



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

ADE

Facultad de Administración
y Dirección de Empresas /UPV

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Facultad de Administración y Dirección de Empresas

Análisis del impacto del Puerto de Valencia en la economía
de la Comunidad Valenciana

Trabajo Fin de Grado

Grado en Administración y Dirección de Empresas

AUTOR/A: Luján Marín, Paula

Tutor/a: Miguel Molina, María Blanca de

CURSO ACADÉMICO: 2023/2024

AGRADECIMIENTOS

Deseo expresar mi más sincero agradecimiento a todos aquellos que han desempeñado un papel crucial en la realización de este Trabajo de Fin de Grado. Su apoyo, respeto, paciencia y comprensión han sido pilares fundamentales para el logro de sacar adelante este proyecto.

En primer lugar, me gustaría dedicar unas palabras a la persona que aun sin estar conmigo la tengo presente todos los días de mi vida. Mamá gracias por enseñarme lo que es luchar por lo que quieres, la pasión por hacer las cosas que de verdad te gustan, el sentimiento de no rendirse nunca, pero sobre todo gracias por hacer de mi la persona que soy hoy en día, sin ti nada de esto podría haber sido posible y espero que allí donde estés puedas ver cómo definiendo por fin mi trabajo de fin de carrera y con esto pongo fin a los cuatro años tan bonitos que he vivido durante la carrera.

A mi familia, por el apoyo incondicional que me han brindado en todos estos años. Especial mención a mi padre por apostar y confiar en mi en todo momento, por enseñarme que todo esfuerzo siempre conlleva una recompensa, por proporcionarme siempre los mejores consejos, pero sobre todo por soportarme hasta en los peores momentos, gracias por tener tanta paciencia.

A mis amigos, por escucharme hablar del mismo tema las veces que han hecho falta, por estar siempre a mi lado y por apoyarme en cada una de mis decisiones. En especial me gustaría dar las gracias a Marta y a Jose por demostrarme lo que verdaderamente es tener a alguien a tu lado incondicionalmente, gracias.

A mis compañeros de carrera, gracias a Marta y María por ayudarme en todo lo que han podido en estos cuatro años y por estar siempre a mi lado para todo, sin vosotras estos cuatro años no hubieran sido lo mismo.

A mis profesores, por compartir todos sus conocimientos, experiencias y enseñanzas, por brindarme una ayuda excelente en todo momento y por servirme como fuente de inspiración para evolucionar como persona y estudiante.

Por último, especial mención a mi tutora Blanca de Miguel por hacer todo esto posible, gracias por guiarme en este proyecto, por haber compartido conmigo muchos de tus conocimientos y por estar siempre disponible y atenta para cualquiera de mis peticiones/dudas.

Cada uno de ellos ha dejado su huella en este trabajo. Gracias a todos por ser parte de este viaje.

ÍNDICE DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS	ii
ÍNDICE DE CONTENIDO	iii
ÍNDICE DE TABLAS	v
ÍNDICE DE FIGURAS	v
RESUMEN EJECUTIVO	vi
Resumen	vi
Resum	vi
Abstract	vi
1. INTRODUCCIÓN	1
1.1 Contexto y justificación	1
1.2 Objetivos del TFG	3
1.2.1. Objetivo general	3
1.2.2. Objetivos específicos	3
1.3 Resumen de la Metodología	3
1.4. Orden documental	4
2. CONTEXTO	5
2.1 Concepto de Puerto	5
2.2 Tipos de Puertos	5
2.3 Marco Normativo	6
2.4 ¿Qué es la gestión portuaria?	7
2.5 Modelos de gestión portuaria	8
2.6 Privatización	9
3. ANÁLISIS DEL SECTOR PORTUARIO ESPAÑOL	11
3.1 Principales magnitudes del sector portuario español	11
3.2 Puertos más importantes de España	13
3.3 Impacto económico de los Puertos más importantes de España	16
3.3.1. Puerto de Barcelona	17
3.3.2. Puerto de Algeciras	18
3.3.3. Puerto de Valencia	19
4. METODOLOGÍA	20
4.1. Metodología para el análisis del impacto del Puerto de Valencia	20
4.1.2. <i>Variables seleccionadas para el análisis</i>	23
4.2. Metodología para el análisis del papel de empresas seleccionadas	23
5. RESULTADOS	26

5.1. Resultados del análisis del impacto del puerto de Valencia	26
5.1.1. Empleo directo e indirecto	26
5.1.2. VAB	27
5.1.3. Ingresos fiscales	27
5.1.4. Inversiones	28
5.1.5. Servicios	29
5.1.6. Responsabilidad	30
5.1.7. Productividad	31
5.1.8. Sectores clave en los que influye	31
5.1.9. Impacto en Pequeñas y Medianas Empresas	33
5.2. Resultado del análisis del papel de empresas seleccionadas	34
5.2.1. MSC Shipping Company	34
5.2.1.1 Empleo directo e indirecto	35
5.2.1.2 Contribución al PIB local y nacional	35
5.2.1.4. Inversiones	36
5.2.1.5. Responsabilidad social corporativa	36
5.2.1.6. Volumen de tráfico	37
5.2.2. CSP Spain	37
5.2.2.1 Empleo directo e indirecto	38
5.2.2.2 Contribución al PIB local y nacional	38
5.2.2.3 Ingresos fiscales	38
5.2.2.4 Inversiones	38
5.2.2.5. Responsabilidad social corporativa	39
5.2.1.6. Volumen de tráfico	39
5.2.3. APM Terminals	40
5.2.3.1 Empleo directo e indirecto	40
5.2.3.2 Contribución al PIB local y nacional	41
5.2.3.4 Inversiones	41
5.2.3.5. Responsabilidad social corporativa	41
5.2.2.6. Volumen de tráfico	42
5.2.4. Comparación de las tres empresas	42
6. CONCLUSIONES	44
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	47
ANEXO DE ODS	55

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1- Clasificación de los tipos de Puertos	5
Tabla 2- Modelos de gestión portuaria	8
Tabla 3- Alternativas de la iniciativa privada	10
Tabla 4- Datos del tráfico marítimo en España	11
Tabla 5- Impacto económico del Puerto de Barcelona	17
Tabla 6- Evolución del INCN por empleado del Puerto de la Bahía de Algeciras.....	18
Tabla 7-Evolución del EBITDA por empleado	18
Tabla 8- Impacto económico del Puerto de Valencia (2019)	19
Tabla 9 - Variables utilizadas en el análisis del impacto del Puerto de Valencia.....	23
Tabla 10- Variables utilizadas en el análisis de las tres empresas seleccionadas	25
Tabla 11- Impacto del puerto en la Cadena de Suministro	30
Tabla 12- Tipo de mercancías movidas en el año 2021 y 2022.....	31
Tabla 13- Similitudes y diferencias entre las 3 empresas	42

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1- Tráfico total por Autoridades Portuarias (M. toneladas)	12
Figura 2- Mapa del Puerto de Valencia	13
Figura 3- Mapa del Puerto de Barcelona	14
Figura 4- Mapa del Puerto de Algeciras	15
Figura 5 y 6: Tráfico de mercancías en 2021 y 2022.....	31

RESUMEN EJECUTIVO

Resumen

El Puerto de Valencia es uno de los puertos más destacados de España y juega un papel fundamental en el comercio internacional. Este Trabajo de Fin de Grado (TFG) analiza el impacto económico en la economía de la Comunidad Valenciana del Puerto de Valencia y de las tres empresas más importantes que operan en él. Principalmente se evalúa el impacto económico que tiene el Puerto de Valencia en términos de crecimiento, empleo y comercio, así como el papel e impacto que desempeñan las tres empresas más importantes de transporte marítimo de mercancía contenerizada. Con este Trabajo de Fin de Grado se revela la importancia del Puerto de Valencia como motor económico regional y nacional, destacando su contribución al PIB, a la generación de empleo y a la promoción del comercio exterior. Además, se muestra que las empresas clave dentro del puerto desempeñan un papel esencial en la economía de la Comunidad Valenciana.

Resum

El Port de València és un dels ports més destacats d'Espanya i juga un paper fonamental en el comerç internacional. Aquest Treball de Fi de Grau (TFG) es centra a analitzar l'impacte econòmic del Port de València i les tres empreses més importants que operen en ell en l'economia de la Comunitat Valenciana. Principalment volem avaluar l'impacte econòmic que té el port de València en termes de creixement, ocupació i comerç a la comunitat valenciana, així com analitzar el paper que desenvolupen les tres empreses més importants en quant al transport marítim de mercaderies contenidoritzades i el seu impacte sobre l'economia. Amb aquest treball de fi de grau volem posar de manifest la importància del Port de València com a motor econòmic regional i nacional, destacant la seva contribució al Producte Interior Brut (PIB), la generació d'ocupació i la promoció del comerç exterior. A més, s'espera que es mostre com les empreses clau dins del port juguen un paper essencial en el panorama econòmic de la Comunitat Valenciana.

Abstract

The Port of Valencia is one of Spain's prominent ports, playing a pivotal role in international trade. This Bachelor's Thesis (BT) focuses on assessing the economic impact of the Port of Valencia on the Valencian Community. It primarily aims to evaluate the economic impact of the Port of Valencia in terms of growth, employment, and trade within the Valencian Community. Additionally, the study will analyze the fundamental role played by the three most important companies operating in the port in containerized cargo transportation and their influence on the regional economy. The goal of this BT is to highlight the significance of the Port of Valencia as a regional and national economic driver, emphasizing its contribution to Gross Domestic Product (GDP), job creation, and the promotion of foreign trade. It is expected

that this research will provide a deeper understanding of how the port and its associated companies shape the economic landscape of the Valencian Community.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Contexto y justificación

El contexto de este TFG es la Comunidad Valenciana y el impacto económico del Puerto de Valencia y de las principales empresas que operan en él.

El Puerto de Valencia es fundamental para el Valor Agregado Bruto (VAB) debido a su impacto directo e indirecto en la economía. Contribuye generando empleo directo en actividades portuarias, facilita la logística y el transporte, estimula la industrialización al posibilitar el intercambio de materias primas y productos manufacturados, genera ingresos fiscales a través de impuestos, y también puede impulsar el turismo, contribuyendo así al desarrollo económico de la región y del país.

El Puerto de Valencia ocupa una posición estratégica en España debido a su tamaño, ubicación geográfica en la costa este, conexiones internacionales, papel central en el Corredor Mediterráneo y su capacidad para manejar diversas cargas. Es un nodo crucial para el comercio marítimo, fortaleciendo la economía española a través de sus contribuciones al transporte y la logística a nivel nacional e internacional. Es por ello que el Puerto de Valencia se encuentra en el segundo puesto en los puertos con un mayor tráfico portuario por toneladas de España, así como el cuarto de Europa y el 27 a nivel mundial según la consultora Alphaliner. (Levante, 2022)

La ampliación del Puerto de Valencia ha generado un debate intenso en la sociedad valenciana y en la política. Aquí están las principales claves de esta controvertida infraestructura: (RTVE, 2023)

1. Ampliación del Puerto de Valencia:
 - La ampliación norte implica la construcción de una nueva terminal pública de contenedores, operada por la naviera MSC.
 - El costo total supera los 1.600 millones de euros, con inversión pública (656 millones) y privada (más de mil millones pagados por MSC).
 - Se espera duplicar el tráfico de contenedores, pasando de cinco a diez millones de TEU (contenedores equivalentes de 20 pies).
 - La terminal no estará operativa hasta el final de esta década.
2. Impacto Económico:
 - La patronal argumenta que la ampliación atraerá inversiones extranjeras y generará 5.000 nuevos empleos directos e indirectos.
 - El Gobierno defiende que el puerto estaba cerca de su punto de saturación y que la infraestructura ayudará a responder al crecimiento de la actividad.
 - Sin embargo, los críticos argumentan que España utiliza menos de la mitad de su capacidad portuaria y que una planificación eficiente podría resolver cualquier problema de saturación.
3. Impacto Ambiental:
 - Los opositores, incluyendo a Compromís, ecologistas y asociaciones vecinales, critican el grave impacto ambiental en la ciudad, las playas del sur y el espacio protegido de La Albufera.
 - Vecinos y ecologistas han llevado el proyecto a los tribunales, alegando que pone en peligro este espacio natural.

En resumen, la ampliación del Puerto de Valencia es un tema complejo que involucra consideraciones económicas y medioambientales. La decisión tendrá un impacto significativo en la región y debe abordarse con cuidado y responsabilidad.

Si la ampliación del Puerto de Valencia no se llevara a cabo, habría varias consecuencias significativas:

1. Impacto Económico:
 - Pérdida de Inversiones: La falta de expansión podría disuadir a las empresas de invertir en el puerto de Valencia. Las inversiones extranjeras podrían dirigirse a otros puertos con mayor capacidad y mejores instalaciones.
 - Menos Empleos: La creación de nuevos empleos directos e indirectos relacionados con la ampliación no se materializaría. Esto afectaría a la economía local y regional.
2. Saturación del Puerto Actual:
 - El puerto de Valencia ya está cerca de su capacidad máxima. Sin la ampliación, podría enfrentar problemas de saturación en el futuro cercano.
 - Esto podría afectar negativamente la eficiencia de las operaciones portuarias, la velocidad de carga y descarga de contenedores y la competitividad en el comercio internacional.
3. Impacto Ambiental:
 - Si no se lleva a cabo la ampliación, no se produciría el impacto ambiental asociado con la construcción de la nueva terminal.
 - Sin embargo, también se perdería la oportunidad de implementar medidas de mitigación y sostenibilidad que podrían haber acompañado al proyecto.
4. Competencia con Otros Puertos:
 - Otros puertos en la región podrían beneficiarse de la falta de expansión en Valencia. Las empresas podrían optar por utilizar puertos alternativos, como el de Barcelona o Algeciras.

En resumen, la decisión sobre la ampliación del Puerto de Valencia tiene implicaciones económicas, medioambientales y de competitividad. Es un tema complejo que requiere un análisis cuidadoso y una consideración de múltiples factores.

El motivo por el cual he escogido este tema para realizar mi trabajo de fin de grado (TFG) y aplicar así los conocimientos que he ido adquiriendo a lo largo de la carrera tiene su origen en mi estrecha relación personal con los temas relativos al puerto de Valencia.

Se trata de un sector de gran potencial económico para la Comunidad Valenciana (CV) y para el global del país, constituye la entrada al comercio exterior procedente de todos los países.

