1	1	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
502 Transportes marítimos de mercadorias	6	6	5	7	10	0,003	0,004	0,003	0,004	0,006
52220 Actividades auxiliares dos transportes por água	34	36	38	40	40	0,019	0,021	0,023	0,023	0,023
52240 Manuseamento de carga	16	17	17	18	17	0,009	0,009	0,010	0,010	0,010
77340 Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<i>Por memória:</i>										
VAB a preços de mercado - Total da Economia (2)	158 326	154 243	147 362	149 768	151 714					
PIB a preços de mercado (2)	179 930	176 167	168 398	170 269	173 446					

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

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

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

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

$$VAB_{sh} = VAB_{Dsh} + VAB_{Ish} \quad (4)$$

Quadro 12 - Valor Económico do *Shipping* e contribuição para o PIB

Valor Acrescentado Bruto	Milhões de euros					% PIB				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Shipping (50102+502+52220+52240) (1)	391	414	419	450	469	0,22	0,23	0,25	0,26	0,27
501 Transportes marítimos de passageiros	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50101 Transportes marítimos não costeiros de passageiros	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50102 Transportes costeiros e locais de passageiros	4	5	5	5	5	0,002	0,003	0,003	0,003	0,003
502 Transportes marítimos de mercadorias	40	43	36	45	67	0,022	0,024	0,021	0,026	0,039
52220 Actividades auxiliares dos transportes por água	235	250	262	276	273	0,131	0,142	0,156	0,162	0,158
52240 Manuseamento de carga	109	115	114	122	120	0,061	0,065	0,068	0,072	0,069
77340 Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	2	2	2	2	3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<i>Por memória:</i>										
VAB a preços de mercado - Total da Economia (2)	158 326	154 243	147 362	149 768	151 714					
PIB a preços de mercado (2)	179 930	176 167	168 398	170 269	173 446					

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

Nota: (1) Os dados apresentados são relativos às Empresas classificadas nas atividades económicas do *Shipping*.

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

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

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

6. Considerações finais

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

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

O valor económico estimado resulta da medição dos efeitos diretos (401 milhões de euros) e indiretos (68 milhões de euros) do acréscimo da produção das atividades do *Shipping*. Estes resultados mostram que a contribuição deste sector para o PIB da economia nacional registou um crescimento de 22,7% entre 2010 e 2014.

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

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

O estudo “Economia do Mar em Portugal”, desenvolvido pela Direção Geral de Política do Mar, estima que o peso dos “usos e atividades do mar” foi, em 2010, de 2,5% do VAB e de 2,3% do Emprego (DGPM, 2010). Uma análise destes resultados, por setores integrantes da Economia do Mar, mostra que a atividade portuária (0,1%) e a atividade de transporte marítimo (0,8%) representaram, em termos de impactos diretos, 0,9% do VAB em 2010.

Mais recentemente, a Conta Satélite do Mar, divulgada pelo INE, apesar de igualmente apresentar uma perspetiva mais abrangente das atividades do mar, atribui um peso de cerca de 3,1% do VAB e de 3,6% do emprego da economia nacional às atividades relacionadas com o mar no quadriénio 2010 – 2013 (INE, 2016). Os apuramentos da Conta Satélite do Mar por agrupamento de atividades atribuem um peso entre 0,4% (2010 e 2011) e 0,5% (2012 e 2013) do VAB nacional às atividades económicas relativas ao agrupamento 3 – Portos, Transportes e Logística no VAB nacional.

Se considerarmos que o *Shipping* é um subsector dos anteriores, que apenas foram considerados os valores relativos às Estatísticas das Empresas, sujeitos a tratamento de confidencialidade, as estimativas apresentadas no presente estudo, apesar de subavaliadas, podem ser consideradas como um ponto de referência para o valor económico do *Shipping* e respetivo contributo para o PIB português.

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

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

BIBLIOGRAFIA

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

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

DIAS, Ana Maria (2008), *Sistema Integrado de Matrizes Input-Output para Portugal, 2005*, Lisboa, DPP (Departamento de Prospetiva e Planeamento) – extinto, Documento de Trabalho n.º 8/2008.

DIAS, Ana Maria (2008), *Conteúdos de inputs primários da procura final, 2005*, Lisboa, DPP (Departamento de Prospetiva e Planeamento) – extinto, Documento de Trabalho n.º 1/2010.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Oxford Economics (April 2014), *The economic value of the EU Shipping Industry*, A report for the European Community Shipowners’ Associations (ECSA).

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