Con este trabajo me gustaría clarificar la idiosincrasia de un puerto, así como las actividades que se realizan dentro de este. Se trata de un sector relativamente opaco, con escasa información pública donde conocer la multitud de interrelaciones existentes resulta extremadamente complicado.

1.2 Objetivos del TFG

1.2.1. Objetivo general

El objeto general de este TFG es analizar el impacto del Puerto de Valencia en la economía de la CV, así como el papel de las tres empresas de contenedores más importantes a nivel nacional.

1.2.2. Objetivos específicos

Los objetivos específicos que se han definido para alcanzar el objetivo general de este TFG son los siguientes:

- O1. Entender el concepto de puerto marítimo.
- O2. Analizar el efecto que suponen las actividades portuarias para la economía española.
- O3. Analizar el efecto del puerto de Valencia sobre la economía de la Comunidad Valenciana (CV).
- O4. Analizar el papel de las tres grandes empresas de contenedores en el impacto económico del puerto de Valencia.

1.3 Resumen de la Metodología

Para la elaboración de este trabajo se han realizado diversas búsquedas en fuentes secundarias de las que se ha obtenido información sobre el Puerto de Valencia, que incluye informes, bases de datos y bibliografía específica enfocada en la gestión de los puertos. Para seleccionar la información de las fuentes encontradas se ha evaluado la calidad de la información, sus fortalezas y debilidades.

La información obtenida se ha utilizado para desarrollar un análisis general del entorno, donde se han identificado aquellos factores que, desde un punto de vista económico y social, afectan hoy en día a este sector.

Por ejemplo, para el análisis de la situación actual de los puertos españoles se han utilizado como referencia los informes de la Autoridad Portuaria, así como la información disponible en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Para el análisis de los puertos más importantes se ha utilizado la información disponible en las páginas web de cada uno de ellos y los informes disponibles en sus páginas.

Para el análisis específico del Puerto de Valencia se ha utilizado tanto la información disponible en la página web del Puerto de Valencia (Valenciaport), como información obtenida de otro tipo de informes como las cuentas anuales, los anuarios estadísticos, las memorias.

Para el análisis de las tres navieras seleccionadas que operan en el Puerto de Valencia se ha utilizado la información disponible en sus páginas web y la base de datos SABI.

1.4. Orden documental

La estructura de este documento es la siguiente. Después de este apartado de introducción, el apartado segundo se enfoca en presentar el contexto del tema objeto de este TFG, incluyendo el concepto de puerto y las principales normas que lo regulan y los modelos de gestión portuaria más comunes. El apartado 3 se centra en el análisis del sector portuario en España, destacando los puertos más importantes del país. El apartado 4 presenta la metodología desarrollada para analizar el impacto del Puerto de Valencia y de las tres empresas importantes que operan en él. El apartado 5 presenta los resultados de los análisis, mientras que el apartado 6 expone las principales conclusiones alcanzadas. El anexo añade la relación del TFG con determinados ODS.

2. CONTEXTO

2.1 Concepto de Puerto

El sector marítimo es de crucial importancia para las sociedades modernas. No obstante, el público general tiene una percepción limitada de su influencia y papel como elemento esencial en términos de desarrollo social y económico, y como fuente potencial de excelentes oportunidades de empleo y carrera, con varios millones de personas trabajando actualmente en actividades y empresas directa e indirectamente relacionadas con los océanos y mares en todo el mundo.

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante LPEMM), denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera del mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

La consideración de puertos marítimos requiere las siguientes condiciones físicas y de organización:

- Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea, con condiciones de abrigo y profundidad adecuadas, naturales u obtenidas artificialmente, para el tipo de buques que hayan de utilizar el puerto y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.
- Zonas de fondeo, muelles e instalaciones de atraque, que permitan la aproximación y amarre de los buques para realizar sus operaciones o permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.
- Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.
- Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad.

2.2 Tipos de Puertos

Debido a la diversificación de los buques de carga que existen en la actualidad, es necesario realizar varias clasificaciones dentro de los diferentes tipos de puertos que existen, entre las que podemos destacar según la LPEMM, las que se incluyen en la Tabla 1.

Tabla 1- Clasificación de los tipos de Puertos

Clasificación	Descripción
Según su naturaleza	

Clasificación	Descripción
<ul style="list-style-type: none"> Naturales Ejemplo: Puerto de Mahón.	-Superficie de agua > 0.5 hectáreas
	-Condiciones de abrigo y profundidad adecuadas.
	-Infraestructuras como zonas de fondeo, muelles y líneas de atraque.
<ul style="list-style-type: none"> Artificiales Ejemplo: Puerto de Santa Cruz de Tenerife.	-Construidos por el ser humano ganando terreno al mar.
	- Infraestructuras terrestres y accesos a redes de transporte marítimo, ferroviario o terrestre.
En función de su interés	
<ul style="list-style-type: none"> Puertos Comerciales 	-Actividades comerciales portuarias: estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo, almacenamiento de mercancías.
	-Tráfico de pasajeros y reparación de buques.
<ul style="list-style-type: none"> Puertos No Comerciales 	-Principalmente para la descarga de pesca fresca.
	-Refugio para embarcaciones o uso esporádico por embarcaciones deportivas y de recreo.
<ul style="list-style-type: none"> Puertos de Interés General 	-Actividades comerciales marítimas internacionales.
	-Gran impacto económico a nivel nacional y comunitario.
	-Zona de influencia comercial abarca varias Comunidades Autónomas.
	-Servicios a industrias estratégicas.
	-Actividades comerciales marítimas de gran relevancia.
<ul style="list-style-type: none"> Otros Puertos e Instalaciones 	-Puertos bases, estaciones, arsenales e instalaciones militares portuarias.
	-Fuera del ámbito de aplicación de esta ley.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Ginés (2003)

2.3 Marco Normativo

Las leyes portuarias se rigen por el Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEDM). Esta norma refunde las disposiciones legales que, hasta la fecha, configuraban el régimen jurídico fundamental del sistema portuario estatal. El TRLPEDM resulta de aplicación a los puertos de interés general. No así, por el contrario, a aquellos puertos

o zonas dentro de un puerto afectas a un servicio militar, a las que no resulta de aplicación el TRLPEMM (artículo 14.1 y disposición adicional quinta del TRLPEMM).

No obstante, lo anterior, la esencial ubicación de los puertos en el litoral exige tener en consideración, en ocasiones, las normas establecidas en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas y en el Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento general de desarrollo y ejecución de la Ley de costas.

Según establecen los artículos 12 y 13 del TRLPEMM, la competencia sobre los puertos de interés general se atribuye en exclusiva a la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Fomento, y se ejerce mediante un único modelo de gestión portuaria cuyos pilares son las Autoridades Portuarias, encargadas de la gestión directa de los puertos de interés general en régimen de autonomía, y Puertos del Estado, al que se encomienda la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario. Las Comunidades Autónomas designarán a los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias y ejercerán las funciones que les atribuye la misma y el resto del ordenamiento jurídico.

2.4 ¿Qué es la gestión portuaria?

Como sabemos los puertos tienen un papel fundamental en gran cantidad de países, ya que son los encargados de conectar el comercio internacional, del que el 90% es canalizado a través de los puertos (OMI, 2016). Es por ello que los modelos de gestión portuaria y del sector marítimo tienen un profundo impacto en el volumen de comercio y transporte, repercutiendo en la competitividad de las empresas y el país.

Para el desarrollo portuario encontramos una serie de principios clave que debemos seguir para conseguirlo (APR, 2022):

- Modernización de la capacidad portuaria.
- Integración en la política común de transportes.
- Competencia libre y leal.
- Respeto al medioambiente.

Por tanto, los puertos son lugares donde se transporta y almacena un gran volumen de carga para su exportación e importación. Por lo que las medidas de facilitación del comercio son vitales para la interacción entre las autoridades y las empresas.

Es necesario una constante relación entre los actores portuarios para poder organizar todas las operaciones y los procedimientos que se llevan a cabo. Es por ello que hay un alto tráfico de información entre las autoridades portuarias y las empresas.

2.5 Modelos de gestión portuaria

Existen diferentes modos de gestionar o administrar un puerto (APR, 2022). Este puede estar gestionado tanto por el Estado, como por los municipios y por organizaciones privadas. En España, de la gestión portuaria se encarga el Estado, pero en muchos países del norte de Europa es gestionado por los municipios a través de las autoridades portuarias correspondientes.

Dada la cantidad de actividades que se llevan a cabo en el área portuaria, es necesario un agente que se ocupe de la coordinación dentro de un puerto. Esta labor es desarrollada mayoritariamente por las autoridades portuarias correspondientes. En general, las autoridades portuarias son entidades locales o provinciales de carácter público, pero encontramos algunos puertos donde dicha entidad es totalmente privada.

Existen diversos modelos de organización portuaria a nivel mundial, en los cuales varía el grado de intervención directa de la APV en la prestación de servicios.

En la Tabla 2 podemos observar un pequeño resumen acerca del carácter público o privado de los elementos según el tipo de puerto.

Tabla 2- Modelos de gestión portuaria

Tipo	Descripción	Infraestructuras	Superestructuras	Trabajo	Otras funciones
Puerto público	La autoridad portuaria proporciona servicios y posee infraestructuras y activos necesarios.	Público	Público	Público	Mayoría público
Tool port	La autoridad portuaria conserva la propiedad de infraestructuras y realiza mantenimiento, empresas privadas son responsables de operaciones.	Público	Público	Privado	Público y Privado
Landlord	La autoridad portuaria es propietaria de la infraestructura y la gestiona, mientras empresas privadas prestan servicios y	Público	Privado	Privado	Público y Privado

Tipo	Descripción	Infraestructuras	Superestructuras	Trabajo	Otras funciones
	tienen activos de superestructura.				
Puerto privado	Raro, implica privatización completa de infraestructura y funciones, con posibles riesgos asociados.	Privado	Privado	Privado	Mayoría Privada

Fuente: APR (2022)

Por lo tanto, podemos observar que tanto en el Tool Port y el Landlord las autoridades portuarias son entidades públicas, mientras que los operadores son compañías privadas. Es decir, tienen titularidad mixta por lo que los intereses son tanto públicos como privados. En cambio, en los puertos privatizados (puertos *services*) una sola empresa suele ser la responsable de todo el puerto. No obstante, podemos encontrar puertos donde la propiedad y el tipo de organización varían respecto al esquema anterior.

2.6 Privatización

Hoy en día, cada vez más puertos están integrando la colaboración del sector privado en sus operaciones de gestión debido a la necesidad de responder más rápidamente a las transformaciones en la industria marítima.

El modelo de gestión pública convencional, que depende enteramente de agencias gubernamentales, a veces es ineficaz y tarda en adaptarse a las necesidades cambiantes del mercado.

La privatización, en sus diversas formas (Ginés, 2003), puede ayudar a mejorar la eficiencia, reducir los costos y facilitar una respuesta más rápida a las necesidades de la industria.

Sin embargo, hay que destacar que, a pesar de la privatización, el sector público aún conserva su papel de regulador y supervisor de las operaciones portuarias.

La cooperación público-privada puede adoptar la forma de concesiones, asociaciones público-privadas (APP), arrendamientos a largo plazo o el establecimiento de empresas conjuntas.

La elección de una alternativa adecuada depende de las características de cada puerto, su escala y sus objetivos de gestión.

Cada enfoque tiene beneficios y desafíos específicos y las decisiones se toman en función de las circunstancias específicas de cada puerto.

Tabla 3- Alternativas de la iniciativa privada

Modalidad	Descripción
-Privatización completa	Venta completa del puerto al sector privado.
-Construcción-Operación-Propiedad privada	Transferencia de partes del puerto al sector privado para construcción y operación.
-Construcción-Operación-Transferencia	El sector público mantiene la propiedad, pero las instalaciones privadas se transfieren después de un tiempo.
-Joint-ventures	Creación de una compañía independiente con inversión de varias empresas.
-Joint-ventures entre empresas privadas y públicas	Colaboración entre autoridad portuaria y empresa privada para inversiones conjuntas.
-Alquiler de las instalaciones portuarias (leasing)	Derecho de uso de activos a cambio de pagos.
-Licencias	Uso de equipo privado en infraestructuras financiadas por el sector público a cambio de un pago.
-Contratos de gestión (management contracts)	Empresa privada gestiona instalaciones portuarias.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Ginés (2003)

3. ANÁLISIS DEL SECTOR PORTUARIO ESPAÑOL

3.1 Principales magnitudes del sector portuario español

España es el país de la Unión Europea que cuenta con mayor longitud de costa (8.000 Km.). Además, su proximidad al eje de una de las rutas marítimas más importantes del mundo, la beneficia de un mayor afianzamiento como área estratégica en el transporte marítimo internacional y como plataforma logística del sur de Europa.

El Sistema Portuario español de titularidad estatal está integrado por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control de eficiencia corresponde al Organismo Público Puertos del Estado, órgano dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y que tiene atribuida la ejecución de la política portuaria del Gobierno.

La importancia de los puertos como eslabones de las cadenas logísticas y de transporte viene avalada por las siguientes cifras¹: por ellos pasan cerca del 60% de las exportaciones y el 85% de las importaciones, lo que representa el 53% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% con terceros países.

El sector portuario es un sector muy significativo para la economía española, la actividad del sistema portuario estatal aporta cerca del 20% del PIB del sector del transporte, lo que representa el 1,1% del PIB español, generando alrededor de 100.000 empleos directos y 175.000 indirectos². Según los datos presentados en el Anuario Estadístico del Sistema Portuario de Titularidad Estatal (Puertos del Estado, 2022), en 2022 se movieron un total de 561,7 millones de toneladas de mercancías por todo el Sistema Portuario de Titularidad Estatal, con una variación del 3,2 % respecto al ejercicio 2021. Estos datos suponen la recuperación de la mayor parte de los tráficos portuarios. Además, en 2022 se incrementó tanto el tráfico de graneles líquidos como sólidos, aunque el tráfico de la mercancía general disminuyó.

La Tabla 4 muestra los resultados en el tráfico marítimo en los años 2021 y 2022.

Tabla 4- Datos del tráfico marítimo en España

	2021	2022	Variación
Contenedores (miles de Teus)	17.735	17.149	-3,3
Buques (número)	138.889	157.099	13,1
Buques (miles de GT)	2.001.189	2.489.508	24,4
Pasajeros (miles)	17.981	32.992	83,5
Pasajeros de crucero (miles)	2.219	8.180	268,6

Fuente: Anuario Estadístico (Puertos del Estado, 2022)

¹ <https://www.puertos.es/es-es/nosotrospuertos/Paginas/Nosotros.aspx>

² <https://www.puertos.es/es-es/nosotrospuertos/Paginas/Nosotros.aspx>

Durante el año 2022, el transporte de mercancías por mar siguió siendo un componente fundamental para el comercio en España. A nivel mundial, la economía creció un 3,4%, aunque a un ritmo menor de lo esperado debido a diversos factores, como conflictos y presiones inflacionarias. No obstante, en el ámbito nacional, el transporte marítimo se recuperó y volvió a niveles anteriores a la pandemia, impulsado en gran parte por el sólido crecimiento económico de España, que alcanzó un 5,8%.

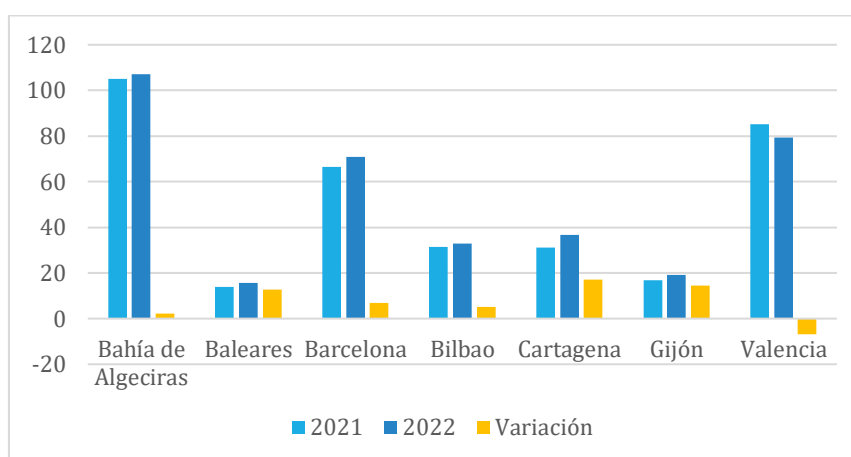
El transporte marítimo se destaca por su eficiencia en largas distancias, capacidad para mover grandes volúmenes de carga, seguridad en el transporte de mercancías y su impacto ambiental reducido. En este contexto, es relevante mencionar el papel crucial de las Autoridades Portuarias en la gestión de las cadenas logísticas, a pesar de los desafíos que enfrentaron.

La mayoría del tráfico portuario en España está relacionada con la importación y exportación de mercancías. Aproximadamente el 77% de las mercancías importadas y el 55% de las mercancías exportadas en España se realizan por vía marítima, lo que se considera un indicador clave de la salud económica del país. Por otro lado, el tráfico en tránsito está más influenciado por la actividad económica global y la ubicación estratégica de las terminales portuarias en las rutas internacionales.

En resumen, el transporte marítimo sigue desempeñando un papel fundamental en la economía española, adaptándose a las cambiantes condiciones económicas tanto a nivel nacional como internacional.

La Figura 4 muestra el tráfico total en cada uno de los puertos principales, en 2021 y 2022. Se observa en la figura que la Autoridad Portuaria que más toneladas movió en el año 2022 fue la Bahía de Algeciras, con 107.242.746 toneladas, seguida de Valencia, con un total de 79.365.729 toneladas. Se comprueba que en Valencia se ha producido una variación negativa de 6,9 toneladas entre el año 2021 y el 2022.

Figura 1- Tráfico total por Autoridades Portuarias (M. toneladas)

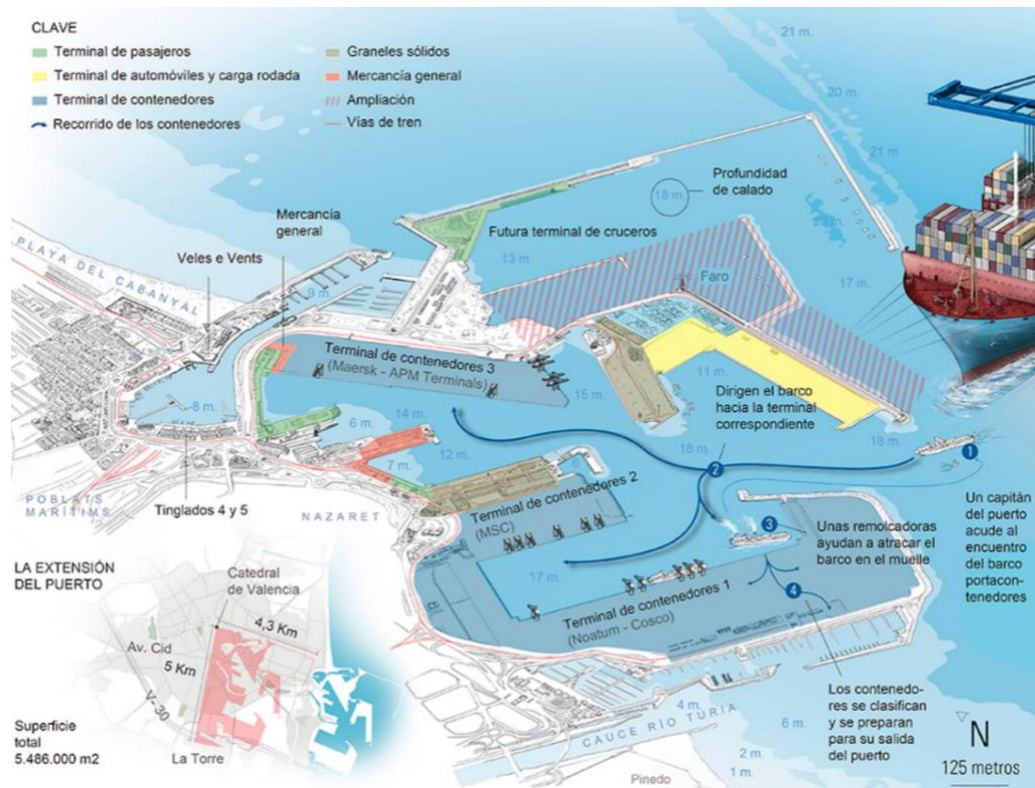


Fuente: Anuario Estadístico (Puertos del Estado, 2022)

3.2 Puertos más importantes de España

Los puertos más importantes de España, por volumen de tránsito, son el Puerto de Valencia (Figura 1), el de Barcelona (Figura 2) y el de Algeciras (Figura 3).

Figura 2- Mapa del Puerto de Valencia



Fuente: www.elmundo.es

El Puerto de Valencia, situado en la costa este de España, en la Comunidad Valenciana, es considerado uno de los principales puertos marítimos de Europa. Sus características clave son las siguientes:

En primer lugar, su ubicación en el Mar Mediterráneo lo coloca en una posición estratégica para el comercio internacional. Actúa como un enlace fundamental en las rutas marítimas entre Europa y otras partes del mundo.

“El gran movimiento de carga que presenta cada año el Puerto de Valencia gestiona un volumen según impresionante de mercancías, superando los 5 millones de contenedores. Esto lo consolida como uno de los principales puertos de contenedores en Europa” (Valencia Port, 2021)

Además, la infraestructura portuaria está a la vanguardia de la tecnología, con instalaciones modernas y equipamiento de alta calidad para la carga y descarga eficiente de mercancías. Esto garantiza la fluidez de las operaciones comerciales.

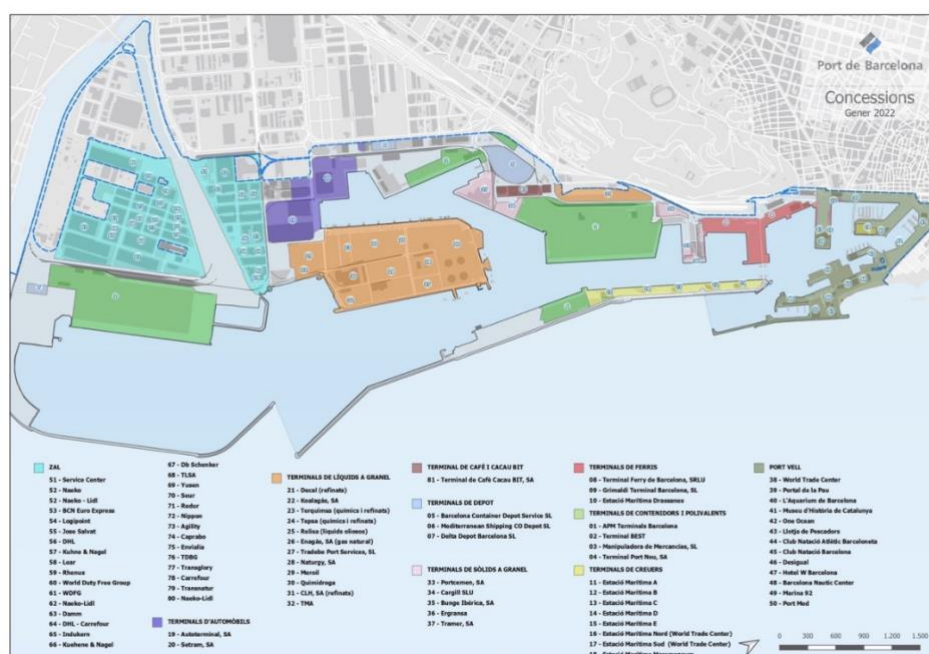
Otra ventaja que destacar es la gran red de conexiones que posee. El puerto está conectado a través de una extensa red de carreteras y ferrocarriles, lo que facilita el transporte de mercancías hacia diferentes partes de España y Europa. Esto lo convierte en un centro logístico clave.

En cuanto al impacto económico, el Puerto de Valencia tiene un impacto económico sustancial. Contribuye de manera significativa al Producto Interno Bruto (PIB) de la Comunidad Valenciana y España en su conjunto. Además, genera una cantidad considerable de empleo, tanto directo como indirecto, en la región. Más allá de su relevancia en el comercio internacional, el puerto desempeña un papel fundamental en la logística nacional, facilitando la distribución de mercancías en todo el país.

Por último, en línea con las preocupaciones ambientales, el Puerto de Valencia ha adoptado medidas sostenibles, como la electrificación de muelles para reducir las emisiones y una gestión eficiente de residuos.

Estos aspectos destacan el papel esencial del Puerto de Valencia en el comercio global y su contribución a la economía regional y nacional. Su infraestructura de primera categoría y su compromiso con la sostenibilidad lo posicionan como un actor clave en el escenario marítimo europeo.

Figura 3- Mapa del Puerto de Barcelona



Fuente: www.portdebarcelona.cat

Fuente: <https://www.apba.es/>

La Bahía de Algeciras, en la costa meridional de España, alberga uno de los puertos más destacados y estratégicos de Europa. Sus características clave son las siguientes:

En primer lugar, su situación geográfica en el Estrecho de Gibraltar lo convierte en un punto de paso vital para las mercancías entre Europa y África. El Puerto de la Bahía de Algeciras es uno de los principales jugadores en el ámbito de los contenedores, gestionando anualmente más de 4,5 millones de TEUs (contenedores de veinte pies estándar), lo que lo consolida como uno de los principales puertos de contenedores en Europa.

Al igual que el Puerto de Valencia, el puerto de Algeciras se beneficia de una extensa red de infraestructuras de transporte, incluyendo carreteras y ferrocarriles de alto rendimiento, garantizando una distribución eficiente de mercancías a nivel nacional e internacional.

El Puerto de la Bahía de Algeciras tiene un impacto económico significativo en la región y en toda España, contribuyendo de manera sustancial al Producto Interno Bruto (PIB) y generando empleo tanto directa como indirectamente.

Además de su relevancia en el comercio global, el puerto desempeña un papel fundamental en la logística nacional, siendo un punto central para la distribución de mercancías en la península ibérica.

Se trata, además, de uno de los puertos que es reconocido por su eficiencia operativa, ofreciendo servicios de carga y descarga de mercancías de alta calidad respaldados por una infraestructura moderna.

Por último, el Puerto de la Bahía de Algeciras se compromete activamente con prácticas sostenibles, incluyendo la reducción de emisiones y una gestión eficaz de residuos, con el propósito de minimizar su impacto ambiental.

Estos aspectos resaltan la importancia trascendental del Puerto de la Bahía de Algeciras en el comercio a nivel global, su significativa contribución económica a la región y a toda España, así como su papel esencial en la distribución eficaz de mercancías a nivel nacional e internacional.

3.3 Impacto económico de los Puertos más importantes de España

En este apartado se realiza una investigación sobre los tres puertos más importantes de España, comentando brevemente el impacto que suponen para la economía de sus correspondientes ciudades. Cuando se habla de impacto no se incluye solo a la Autoridad Portuaria, sino que hay muchas empresas que operan en ellos, de manera que la actividad total genera efectos directos, indirectos e inducidos, a través del comercio, empleos e impuestos.

Según la mercancía transportada, los tres puertos más importantes de España son los de Barcelona, Algeciras y Valencia.

3.3.1. Puerto de Barcelona

El puerto de Barcelona es un gran nodo marítimo del Mediterráneo occidental que mueve cada año cerca de 70 millones de toneladas y más de 3 millones de contenedores. En 2022 el tráfico de graneles sólidos cierra el año en 4,5 millones de toneladas, la carga líquida alcanza los 15,6 millones de toneladas, impulsada por la gasolina (113%) y el gas natural licuado (Puertos y Más, 2023).

El Puerto de Barcelona opera el 75% de las exportaciones de Cataluña y el 25% del resto de España. La actividad del Puerto de Barcelona genera, de manera directa e indirecta, un valor añadido bruto (VAB) de 4.213 M€, que representa un 2% del VAB de Catalunya y un 0,4% de España (Port de Barcelona, 2020).

En términos de empleo, las empresas de la comunidad portuaria dan trabajo directamente a 16.519 personas. Si se considera el empleo indirecto e inducido, el Puerto de Barcelona genera un total de 46.469 puestos de trabajo, que representan un 1,4% del empleo de Catalunya y el 0,23% de España.

La renta fiscal generada por la actividad económica del Puerto de Barcelona asciende a 849 M€, dato que representa el 2% de la recaudación fiscal de Catalunya y el 0,4% de España. Sobre este total, el 44% corresponde a la tributación aportada directamente por las empresas del Puerto y el 56% restante, a la recaudación fiscal que genera el Port sobre el resto de los sectores económicos.

En cuanto al impacto económico por segmentos de tráfico, la carga contenerizada representa el mayor valor añadido, con el 61% del VAB total del Port, seguida por la carga convencional —mayoritariamente RO-RO— con el 13 %, automóviles (10%), graneles líquidos (9%), pasajeros (5%) y graneles sólidos (3%).

La Tabla 5 recoge el impacto económico que genera la actividad del Puerto de la Barcelona.

Tabla 5- Impacto económico del Puerto de Barcelona

	2019	2018	Variación	% variación
Importe neto de la cifra de negocios	172.433	173.527	(1.094)	-1%
EBITDA	101.051	108.210	(7.159)	-7%
Plantilla de la APB	524	527	3	1%

Fuente: www.portdebarcelona.cat/memoria2019/pdf/cas-memoria-anual-2019-port-de-barcelona.

3.3.2. Puerto de Algeciras

Es el puerto líder en tráfico de pasajeros y vehículos de la península y registra un importante aumento cada año. La ruta más utilizada es la de Algeciras con Tánger-Med.

Cada año estas cifras mejoran por las excelentes condiciones naturales de calado que hay en la Bahía de Algeciras, por su ubicación en la confluencia de las líneas intercontinentales que unen Europa del Norte, Asia y América, por las buenas conexiones del puerto con toda la península y países vecinos y por la continua mejora de sus infraestructuras, que se adaptan a las necesidades del sector marítimo (Turbo Int., 2023).

Las Tablas 6 y 7 recogen el impacto económico que tiene la actividad del Puerto de la Bahía de Algeciras.

Tabla 6- Evolución del INCN por empleado del Puerto de la Bahía de Algeciras

AÑO	2017	2018	2019
EBITDA	34.055	39.121	35.256
Plantilla media anual	360	361	372
EBITDA / N.º empleados (miles de € por empleado)	94,6	108,37	94,77

Fuente: www.apba.es/uploads/files/memoria_sostenibilidad/2019/memoria-de-sostenibilidad-2019

Tabla 7-Evolución del EBITDA por empleado

AÑO	2017	2018	2019
Importe neto de la cifra de negocio (miles de €)	79.485	82.824	82.913
Plantilla media anual	360	361	372
INCN / nº de empleados (miles de € por empleado)	220,79	229,43	222,88

Fuente: www.apba.es/uploads/files/memoria_sostenibilidad/2019/memoria-de-sostenibilidad-2019

3.3.3. Puerto de Valencia

Valencia canaliza tráfico de prácticamente cualquier tipo de mercancía de todos los sectores de la economía. Entre sus principales clientes destacan los sectores: mueble y madera, textil, calzado, agroganadero y alimentario (cereales y piensos, vinos y bebidas, conservas, frutas, etc.), energético (gasóleo, gasolina, carbones, etc.), químico, automóvil (Ford, Fiat, Land Rover, Jaguar, etc.), de la construcción (cemento y clinker, azulejos, mármol, etc.), maquinaria, etc. El Puerto de Valencia acoge también un tráfico regular de pasaje con las Islas Baleares e Italia y protagonizó, en los últimos años, uno de los crecimientos más continuados y sólidos en el tráfico de cruceros del Mediterráneo (Valenciaport).

Las arcas públicas ingresaron 227 millones de euros en el 2019 por las actividades económicas vinculadas a Valenciaport. Los salarios brutos de las empresas portuarias son casi el doble de la media de la Comunidad Valenciana y su efecto arrastre hace que los salarios que directa o indirectamente se derivan de la actividad de Valenciaport se mantengan también por encima de la media (Valenciaport, 2019).

La Tabla 8 recoge el impacto económico que tiene la actividad del Puerto de Valencia sobre la Comunidad Valenciana.

Tabla 8- Impacto económico del Puerto de Valencia (2019)

	Inicial	Inducido	Indirecto	Directo	Totales
VABpm	737.000.000	622.000.00	713.000.000	1.144.000.000	3.216.000.000
Empleos	7.904	11.797	11.606	17.973	49.280

Fuente: ww.valenciaport.com/datos/impacto-economico/

4. METODOLOGÍA

En este apartado se presenta la metodología diseñada para analizar el impacto del Puerto de Valencia y de las tres empresas seleccionadas que operan en el puerto.

4.1. Metodología para el análisis del impacto del Puerto de Valencia

4.1.1. Medir el impacto de un puerto

Los beneficios económicos de los puertos suelen medirse a **nivel agregado** mediante indicadores como el valor agregado, el empleo, los ingresos fiscales y el retorno de la inversión. Estos indicadores son primordiales para la decisión de invertir en desarrollo portuario.

La evaluación de esta información puede implicar diferentes metodologías (Rodrigue, Pallis y Notteboom, 2022)

- **Las encuestas** se basan en entrevistas y cuestionarios o datos microeconómicos de las empresas. Estos estudios han subrayado las importantes relaciones entre los transitarios y los agentes. Los beneficios económicos de los puertos se reflejan en el complejo sistema de transacciones de los actores involucrados.
- **Análisis comparativo** que infiere los beneficios económicos observados en un puerto de referencia, particularmente su base económica. Proporcionan pautas útiles sobre lo que podría sucederle a un puerto y su economía regional una vez que se produce una inversión.
- **Modelos de análisis input-output** que buscan identificar multiplicadores intersectoriales, como por ejemplo entre el tráfico portuario y el empleo regional.

La técnica adecuada para analizar el impacto económico de una actividad portuaria específica está determinada por las características de la actividad y la región analizada y el propósito del análisis.

Existen **varios problemas metodológicos** a la hora de evaluar los impactos portuarios:

- Identificar **actividades que dependen del puerto** y evaluar su **grado de dependencia**
- Determinar la **intensidad del impacto del puerto en el empleo**

Se pueden seguir dos enfoques distintos al evaluar la importancia estratégica y económica de los puertos.

El primero es medir la **importancia económica de los puertos** a través de distintos parámetros económicos y financieros.

Los indicadores económicos más significativos (el puerto como factor de valor añadido y crecimiento) incluyen: el VAB, el empleo, los volúmenes, valores del comercio, los ingresos fiscales y las inversiones.

Este enfoque suele medir tres impactos: directo, indirecto e inducido, utilizando las tablas input-output estimadas para medir los impactos.

Los impactos directos de un puerto en una economía pueden abarcar diversas áreas, y su magnitud dependerá de varios factores, incluyendo el tamaño y la actividad del puerto, así

como la estructura económica de la región. Los beneficios directos al puerto son ingresos que se derivan de la actividad portuaria y surgen de los distintos cargos que se cobran a los buques y cargas por el uso del puerto. Algunos impactos directos comunes asociados con la operación de un puerto son los siguientes:

-Generación de Empleo: La actividad portuaria requiere una fuerza laboral significativa, incluyendo trabajadores en el manejo de carga, personal administrativo, seguridad, y otros roles asociados. El puerto contribuye directamente a la creación de empleo en la región.

-Ingresos Locales: Los salarios y beneficios pagados a los empleados del puerto contribuyen directamente a los ingresos locales.

-Actividad Económica Directa: La actividad económica generada por el propio puerto, incluyendo tarifas portuarias, servicios y transacciones comerciales, contribuye directamente al producto interno bruto (PIB) de la región.

-Inversiones y Desarrollo de Infraestructura: La expansión o mejora del puerto a menudo implica inversiones significativas en infraestructura. Esto puede tener un impacto directo en la economía local a través de la creación de empleo durante la construcción y el desarrollo de la infraestructura portuaria.

-Impuestos y Tarifas: Los puertos suelen contribuir directamente a los ingresos gubernamentales a través de impuestos y tarifas portuarias. Estos ingresos pueden utilizarse para financiar servicios públicos y proyectos de desarrollo.

-Estímulo a Sectores Relacionados: La actividad del puerto puede tener impactos directos en sectores relacionados, como el transporte, la logística, la manufactura y la distribución.

El impacto indirecto de un puerto en la economía se refiere a los efectos que la actividad portuaria tiene en otros sectores económicos y en la cadena de suministro más amplia. Estos efectos indirectos suelen surgir como resultado de la interconexión de la economía y las relaciones comerciales que se desarrollan alrededor del puerto. Se trata principalmente de empresas que importan o exportan mercancías desde el puerto y normalmente se refieren a su interior. Algunos ejemplos de impactos indirectos:

-Sector de Transporte y Logística: El aumento de la actividad portuaria puede impulsar la demanda de servicios de transporte terrestre, ferroviario y marítimo. Las empresas de logística también pueden experimentar un aumento en la demanda a medida que se transportan bienes hacia y desde el puerto.

-Manufactura: Las industrias manufactureras que utilizan materias primas importadas o exportan productos a través del puerto pueden experimentar un impacto indirecto. Un puerto eficiente facilita el flujo de insumos y productos acabados, beneficiando a las empresas manufactureras.

-Comercio Internacional: El puerto es un punto clave para el comercio internacional, y su actividad puede influir en las relaciones comerciales de la región. El aumento de las exportaciones e importaciones puede afectar positivamente a los sectores comerciales locales.

-Almacenamiento y Distribución: Las instalaciones de almacenamiento y distribución en las proximidades del puerto pueden experimentar un aumento en la demanda a medida que se gestionan los bienes que entran y salen del puerto. Sector Inmobiliario: El desarrollo del puerto y la expansión de la actividad económica pueden tener un impacto en el mercado inmobiliario. La demanda de espacios comerciales, industriales y de almacenamiento puede aumentar en las áreas circundantes.

-Servicios Profesionales: La creciente actividad del puerto puede generar una mayor demanda de servicios profesionales como consultoría, servicios legales y financieros, que son esenciales para las operaciones comerciales y de importación/exportación.

-Turismo: En algunos casos, la actividad del puerto puede afectar el turismo, ya que la infraestructura y la actividad comercial pueden atraer visitantes y contribuir al desarrollo turístico.

El impacto inducido de un puerto se refiere a los efectos económicos que surgen como resultado de los impactos directos e indirectos en el gasto de los ingresos generados por la actividad del puerto. En otras palabras, se trata de cómo los ingresos generados por el puerto y sus efectos directos e indirectos afectan el comportamiento de gasto de las personas y las empresas en la economía local. Algunos ejemplos de impactos inducidos:

-Gasto del Consumidor: Los empleados del puerto y de las industrias relacionadas que han experimentado impactos directos e indirectos en términos de empleo y salarios pueden aumentar su gasto en bienes y servicios locales. Esto puede beneficiar a sectores como el comercio minorista, restaurantes, entretenimiento y otros servicios.

-Vivienda: El aumento en la actividad del puerto y la llegada de empleados adicionales pueden generar una mayor demanda de viviendas. Esto puede afectar el mercado inmobiliario local, llevando a un aumento en la construcción de viviendas y, potencialmente, a un aumento en los precios de la vivienda.

-Educación y Salud: Con ingresos adicionales, las familias pueden invertir más en educación y servicios de salud. Esto puede tener un impacto positivo en las instituciones educativas y los proveedores de atención médica locales.

-Cultura y Recreación: Un aumento en los ingresos disponibles puede traducirse en un mayor interés en actividades culturales, deportes y recreación. Esto podría beneficiar a empresas y organizaciones que operan en estos sectores.

-Caridad y Servicios Sociales: Las personas y las empresas pueden optar por aumentar sus contribuciones a organizaciones benéficas y servicios sociales locales, aprovechando los beneficios económicos generados por la actividad del puerto.

-Inversiones Personales y Empresariales: Los ingresos adicionales también pueden traducirse en inversiones personales y empresariales. Las personas pueden invertir en emprendimientos locales, y las empresas locales pueden expandirse o mejorar sus operaciones.

El segundo enfoque es de naturaleza más cualitativa y trata de evaluar la importancia **y el valor de los puertos marítimos para el desarrollo económico y el desempeño de su mercado**. Estos aspectos estratégicos son difíciles de cuantificar, pero merecen atención.

Este TFG ofrece un análisis cualitativo a partir de los datos secundarios existentes y la consideración de indicadores adicionales, como la responsabilidad.

4.1.2. Variables seleccionadas para el análisis

Para analizar el impacto del puerto, se han definido las variables que se muestran en la Tabla 9.

Para definir estas variables, se han consultado informes y artículos enfocados en el impacto de los puertos, que incluyen los trabajos de Notteboom et al. (2022) y Munim & Schramm (2018) y la información disponible en las páginas web de los puertos analizados en el apartado 3.

Tabla 9 - Variables utilizadas en el análisis del impacto del Puerto de Valencia

Variables	Descripción	Fuente de obtención de datos
Empleo	Empleo directo e indirecto	Valenciaport
Valor Añadido Bruto (VAB)	Aportación económica a la economía valenciana	Valenciaport
Ingresos Fiscales	Ingresos fiscales por actividades portuarias	Valenciaport y Real Decreto 511/1977, de 18 de febrero, y el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre
Inversiones	Inversiones recientes llevadas a cabo	Enrique Areba
Servicios	Servicios ofrecidos (carga y descarga, logística, seguridad, aduana, etc.)	Valenciaport y Fm Logistics
Responsabilidad	Cuidado del medioambiente del área que le corresponde	Valenciaport
Productividad	Impacto en la productividad	Cepal
Sectores clave en los que influye	Sectores a los que da soporte en su actividad	Valenciaport
En PYMEs	Impacto de la actividad portuaria en las PYMEs	Elaboración propia

Fuente: Elaboración propia

4.2. Metodología para el análisis del papel de empresas seleccionadas

Para analizar la influencia de las empresas que operan en el Puerto de Valencia se han seleccionado tres empresas navieras.

Para analizar las tres empresas, se va a seguir un esquema como el siguiente:

4.2.1. Recopilación de datos de las Empresas

En este caso vamos a realizar el análisis sobre las tres empresas que se dedican al transporte de contenedores más grandes de la Comunidad Valenciana (CV en adelante).

Para ello en primer lugar vamos a realizar una recopilación de datos de cada una de estas tres empresas, aportaremos información detallada sobre la empresa, su tamaño, las operaciones que desarrolla y cualquier otro dato relevante. Para ello utilizaremos informes internos y estados financieros, principalmente.

4.2.2. Identificación de Variables Económicas Clave

Las variables económicas clave que utilizaremos para medir el impacto son las siguientes:

- Generación de empleo directo e indirecto
- Contribución al PIB local y nacional
- Ingresos fiscales generados
- Inversiones en infraestructuras y futuros proyectos
- Exportaciones e importaciones
- Responsabilidad Social Corporativa
- Desempeño financiero
- Volumen de tráfico portuario

4.2.2.1. Análisis del empleo

Cuantificaremos la generación de empleo directo e indirecto y analizaremos el impacto en términos de empleo local y oportunidades de desarrollo personal.

4.2.2.2. Análisis del desempeño financiero

Analizaremos los informes financieros de cada empresa, incluyendo ingresos, beneficios netos y la relación entre la deuda y el patrimonio.

4.2.2.3. Análisis del Gasto Directo e Indirecto

Examinaremos el gasto directo de la empresa en términos de salarios, compras locales, y servicios. Y analizaremos el impacto directo del gasto de la empresa en la cadena de suministro local.

4.2.2.4. Evaluación de la inversión en Infraestructura

En este apartado examinaremos la inversión realizada por la empresa en la infraestructura portuaria y como esta inversión ha afectado al desarrollo económico local. Esto nos proporcionará información sobre el compromiso a largo plazo y la capacidad para adaptarse a las demandas cambiantes del mercado de cada una de las tres empresas.

4.2.2.5. Análisis del volumen de tráfico portuario

Es importante saber que volumen de tráfico tiene cada una de las empresas, para ello examinaremos el volumen total de carga que manejan.

4.2.3. Comparación de las tres empresas seleccionadas

Una vez tengamos recogidos todos los datos de cada una de las tres empresas realizaremos una comparación en profundidad y aportaremos los resultados obtenidos.

Tabla 10- Variables utilizadas en el análisis de las tres empresas seleccionadas

Variables	Descripción	Fuente de obtención de los datos
Empleo	Empleo directo e indirecto	Noticias de diarios/ periódicos
PIB	Aportación económica a la economía valenciana	SABI, cuentas anuales
Ingresos fiscales	Ingresos fiscales de cada empresa	SABI
Inversiones	Inversiones recientes llevadas a cabo	Noticias de diarios/ periódicos
RSC	Evaluación de las prácticas de responsabilidad social	Noticias de diarios/ periódicos
Volumen de tráfico	Analizar el volumen de tráfico	Noticias de diarios/ periódicos

Fuente: Elaboración propia

5. RESULTADOS

5.1. Resultados del análisis del impacto del puerto de Valencia

En este apartado se analiza el impacto del puerto a partir de las variables definidas en la Tabla 9.

La Autoridad Portuaria de Valencia y el Puerto de Valencia son entidades relacionadas, pero tienen funciones y roles diferentes en la gestión y operación del puerto. Podemos diferenciarlas en:

1. Autoridad Portuaria de Valencia (APV):

- La Autoridad Portuaria de Valencia es un organismo público que tiene la responsabilidad de gestionar y administrar el conjunto del puerto.
- Su función principal es planificar, coordinar y supervisar las actividades portuarias, así como garantizar el buen funcionamiento y desarrollo sostenible del puerto.
- La APV se encarga de la gestión de las infraestructuras portuarias, el mantenimiento de las instalaciones, la planificación estratégica y la promoción del puerto a nivel nacional e internacional.
- Además, la Autoridad Portuaria establece las tarifas y condiciones para el uso de las instalaciones portuarias y se encarga de la gestión medioambiental del área portuaria.

2. Puerto de Valencia:

- El Puerto de Valencia se refiere a la instalación portuaria en sí, que incluye muelles, terminales, almacenes, y demás infraestructuras físicas donde se llevan a cabo las operaciones de carga y descarga de mercancías.
- La gestión operativa del día a día en el Puerto de Valencia suele ser llevada a cabo por empresas y concesionarios que operan en el puerto bajo la supervisión y regulación de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- Es el lugar donde se realizan las actividades comerciales y logísticas, y donde se lleva a cabo el movimiento de carga y descarga de mercancías, la manipulación de contenedores, y otras operaciones marítimas.

En resumen, la Autoridad Portuaria de Valencia es la entidad que supervisa y gestiona el puerto en su conjunto, tanto el Puerto de Valencia, como el de Sagunto y Gandía, estableciendo políticas, regulaciones y tarifas, mientras que el Puerto de Valencia se refiere a las instalaciones físicas donde tienen lugar las operaciones portuarias diarias, es decir el Puerto de Valencia es una de las infraestructuras portuarias que gestiona la APV (Valenciaport).

Es por ello que cuando hablamos del impacto del Puerto no estamos hablando del impacto de la Autoridad Portuaria, sino de todas las actividades que se llevan a cabo dentro del Puerto de Valencia.

5.1.1. Empleo directo e indirecto

Según Valenciaport, el Puerto de Valencia, genera casi 50.000 puestos de trabajo, lo que representa el 2,5% del total de los puestos de trabajo de la CV (Valenciaport, 2023).

Según un informe de la Autoridad Portuaria de Valencia, el Puerto de Valencia generó más de 15.000 empleos directos y más de 30.000 empleos indirectos.

Por cada euro que se genera en cualquiera de los tres recintos gestionados por Valenciaport, la economía produce 3,3 euros adicionales.

Cada puesto de trabajo que se genera en el ámbito portuario genera otros cinco en el conjunto de las tres provincias valencianas.

5.1.2. VAB

El Puerto de Valencia aporta a la economía valenciana y a su hinterland un VAB de 3.216 millones de euros, una cifra que equivale al 3,07% del PIB de la CV.

5.1.3. Ingresos fiscales

La contribución fiscal de las actividades portuarias se produce a través de varios canales. En primer lugar, los ingresos generados por las actividades portuarias, como las tasas portuarias y las tarifas de almacenamiento, contribuyen directamente a los ingresos fiscales. En segundo lugar, las actividades portuarias pueden generar empleo y aumentar la actividad económica en la región, lo que a su vez puede aumentar los ingresos fiscales. En tercer lugar, las actividades portuarias pueden atraer inversiones y mejorar la infraestructura, lo que puede aumentar la competitividad de la región y atraer más empresas e inversiones.

Las actividades portuarias pueden contribuir significativamente a la cadena de valor fiscal, desde la generación de ingresos hasta la distribución de recursos a través de la economía regional. La contribución fiscal se produce a través de varios canales, incluyendo los ingresos generados por las actividades portuarias, el empleo y la actividad económica generada, y la mejora de la infraestructura y la competitividad de la región.

Por las actividades económicas vinculadas a Valenciaport se ingresaron 227 millones de euros en 2019.

Los ingresos fiscales vinculados a las operaciones portuarias pueden provenir de diversas fuentes, algunos de ellos recogidos en el Real Decreto 511/1977, de 18 de febrero, y el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Aquí hay algunas categorías específicas de ingresos fiscales que podrían estar directamente relacionadas con las operaciones del puerto:

- Derechos de Aduana e Impuestos de Importación/Exportación:

Los derechos de aduana son tarifas que se imponen a los bienes importados o exportados. Los puertos son puntos clave para la recaudación de estos derechos, ya que es donde las mercancías entran o salen del país.

- Tasas Portuarias:

Las tasas portuarias incluyen tarifas por el uso de las instalaciones portuarias, como muelles, almacenes y equipos de manipulación de carga. Las compañías navieras y los importadores/exportadores pueden estar sujetos a diversas tasas según el tipo y la cantidad de carga.

- Impuestos sobre el Valor Añadido (IVA) o Impuestos sobre las Ventas:

En algunos países, se aplica IVA u otros impuestos sobre las transacciones comerciales, y las operaciones portuarias pueden estar sujetas a estos impuestos, especialmente en relación con la importación y distribución de bienes.

- **Impuestos sobre la Renta y Utilidades:**

Las empresas que operan en o alrededor del puerto, incluyendo aquellas involucradas en transporte, logística y almacenamiento, estarán sujetas a impuestos sobre la renta y las utilidades generadas por sus actividades.

- **Impuestos a la Propiedad:**

Los puertos y las instalaciones portuarias son propiedades valiosas, y los impuestos a la propiedad pueden generar ingresos para las autoridades locales.

- **Tasas de Emisión y Permiso:**

Algunas jurisdicciones pueden imponer tasas específicas para la emisión de permisos relacionados con las operaciones portuarias, como permisos ambientales o de seguridad.

- **Impuestos Específicos sobre Combustibles y Energía:**

Las operaciones portuarias y el transporte marítimo a menudo requieren grandes cantidades de combustible. Los impuestos específicos sobre combustibles y energía pueden contribuir a los ingresos fiscales.

- **Concesiones y Derechos de Explotación:**

En algunos casos, las autoridades pueden otorgar concesiones o derechos de explotación a empresas que operan en el puerto, y estos derechos pueden ir acompañados de pagos regulares o tarifas específicas.

Es importante señalar que la estructura exacta de ingresos fiscales puede variar significativamente entre diferentes países y regiones. Las leyes y regulaciones fiscales específicas, así como los acuerdos comerciales y tratados internacionales, también pueden influir en cómo se recaudan los ingresos fiscales relacionados con las operaciones portuarias. Para obtener información precisa y actualizada, se recomienda consultar las leyes fiscales locales y los informes gubernamentales pertinentes.

5.1.4. Inversiones

En 2022 se planteó la creación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Valencia, los estudios confirmaron que la creación de esta nueva terminal que suponía una inversión de 1.500 millones de euros iba a repercutir en una subida del vab que pasaría a representar un 2,27% del conjunto de la CV y una subida de los puestos de trabajos que llegaría a los 44.000 puestos, cuyo salario medio estaría en torno a los 32.000 euros anuales (Valenciaport, 2022).

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) ha presupuestado actuaciones hasta 2025 por 1.098 millones de euros. El plan de la APV contempla destinar 60 millones de euros a actuaciones relacionadas con la eficiencia energética, 65 millones de euros en actuaciones para potenciar las infraestructuras como puerta para el turismo, y 397 millones de euros para el dragado y Terminal Norte de contenedores del puerto de Valencia. Además, se prevé una inversión de 27,4 millones de euros para el acondicionamiento de la parcela y rehabilitación del antiguo astillero, 14,6 millones de euros para mejorar la red interior de ferrocarril, y 9,2 millones de euros para el nuevo acceso sur (Cinco días, El País, 2021).

En cuanto al impacto en el empleo, estas inversiones podrían tener un efecto positivo a corto y largo plazo. Por ejemplo, la inversión en infraestructuras turísticas podría aumentar la demanda de servicios y productos, lo que podría generar empleo en el sector. Además, la mejora de la

eficiencia y la productividad de las operaciones portuarias podría reducir los costos de transporte y logística, lo que podría mejorar la rentabilidad de las empresas y sectores relacionados y, por lo tanto, aumentar la demanda de empleo. Sin embargo, también es posible que estas inversiones tengan un impacto negativo en el empleo a corto plazo, ya que la implementación de nuevas tecnologías y procesos podría requerir una reducción temporal de la fuerza laboral. En general, el impacto en el empleo dependerá de varios factores, como el tipo de inversión, la ubicación y la competencia en el mercado local (Expansión, 2020).

Estas son algunas de las inversiones ya realizadas en la Comunidad Valenciana (de Areba; 2023):

1. Desarrollo del nuevo acceso al puerto de Castellón, dotado con un presupuesto de **350 millones de euros**, dotándolo con un nuevo ramal ferroviario de 8 km, y una terminal intermodal
2. Nuevo acceso al puerto de Sagunto, con el desarrollo de la red interna de la Autoridad Portuaria de Valencia, (APV) entre Valencia y Sagunto y dotado con un presupuesto inicial de **40 millones de euros**.
3. Obras y desarrollo de la red interna de la Autoridad Portuaria de Valencia en el puerto valenciano, dotada con un presupuesto inicial de **240 millones de euros**.
4. Inversión de **170 millones de euros**, para la conexión del puerto de Alicante con el nudo de la encina (Villena), con un ancho de vía mixto europeo e ibérico.

5.1.5. Servicios

El Puerto de Valencia está situado en la costa este de España y es considerado uno de los puertos más importantes de España y el Mediterráneo. Su ubicación alberga una gran variedad de actividades relacionadas con el transporte y la logística marítima. Entre los servicios que ofrece el puerto de Valencia están (“Valenciaport, 2020”):

- Recepción y descarga de carga: desde productos industriales y materias primas hasta productos agrícolas, petróleo y químicos.
- Para los pasajeros: instalaciones para pasajeros y otras personas a bordo de cruceros.
- Guardia de Seguridad Temporal de Mercancías: Las mercancías se almacenan en una instalación de almacenamiento en el puerto antes de llegar a su destino final.
- Grúas y equipos: Grandes grúas y equipos trabajan coordinados para cargar y descargar barcos.
- Despacho de aduana: Los puertos facilitan el paso de las mercancías a través de las autoridades aduaneras, como asistentes que allanan el camino para que todo salga bien.
- Conectividad por tierra y mar: los puertos están conectados a redes de carreteras y ferrocarriles, lo que facilita el transporte de mercancías por tierra y a otras partes de Europa.
- Logistics Magic Touch: el puerto ofrece servicios logísticos avanzados como etiquetado, embalaje y otros toques logísticos para garantizar operaciones fluidas.

En otras palabras, el Puerto de Valencia no es sólo un lugar de llegada y salida, sino un centro de actividad que garantiza que todo transcurra de manera correcta y segura.

Respecto al impacto del puerto en la Cadena de Suministro, la Tabla 10 muestra las actividades clave y el impacto del puerto en cada etapa de la cadena.

Tabla 11- Impacto del puerto en la Cadena de Suministro

Etapa	Actividades Clave	Impacto
Recepción de mercancías	Descarga rápida y almacenamiento temporal.	Mejora general de la eficiencia y transacción fluida.
Despacho Aduanero	Inspecciones eficientes y transacciones rápidas.	Afecta el flujo y costos de las mercancías.
Transporte Interno y Almacenamiento	Conexión eficiente y preparación de mercancías.	Impacta la eficiencia del transporte y facilita los traslados.
Distribución y Transporte Externo	Proximidad a redes y eficiencia logística.	Acelera la distribución y reduce los costos.
Centros de Distribución y Logística	Ubicación estratégica y gestión de inventarios.	Beneficia la recepción rápida y optimiza inventarios.
Puntos de Venta y Consumidores Finales	Disponibilidad y precios competitivos.	Impacta la satisfacción del cliente y la competitividad.
Retorno de Envases y Residuos	Gestión eficiente y prácticas sostenibles.	Afecta a la sostenibilidad y el cumplimiento ambiental.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de (FM Logistic Ibérica, 2023; AupaTrans)

En resumen, un puerto eficiente puede agilizar el flujo de mercancías a lo largo de toda la cadena de suministro, reduciendo costos y mejorando la satisfacción del cliente. La conectividad, la infraestructura y la gestión logística son factores fundamentales que determinan el impacto positivo en toda la cadena.

5.1.6. Responsabilidad

Como administrador responsable de las zonas acuáticas y terrestres que rodean el puerto, el Puerto de Valencia se esfuerza por minimizar su impacto en el medio ambiente.

La organización mantiene su apuesta firme y decidida por integrar la Responsabilidad Social con el desarrollo habitual de su actividad con el fin de poder alcanzar el deseado equilibrio entre el crecimiento comercial y la sostenibilidad.

La política de Responsabilidad Social e integridad corporativa de Valencia port incluye principios como la transparencia el compromiso de integridad corporativa, prevención de fraude y la rendición de cuentas entre otros que forman parte de sus valores y su compromiso con el desarrollo y el crecimiento sostenible.

Además, la organización lleva a cabo diversas actuaciones en el ámbito de responsabilidad social corporativa como el impulso de la responsabilidad social y la promoción de la implantación de la RSC.

5.1.7. Productividad

La actividad portuaria puede tener un impacto significativo en la productividad de las empresas y sectores relacionados, lo que a su vez puede influir en el Valor Agregado Bruto (VAB).

La eficiencia y la productividad de las operaciones portuarias pueden afectar la competitividad de las empresas y sectores relacionados. Por ejemplo, la falta de eficiencia en las operaciones portuarias puede aumentar los costos de transporte y logística, lo que puede afectar la rentabilidad de las empresas y sectores relacionados (Cepal, 2006).

Además, la falta de eficiencia en las operaciones portuarias también puede afectar la calidad del servicio y la satisfacción del cliente, lo que puede tener un impacto negativo en la reputación y la imagen de las empresas y sectores relacionados.

Por otro lado, la mejora de la eficiencia y la productividad de las operaciones portuarias puede reducir los costos de transporte y logística, lo que puede mejorar la rentabilidad de las empresas y sectores relacionados (Cepal, 2006).

Además, la mejora de la eficiencia y la productividad de las operaciones portuarias también puede mejorar la calidad del servicio y la satisfacción del cliente, lo que puede tener un impacto positivo en la reputación y la imagen de las empresas y sectores relacionados.

5.1.8. Sectores clave en los que influye

Valencia canaliza tráfico de prácticamente cualquier tipo de mercancía de todos los sectores de la economía. Entre sus principales clientes destacan los sectores: mueble y madera, textil, calzado, agroganadero y alimentario (cereales y piensos, vinos y bebidas, conservas, frutas), energético (gasóleo, gasolina, carbones), químico, automóvil (Ford, Fiat, Land Rover, Jaguar), de la construcción (cemento y clinker, azulejos, mármol), maquinaria, etc.

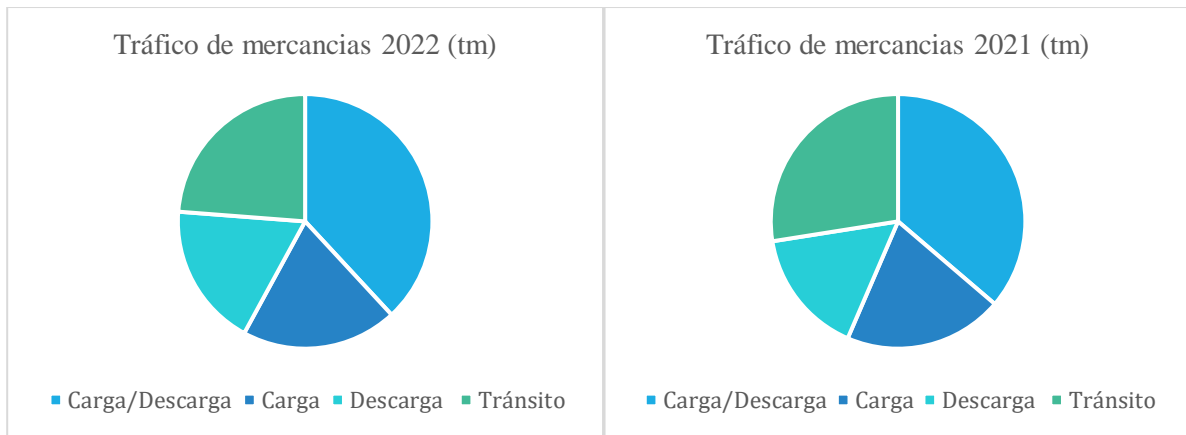
En la Tabla 11 se pueden ver los graneles y la mercancía general movidos entre el 2021 y 2022.

Tabla 12- Tipo de mercancías movidas en el año 2021 y 2022

	2021	2022	Diferencia
Graneles	6.026.843	8.073.985	2.047.142 (33,97%)
Mercancía General	78.823.912	70.888.565	-7.935.347 (-10,07%)
TOTAL	84.850.755	78.962.550	-5.888.205 (-6,94%)

Fuente: www.valenciaport.com/datos/estadisticas-de-trafico/mercancias/

Figura 5 y 6: Tráfico de mercancías en 2021 y 2022



Fuente: www.valenciaport.com/datos/estadisticas-de-trafico/mercancias/

Las operaciones portuarias tienen impactos significativos en diversos sectores económicos. A continuación, se analizan algunos de los sectores más relevantes para los puertos:

- Transporte Marítimo y Logística:
 - Transporte Marítimo: Este es el sector que tiene mayor relevancia para las operaciones portuarias. Esto incluye compañías navieras, empresas de transporte y carga y líneas de contenedores.
 - Transporte Terrestre: Las empresas camioneras, ferroviarias y de servicios de transporte por carretera están estrechamente relacionadas con los puertos para la distribución de mercancías.
 - Logística: Las empresas de logística desempeñan un papel importante en la gestión eficiente de la carga que entra y sale de los puertos, incluyendo el almacenamiento, embalaje y distribución.
- Manufactura e Industria:
 - Manufactura: Las empresas que dependen de materias primas o productos terminados importados pueden beneficiarse directamente de una buena gestión portuaria.
 - Fabricación de bienes de consumo: las empresas que importan y exportan bienes de consumo como productos electrónicos, ropa y alimentos dependen en gran medida de la conectividad y la eficiencia de los puertos.
- Comercio internacional:
 - Importaciones y exportaciones: Los puertos son importantes para el comercio internacional. Las empresas involucradas en la importación y exportación de mercancías dependen de la capacidad del puerto para facilitar el movimiento fluido de mercancías.
- Servicios financieros:
 - Finanzas y seguros: Las instituciones financieras y compañías de seguros que apoyan las transacciones comerciales internacionales, incluidas las operaciones portuarias, se benefician directamente de las operaciones portuarias.
- Turismo:
 - Turismo: En algunas ciudades, las operaciones portuarias afectan al turismo y las áreas portuarias se desarrollan utilizando tiendas, restaurantes y atracciones turísticas para atraer turistas.
- Tecnología y Servicios Digitales:

- Tecnología de la Información: Son muy importantes las empresas que brindan soluciones técnicas para la gestión de la cadena de suministro y operaciones portuarias eficientes (como sistemas de seguimiento y gestión de inventarios).
- Servicios de Comunicaciones: Los servicios de telecomunicaciones y comunicaciones son esenciales para la coordinación y gestión de las operaciones portuarias.
- Arquitectura y Construcción:
 - Desarrollo Portuario: El desarrollo y mantenimiento de la infraestructura portuaria crea empleos y oportunidades en la industria de la construcción.
- Energía:
 - Suministro de combustible: Las empresas involucradas en el suministro de combustible para el transporte marítimo pueden beneficiarse directamente de las operaciones portuarias.

En resumen, las operaciones portuarias tienen un impacto significativo en la economía, afectando sectores como el transporte y la manufactura, los servicios financieros, la tecnología y más. La eficiencia y desempeño de los puertos es importante para el desarrollo económico de la región y del país.

5.1.9. Impacto en Pequeñas y Medianas Empresas

Las actividades portuarias pueden tener un impacto significativo en las pequeñas y medianas empresas (PYME) en la Comunidad Valenciana. Las actividades portuarias pueden generar empleo y aumentar la actividad económica en la región, mejorando también las infraestructuras locales y regionales, lo que a su vez puede aumentar los ingresos fiscales. Esto puede ser beneficioso para las PYME, ya que pueden beneficiarse de un mercado más grande y de una mayor demanda de bienes y servicios. Además, las actividades portuarias pueden atraer inversiones y mejorar la infraestructura, lo que puede aumentar la competitividad de la región y atraer más empresas e inversiones.

Algunos de los impactos que sufren las PYMEs pueden ser los siguientes:

- Flujo de suministro eficiente:

Las PYMEs suelen depender de cadenas de suministro eficientes para recibir materias primas y enviar productos terminados. Si las operaciones portuarias funcionan de manera eficiente, esto puede ser beneficioso al garantizar entregas oportunas y reducir los costos relacionados con posibles demoras en la cadena de suministro.

- Costos de transporte:

Las PYMEs que utilizan el transporte marítimo para importar o exportar productos pueden verse afectadas por los costos asociados con tarifas portuarias, almacenamiento y tarifas de transporte. Cambios en estos costos pueden impactar directamente en la rentabilidad de las PYMEs.

- Infraestructura y accesibilidad:

La eficiencia y accesibilidad de las instalaciones portuarias son fundamentales. Puertos modernos y bien mantenidos facilitan el flujo de mercancías, lo que beneficia a las PYMEs. Por otro lado, la falta de infraestructura adecuada o la congestión en los puertos pueden causar retrasos y aumentar los costos para las empresas.

- Competencia a nivel internacional:

Las PYMEs involucradas en el comercio internacional pueden enfrentar una competencia más intensa debido al acceso fácil a los mercados globales a través de puertos eficientes. Esto puede

representar un desafío, pero también una oportunidad para expandir la presencia global de las PYMEs.

- Regulaciones aduaneras y procedimientos:

Las PYMEs pueden verse afectadas por la complejidad de las regulaciones aduaneras y los procedimientos en los puertos. Los retrasos causados por la burocracia aduanera pueden afectar negativamente la eficiencia y aumentar los costos para las PYMEs que dependen del comercio internacional.

- Impacto ambiental:

Las operaciones portuarias también pueden tener consecuencias ambientales, como la contaminación del aire y del agua. Las PYMEs ubicadas cerca de puertos pueden estar sujetas a regulaciones ambientales más estrictas, lo que podría incrementar sus costos de cumplimiento.

- Desarrollo económico local:

Por otro lado, el desarrollo de las actividades portuarias puede contribuir al crecimiento económico local, generando empleo y creando oportunidades para las PYMEs que ofrecen servicios y productos relacionados con la actividad portuaria.

Sin embargo, también hay algunos desafíos que las PYME pueden enfrentar debido a las actividades portuarias. Por ejemplo, las actividades portuarias pueden generar congestión del tráfico y aumentar los costos de transporte, lo que puede afectar negativamente a las PYME que dependen del transporte de mercancías. Además, las actividades portuarias pueden generar ruido y contaminación, lo que puede afectar negativamente a las PYME que operan cerca del puerto.

5.2. Resultado del análisis del papel de empresas seleccionadas

En este apartado se analiza el impacto de las tres empresas seleccionadas a partir de las variables definidas en la Tabla 10.

5.2.1. MSC Shipping Company

Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) es en la actualidad la primera empresa naviera del mundo en términos de capacidad de carga de los buques portacontenedores. La compañía opera 459 buques y tiene una capacidad de transporte de 2.308.000 TEU. La compañía tiene su sede en Ginebra y opera en la mayoría de los puertos del mundo.

Esta empresa fue fundada en Nápoles por Gianluigi Aponte, la compañía se fue extendiendo mediante la compra de buques de carga de segunda mano.

La visión de la compañía está totalmente enfocada hacia los clientes, ya que invierten continuamente en soluciones de transporte marítimo y logística estables, sólidas y sostenibles. Tienen más de 675 oficinas locales en 155 países, con un total de 150.000 empleados, lo que permite a sus clientes hablar directamente con ellos con el fin de obtener soluciones personalizadas, además el hecho de tener presencia en tantos países les facilita el comercio internacional entre las principales economías mundiales. (Mediterranean Shipping Company S. A, s/f)

Disponen de una flota equipada con las últimas tecnologías ecológicas, por lo que también están muy involucrados con la conciencia medioambiental.

En el presente trabajo nos vamos a centrar en MSC Terminal Valencia, que es la terminal dedicada a la manipulación de contenedores propios de la compañía. Su ubicación y sus infraestructuras hacen que esta sea una de las principales plataformas navieras del mundo y la más importante del Mediterráneo Occidental.

5.2.1.1 Empleo directo e indirecto

Según los expertos universitarios, durante la primera fase de las obras para la creación de la terminal norte, de 2022 a 2023, se crearían 7.718 empleos directos y en total incluyendo indirectos e inducidos alcanzará los 17.000. De 2024 a 2026 esa cifra se reduciría ligeramente, con 6.932 empleos directos y 15.284 estimados en total. (Expansión, 2020)

En 2030 con la nueva terminal del mayor cliente del puerto, tras el dique que lleva construido desde 2012, estima que el Puerto de Valencia daría empleo directo a 23.225 personas y de forma total con los indirectos e inducidos a 44.303, unos 7.600 puestos más que los datos del último informe de impacto económico de la Autoridad Portuaria referido a 2016 (y restando los que estimaba en los recintos de Sagunto y Gandía que también gestiona). Supondría el 2,2% de todo el empleo de la Comunidad Valenciana (Expansión, 2020).

Según los datos que podemos encontrar en SABI, en el último año recogido a 31/12/2022 MSC Terminal Valencia contaba con 98 empleados.

Este mismo año encontramos que el beneficio por empleado es de 256.000 € y los ingresos de explotación por empleado son 1.216.000 € el total de activos por empleado es de 2.478.000 €.

5.2.1.2 Contribución al PIB local y nacional

PIB España 2022: 1.346.377 € → 14.810,15€ (representa el sector portuario)

PIB CV 2022: 126.416 M€ → 3.880.971.200€ (representan los 3 puertos de la CV)

(Ingresos MSC / VAB) *100= (119.200.000/3.216.000.000) *100 = 3,71%

5.2.1.3 Ingresos fiscales

Las cifras que encontramos del 2022 en SABI al respecto son las siguientes:

- Ingresos de explotación: 119.200 mil EUR
- Resultado ejercicio: 18.866 mil EUR
- Importe neto Cifra de Ventas: 118.334 mil EUR
- Ingresos financieros: 3.960 mil EUR

5.2.1.4. Inversiones

En cuanto al Puerto de Valencia, MSC España propuso dos proyectos en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia. El primero consistía en la construcción de una nave de **20.200 metros cuadrados** en la parcela A2, con una inversión de **19,86 millones de euros**. El segundo proyecto, a través de su filial Medlog Iberia SLU, ofertó una inversión de **35,76 millones de euros** para la instalación de una nave logística especializada en el transporte por contenedor en frío para congelados y productos refrigerados.

En total, se esperaba la creación de **85 puestos de trabajo directos** y **1.000 empleos indirectos**. Sin embargo, la naviera MSC ha renunciado a estos proyectos debido a la lentitud administrativa y los recursos judiciales interpuestos contra el desarrollo de la zona. La inversión total de los proyectos era de 55,62 millones de euros. (CincoDías, 2023)

En la actualidad la naviera MSC ha decidido invertir en Hamburgo en lugar de en el Puerto de Valencia debido a la parálisis administrativa que sufre el puerto valenciano. La compañía ha anunciado que invertirá en la construcción de una nueva terminal de contenedores en el puerto alemán, con una capacidad de 1,8 millones de TEUs, y que se espera que esté operativa en 2027. La inversión total en el proyecto se estima en **1.000 millones de euros** (Vozpopuli, 2023).

5.2.1.5. Responsabilidad social corporativa

MSC apoya y se esfuerza por mejorar continuamente una buena gobernanza corporativa, que contribuya a la responsabilidad social y a lograr objetivos más amplios de desarrollo sostenible, tal como espera la comunidad internacional. Para conseguirlo, MSC cumple como mínimo con todas las leyes, normas y reglamentos aplicables de los países en los que opera. Además, al formar parte del sector del transporte marítimo internacional, una de las industrias más reguladas a nivel mundial, el compromiso de MSC de promover prácticas comerciales responsables y justas se adhiere y se basa en principios y normas laborales y de derechos humanos reconocidos internacionalmente.

A este respecto, y en consonancia con los valores centrales de MSC, el enfoque basado en principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas y los Principios rectores sobre las empresas y los derechos humanos de las Naciones Unidas, MSC apoya el respeto de los principios pertinentes contenidos en la Carta Internacional de Derechos Humanos, así como el respeto de las disposiciones y recomendaciones pertinentes de los instrumentos y convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). MSC, como naviera internacional, cumple también con una amplia gama de normas y requisitos internacionales definidos por los convenios marítimos y laborales adoptados a nivel internacional por las Naciones Unidas.

Como empresa global con un propósito claro, MSC tiene la responsabilidad de ayudar a construir un futuro en el que las cadenas de suministro sean resilientes y sostenibles. “Deseamos actuar como un catalizador que acelere la transición hacia las cero emisiones y contribuir a un sistema de comercio global inclusivo”.

El firme compromiso de MSC Terminal Valencia con la mejora del entorno ambiental, mediante la implementación de medidas destinadas a elevar la eficiencia energética y reducir las emisiones de CO₂, depende del respaldo de compañías capaces de proporcionar soluciones adaptables y flexibles para su implementación en un entorno portuario constantemente activo.

En la última semana, Elecnor llevó a cabo la instalación de 578 paneles fotovoltaicos, cada uno con una capacidad de 450 W, en los techos de los edificios de oficinas y del taller de mantenimiento de MSCTV, así como en las marquesinas del estacionamiento exterior. Esta instalación está proyectada para generar una producción eléctrica estimada de 330,000 KWh al año, lo que equivale al consumo medio anual de aproximadamente 83 viviendas.

Adicionalmente, Elecnor ha implementado recientemente ocho estaciones de carga eléctrica de 22 kW (IV) en MSCTV, destinadas tanto para vehículos propios como externos. Este proyecto seguirá una tendencia ascendente en el corto plazo con la incorporación de nuevos puntos de conexión.

Uno de los proyectos que ha tenido un significativo impacto en la mejora medioambiental en MSCTV ha sido la electrificación de 18 bloques de almacenamiento de contenedores para el uso de RTGs eléctricos. En la actualidad, cada RTG asignado a operaciones en MSCTV cuenta con un sistema de alimentación mediante suministro eléctrico (DiariodelPuerto, 2022).

5.2.1.6. Volumen de tráfico

MSC, una destacada empresa naviera suiza, ostenta uno de los volúmenes de tráfico más considerables a nivel global.

De acuerdo con Statista, a partir del 4 de septiembre de 2023, MSC controla una participación en el mercado del 19,2% en el transporte de mercancías a nivel mundial, consolidándose como la principal naviera de carga del mundo.

Al inicio de septiembre, MSC (Mediterranean Shipping Company) se sitúa en la cúspide del tráfico marítimo mundial, según los datos proporcionados por Alphaliner, uno de los operadores logísticos en línea más relevantes en el ámbito del transporte marítimo. (Espiral21, 2023)

Como podemos ver en la propia web de la naviera, anualmente transporta alrededor de 22.5 millones de TEU.

5.2.2. CSP Spain

COSCO SHIPPING Ports (España) Terminals es un operador portuario líder en España con dos terminales marítimas en Valencia y Bilbao.

CSP Spain es el único operador de contenedores con este porfolio en su oferta, teniendo capacidad para ofrecer soluciones puerta a puerta de primer nivel, con unos estándares propios de alta competitividad, calidad y agilidad a su amplio abanico de clientes (CSP Spain, s/f).

En el presente trabajo nos vamos a centrar en CSP Iberian Valencia Terminal S.A.U. Esta terminal está localizada en el Puerto de Valencia, disfruta de una ubicación estratégica que la convierte en eje de paso de las principales rutas de transporte marítimo que conectan España y Europa con otros continentes. En este sentido, es relevante también la cercanía al eje Suez-Gibraltar, ruta de las principales líneas transoceánicas.

Estas características la convierten en la puerta principal de contenedores de la península ibérica, además del puerto natural de la capital de España, Madrid. Su hinterland de influencia abarca un radio de 350 km donde se genera el 55% del PIB español.

5.2.2.1 Empleo directo e indirecto

Según los datos que podemos encontrar en SABI, en el último año recogido a 31/12/2022 CSP Iberian Valencia Terminal contaba con 248 empleados.

Este mismo año encontramos que el beneficio por empleado es de 161.000€ y los ingresos de explotación por empleado son 925.000€, el total de activos por empleado es de 1.602.000€.

5.2.2.2 Contribución al PIB local y nacional

(Ingresos CSP / VAB) *100= (229.339.000/3.216.000.000) *100 = 7,13%

5.2.2.3 Ingresos fiscales

Las cifras que encontramos del 2022 en SABI al respecto son las siguientes:

- Ingresos de explotación: 229.339 mil EUR
- Resultado ejercicio: 30.032 mil EUR
- Importe neto Cifra de Ventas: 227.939 mil EUR
- Ingresos financieros: 2.372 mil EUR

5.2.2.4 Inversiones

La filial de Cosco, CSP Spain, invertirá **120 millones de euros** en la renovación de la maquinaria de patio de su terminal de contenedores en Valencia, CSP Iberian Valencia Terminal, durante los próximos cinco años. El plan inversor para el quinquenio 2023 – 2027 también tiene como objetivo reducir las emisiones totales de efecto invernadero y aumentar la productividad de sus operaciones. Además, la compañía ha anunciado una inversión adicional de 45 millones de euros para sus instalaciones en Bilbao.

En total, la filial de Cosco realizará una inversión de más de 165 millones de euros en los próximos cinco años para sus dos terminales de contenedores en España (El Mercantil, 2023).

La terminal valenciana de CSP Spain ha llevado a cabo de manera exitosa la recepción y descarga de las piezas y estructuras de las cinco grúas híbridas RTG recién adquiridas. En los

próximos meses, se llevará a cabo el ensamblaje de estas grúas, anticipándose a su puesta en funcionamiento programada para octubre. Esta adquisición de maquinaria forma parte de la estrategia de inversión del grupo en la terminal valenciana, enfocándose en mejoras tanto medioambientales como operativas.

La incorporación de la nueva maquinaria ha representado una inversión de 10,5 millones de euros, siendo esta una de las iniciativas incluidas en el plan de inversión para los próximos cinco años (2023-2027), que superará los 120 millones de euros. El propósito de modernizar la maquinaria de patio se enfoca en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, logrando una mejora sustancial al disminuir en un 40% el consumo de combustibles fósiles. Además, en términos de productividad, se optimizarán las operaciones de recepción y entrega tanto en la terminal marítima como en la terminal ferroviaria (CSP, 2023).

5.2.2.5. Responsabilidad social corporativa

En CSP Iberian Valencia Terminal, empresa perteneciente al grupo CSP Spain y terminal de referencia en el arco Mediterráneo, trabajan día a día para reducir el impacto medioambiental en su nuestra actividad logística (CSP, 2022).

Por eso llevan a cabo las siguientes acciones:

⇒ Reducción de la huella de carbono

⇒ Vertido cero

⇒ Gestión de residuos

⇒ Flota de coches 100% eléctricos.

CSP Spain es un grupo responsable con el cumplimiento de los estándares legales y éticos. Todas sus actividades se engloban en un marco de gobierno ético sustentado en el código ético, políticas corporativas socialmente responsables y cumplimiento del marco legal vigente.

Promueven activamente la responsabilidad social en su cadena de suministro, colaborando con proveedores comprometidos con prácticas éticas y sostenibles, impulsando así un cambio positivo en toda la industria.

Con su última inauguración de las cinco nuevas grúas además de aportar mayor operatividad a la actividad de la terminal, la renovación de la maquinaria de patio también ha impulsado el objetivo medioambiental de la compañía, disminuyendo en un 30% el consumo de combustibles fósiles en comparativa con las últimas grúas recibidas en el año 2022 y de un 60% de las más antiguas.

5.2.1.6. Volumen de tráfico

El informe estadístico de la Autoridad Portuaria de Valencia ha registrado el volumen de actividad de CSP Spain, una empresa dedicada a la gestión de terminales portuarias. Durante la primera mitad de 2021, los ingresos generados por las terminales de CSP Spain superaron los niveles previos a la pandemia, alcanzando más de 129,4 millones de euros. Esto representa

un aumento de aproximadamente el 26% en comparación con el mismo periodo del año anterior y un incremento del 5,3% en relación con el primer semestre de 2019.

El tráfico de las terminales españolas operadas por CSP Spain se ha contabilizado en 1,78 millones de contenedores de 20 pies (TEUs) en la primera mitad del año. Este dato refleja un incremento del 14,9% con respecto al mismo periodo de 2020, aunque aún se sitúa un 6,8% por debajo de los niveles registrados en los mismos meses de 2019, último año previo al inicio de la pandemia.

Según Statista, a partir del 4 de septiembre de 2023, COSCO Group tenía una cuota de mercado del 10,8% en el transporte de mercancías a nivel mundial.

5.2.3. *APM Terminals*

APM Terminals es una empresa operadora portuaria con sede en La Haya , Países Bajos. Una unidad de la división de Transporte y Logística de la naviera danesa Maersk, administra terminales y proporciona servicios integrados de carga y terrestres.

Opera 74 instalaciones portuarias y terminales en 40 países en los cinco continentes, con cinco nuevos proyectos portuarios en desarrollo, además de más de 100 operaciones de servicios terrestres que brindan transporte, gestión, mantenimiento y reparación de contenedores en 38 países, para una presencia global general de 58 países.

En 2018, APM Terminals se clasificó como el quinto operador de terminales de contenedores más grande del mundo.

APM Terminals opera una de las redes portuarias más completas del mundo. Se hayan en una posición única para ayudar a los clientes de líneas navieras y terrestres a hacer crecer su negocio. A través de su despliegue global de herramientas digitales en tiempo real, como Track & Trace y notificaciones de estado de contenedores, API y alertas de terminal , ayudan a sus clientes a mejorar la eficiencia, flexibilidad y confiabilidad de la cadena de suministro.

Su equipo de más de 22.000 profesionales de la industria se enfoca en brindar la excelencia operativa y las soluciones que sus 10.000 clientes requieren para alcanzar su potencial.

La Terminal Polivalente del Puerto de Valencia abrió sus puertas el 1 de mayo de 1999. Nació de la fusión de tres pequeñas empresas estibadoras y está ubicada en el Muelle de Levante, en el Puerto de Valencia (España). Fue adquirida por APM Terminals (75%) en 2016. Sus actividades principales son las operaciones marítimas y de astilleros, junto con el mantenimiento y la reparación de maquinaria. Esto incluye la estiba y la carga y descarga intermodal de mercancías (buques, camiones y ferrocarril).

5.2.3.1 Empleo directo e indirecto

Según los datos disponibles en SABI, en el último año recogido a 31/12/2022, APM Terminals Valencia contaba con 158 empleados.

Para el mismo año el ingreso de explotación por empleado son 612.000€, el total de activos por empleado es de 452.000€.

5.2.3.2 Contribución al PIB local y nacional

(Ingresos CSP / VAB) *100= (96.681.487 /3.216.000.000) *100= 3,006%

5.2.3.3 Ingresos fiscales

Las cifras que encontramos del 2022 en SABI al respecto son las siguientes:

- Ingresos de explotación: 96.681.487 EUR
- Resultado ejercicio: 4.874.214 EUR
- Importe neto Cifra de Ventas: 96.402.408 EUR
- Ingresos financieros: 428.617 EUR

5.2.3.4 Inversiones

APM Terminals Valencia ha iniciado un programa de inversión de 3,6 millones de euros con el objetivo de ampliar su capacidad, mejorar el equipamiento y optimizar el flujo de entrada de camiones a la terminal. Este proyecto abarca la compra de nuevas cabezas tractoras, la implementación de modernas RTGs, y la construcción de un acceso adicional para vehículos pesados.

En su compromiso por mejorar la eficiencia, la terminal valenciana ha puesto en funcionamiento 11 nuevas tractoras Terberg YT223 destinadas a la manipulación de contenedores en sus instalaciones de Valencia.

Además, APM Terminals Valencia está trabajando en otro proyecto significativo: el establecimiento de un nuevo acceso para camiones que aumentará el número de puertas de entrada a la terminal de 5 a 6. Este nuevo acceso contará con sistemas de lectura automática de contenedores, información de camiones y pesaje. Se espera que este acceso adicional esté operativo en el tercer trimestre de 2023 (DiariodelPuerto, 2023).

5.2.3.5. Responsabilidad social corporativa

Su compromiso se centra en el crecimiento sostenible y el respeto por el medio ambiente. Además, buscan establecer procesos de calidad como parte integral de los objetivos de la empresa, con el fin de aumentar la eficiencia laboral en beneficio tanto de sus colaboradores como de aquellos que utilizan sus servicios.

Se han implementado medidas y continúan desarrollándose actividades para la prevención de riesgos en el lugar de trabajo. Esto incluye la aplicación de una política de prevención de riesgos laborales, con el principal objetivo de lograr una tasa cero de accidentes de trabajo y promover una productividad segura.

La terminal ha proporcionado a sus visitantes y contratistas una aplicación de Seguridad, Salud y Medio Ambiente para garantizar operaciones seguras dentro de la terminal. Antes de acceder

a APM Terminals Valencia, todos los trabajadores deben completar la inducción de seguridad, que puede realizarse de dos formas: en línea o descargando la aplicación móvil Visitor HSSE.

En 2022, la entidad auditora SGS validó el sistema de gestión de APM Terminals Spanish Gateways como una organización multisitio, otorgando certificaciones de calidad, medio ambiente y seguridad y salud según las normas ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001 para sus terminales de contenedores en un proceso unificado.

En APM Terminals, como parte de su Campaña Global Go Green 2023, la empresa trabaja en colaboración con sus empleados para fomentar estilos de vida en armonía con el entorno y sus recursos naturales, con el objetivo de crear beneficios sostenibles tanto para la sociedad como para el medio ambiente, generando valor en la comunidad.

Este año, la empresa continúa con su estrategia de plantar árboles como una forma de dar vida y construir un futuro sostenible.

Como parte de su programa de Responsabilidad Social Permanente, se llevó a cabo una campaña de vacunación dentro de las instalaciones de APM Terminals para poner a disposición de todos los colaboradores la oportunidad de recibir el refuerzo contra el COVID-19.

En colaboración con KCSM y TLT360, APM Terminals se suma a la ruta del conocimiento a través del Tren de la Tecnología, una plataforma digital que promueve, entre otras cosas, la difusión del conocimiento de la industria en México vinculada a temas de tecnologías emergentes.

En esta temporada, APM Terminals participó en la conferencia titulada "La automatización en APM Terminals Lázaro Cárdenas, clave para la transformación digital logística".

5.2.2.6. Volumen de tráfico

Según un artículo de Diario del Puerto, APM Terminals ha experimentado una disminución del 23% en el volumen de tráfico en España.

5.2.4. Comparación de las tres empresas

Tabla 13- Similitudes y diferencias entre las 3 empresas

Aspecto	MSC	CSP	APM
Actividad	Terminal dedicada a la manipulación de contenedores	Operaciones portuarias y logísticas	Empresa estibadora de carga y descarga de contenedores
Forma jurídica	Sociedad anónima	Sociedad anónima	Sociedad anónima
Ubicación	Fundada en 1970, con sede en Ginebra	Fundada en 1957, con sede en Marsella	Fundada en 1904, con sede en La Haya
Países	Opera en más de 155 países	Opera en más de 160 países	Opera en más de 100 países

Flota	Tiene una flota de más de 500 barcos	Tiene una flota de más de 500 barcos	Tiene una flota de más de 300 barcos
Tamaño de la empresa	Grande	Grande	Grande
Nivel de operaciones	Global	Global	Global
Áreas de negocio	Soluciones y servicios de red, conectividad y comunicación	Proporcionar infraestructura de computación, almacenamiento y servicios relacionados a través de la nube	Gestión de terminales portuarias y servicios logísticos.
Productos / servicios	Equipos de red, soluciones de conectividad	Servicios en la nube, seguridad cibernética	Gestión de terminales, servicios logísticos
Clientes principales	Proveedores de servicios de telecomunicaciones, empresas de tecnología	Empresas de diversos sectores, organizaciones gubernamentales	Empresas de transporte, importación/exportación
Certificaciones	Puede tener certificaciones relevantes en tecnologías específicas (por ejemplo, Cisco Certified)	Puede tener certificaciones en seguridad informática (por ejemplo, Certified Information Systems Security Professional - CISSP)	Puede tener certificaciones en gestión logística/portuaria (por ejemplo, Certified Supply Chain Professional - CSCP)
Ingresos de explotación	119.200.000	229.339.000	96.681.487
Ingresos de explotación / impacto total de las actividades portuarias (VAB)	119.200.000/3.216.000.000 = 3,71% del VAB	229.339.000/3.216.000.000 = 7,13% del VAB	96.681.487/3.216.000.000 = 3% del VAB.
Nº Empleados (CV)	98	248	140
Propiedad	Empresa privada	Empresa estatal	Empresa pública
Alianzas	Participa en alianzas estratégicas como 2M Alliance	Puede colaborar con otras empresas del sector y participa en acuerdos comerciales	Participa en alianzas estratégicas como Maersk Line y Ocean Alliance

Diversificación	Enfocada principalmente en transporte marítimo de contenedores	Gestión de puertos y servicios logísticos además del transporte marítimo	Amplia diversificación, incluyendo transporte marítimo, puertos, logística y servicios energéticos
Enfoque geográfico	Operaciones globales, sin un enfoque específico en una región	Enfoque en Asia y operaciones internacionales	Operaciones globales, con un enfoque histórico en Europa

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las webs de las empresas

6. CONCLUSIONES

En este trabajo se ha realizado un análisis del impacto que tiene el Puerto de Valencia sobre la Comunidad Valenciana y se ha realizado una comparación de las tres grandes empresas contenedoras MSC, CSP y APM.

A partir de los análisis realizados, las principales conclusiones que se extraen son las siguientes:

Respecto al sector portuario en España desempeña un papel crucial en la economía del país. Sus puertos son fundamentales para el comercio internacional, sirviendo como puntos estratégicos de entrada y salida de mercancías.

Además de generar empleo directo e indirecto, el sector impulsa el desarrollo de infraestructuras regionales, mejora la competitividad comercial, atrae inversión extranjera y contribuye al turismo.

La implementación de prácticas sostenibles y la integración en una red de transporte multimodal son aspectos clave para garantizar la eficiencia y la viabilidad a largo plazo.

En conjunto, el sector portuario es un componente esencial para el desarrollo económico y la prosperidad de España.

Respecto al Puerto de Valencia, se posiciona como un actor clave en la economía regional, desempeñando un papel crucial en el comercio marítimo y la conectividad global. Su ubicación estratégica contribuye significativamente al desarrollo económico local.

La importancia del Puerto de Valencia para la Comunidad Valenciana es fundamental en diversos aspectos económicos, logísticos y sociales:

- Generación de Empleo:

El Puerto de Valencia es un generador significativo de empleo directo e indirecto en la región. Las operaciones portuarias, servicios logísticos y actividades asociadas crean oportunidades laborales en áreas como la carga y descarga, almacenamiento, transporte, y servicios administrativos.

- Impulso a la Actividad Económica:

El puerto actúa como un motor económico al facilitar el comercio internacional y la distribución de mercancías. Las empresas que operan en el puerto, incluyendo MSC, CSP y APM, contribuyen al crecimiento económico de la Comunidad Valenciana mediante inversiones, pago de impuestos y generación de ingresos.

- Conectividad Global:

La ubicación estratégica del Puerto de Valencia en el Mar Mediterráneo lo convierte en un punto clave para el comercio internacional. Su accesibilidad y conexiones eficientes con otros puertos globales fortalecen la posición de la Comunidad Valenciana en la red logística global.

- Desarrollo de Infraestructuras:

La presencia del puerto impulsa el desarrollo de infraestructuras en la región, incluyendo carreteras, ferrocarriles y servicios auxiliares. Esto no solo mejora la conectividad interna, sino que también contribuye a la modernización de las infraestructuras logísticas.

- Estímulo a Sectores Específicos:

El Puerto de Valencia tiene un impacto positivo en sectores específicos de la economía, como la industria manufacturera, la agricultura y la industria turística. Facilita la exportación de productos regionales y la importación de materias primas, promoviendo el crecimiento de diversas industrias.

- Competitividad Regional:

Al ser uno de los puertos más importantes del Mediterráneo, el Puerto de Valencia mejora la competitividad de la Comunidad Valenciana a nivel global. Ofrece a las empresas locales acceso eficiente a los mercados internacionales, fomentando la inversión extranjera y el desarrollo empresarial.

- Desarrollo Sostenible:

El Puerto de Valencia ha demostrado un compromiso creciente con prácticas sostenibles y respetuosas con el medio ambiente. La implementación de medidas para reducir la huella ecológica contribuye a la imagen positiva de la región en términos de responsabilidad ambiental.

Respecto a las empresas analizadas, el análisis detallado de las actividades de las empresas MSC, CSP y APM revela su contribución específica al volumen de carga, servicios logísticos y empleo en la región.

Se observa cómo estas empresas influyen en la cadena de suministro regional, generando impactos económicos directos e indirectos, como la creación de empleo, la inversión en infraestructuras y el aumento del comercio exterior.

Vemos como estas tres empresas tienen muchas cosas en común, pero también hemos podido estudiar algunas de sus diferencias.

La principal limitación del trabajo ha sido, principalmente, conseguir toda la información necesaria para realizar el análisis del impacto. El sector portuario es un sector del cual no hay disponible tanta información como se esperaba. Esta dificultad ha supuesto una dedicación de tiempo mayor al requerir diferentes búsquedas en profundidad para cada tema que se intentaba analizar.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alphaliner (2023, septiembre 4). Cuota de mercado de las principales navieras de transporte de mercancías nivel mundial a 4 de septiembre de 2023 [Gráfica]. En Statista. Recuperado el 11 de febrero de 2024, de <https://es.statista.com/estadisticas/633961/principales-operadores-buques-maritimos-cuota-de-transatlanticos/>

APBA. (2019). *Informe de impacto económico de la actividad portuaria en el Campo de Gibraltar (Informe n° 1/2019)*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.apba.es/uploads/files/estudios/informe-impacto-economico-algeciras.pdf>

APBA. (2022). *Inicio*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.apba.es/>

APBA. (2019). *Memoria de Sostenibilidad 2019*. Recuperado de https://www.apba.es/uploads/files/memoria_sostenibilidad/2019/memoria-de-sostenibilidad-2019.pdf

APBA. (2020). *Plano Mapa Interactivo 2020-2021*. Recuperado de <https://www.apba.es/bundles/common/docs/publicaciones/plano-map-interactivo-2020-2021-v2.pdf>

APM Terminals. (2024a). *Responsabilidad Social Corporativa*. Recuperado de

<https://www.apmterminals.com/es/lazaro-cardenas/about/csr0>

APM Terminals. (2024b). *Salud, Seguridad, y Medio Ambiente (HSSE)*. Recuperado de <https://www.apmterminals.com/es/valencia/practical-information/hsse>

APM Terminals. (2024c). *Our Terminal*. Recuperado de <https://www.apmterminals.com/es/valencia/about/our-terminal>

APR. (2022). *Modelos de gestión portuaria*. APR. Recuperado de <https://www.apr.es/modelos-de-gestion-portuaria/>

Areba, R. (2023). *El Puerto de Valencia: Eje tractor de inversiones en la España*. LinkedIn.

<https://www.linkedin.com/pulse/el-puerto-de-valencia-eje-tractor-inversiones-en-la-espa%C3%B1a-de-areba-ay5ef/?originalSubdomain=es>

Aupatrans. (2022). *Etapas de la Cadena de Suministros*. Aupatrans.

<https://aupatrans.com/etapas-de-la-cadena-de-suministros/>

BOE. (1977). *Ley 14/1977, de 8 de julio, de relaciones laborales*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1977-8222>

BOE. (1989). *Real Decreto 1234/1989, de 20 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de la Edificación*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1989-29127>

BOE. (2011). *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-16467>

CEPAL. (2006.). *Indicadores de productividad para la industria portuaria*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/6310/S0600529_es.pdf

Cinco Días. (2021, 30 de diciembre). *El Ibex 35 cierra el año con una subida del 20,7%, la mayor desde 1999 [Artículo]*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de https://cincodias.elpais.com/cincodias/2021/12/30/companias/1640863233_117501.html

Cinco Días. (2023, noviembre 13). *MSC renuncia a invertir 55 millones en el Puerto de Valencia por “agotamiento”*. El País. <https://cincodias.elpais.com/companias/2023-11-13/msc-renuncia-a-invertir-55-millones-en-el-puerto-de-valencia-por-agotamiento.html>

CSP Spain. (2023). CSP Spain. <https://www.cspspain.com/>

CSP Iberian Valencia Terminal 2. (2022, mayo 06). Recuperado de, <https://www.diadelmedioambienteapv.es/csp-iberian-valencia-terminal-2/>

CSP Spain (10 de enero de 2024). *CSP Iberian Valencia Terminal adquiere 5 nuevas RTGs híbridas ecoeficientes*. Recuperado el 10 de enero de 2023 de, <https://www.cspspain.com/es/noticia/csp-iberian-valencia-terminal-adquiere-5-nuevas-rtgs-hibridas-ecoeficientes>

David Gutiérrez García (2012). *Estudio de la importancia de la actividad portuaria en el desarrollo de las ciudades portuarias*. Proyecto Final de Carrera. UPC, Facultad de Náutica de Barcelona. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/16279/PFC.pdf>

Diario del Puerto. (2022a, 15 de septiembre). *APM Terminals, 20 años moviendo el mundo*. Diario del Puerto. <https://www.diariodelpuerto.com/maritimo/apm-terminals-20-anos-moviendo-el-mundo-ADGD16317844311231980>

Diario del Puerto. (2023, 19 de junio). *APM Terminals Valencia invertirá 3,6 millones de euros para ganar agilidad y eficiencia*. Recuperado de <https://www.diariodelpuerto.com/maritimo/apm-terminals-valencia-invertira-36-millones-de-euros-para-ganar-agilidad-y-eficiencia-JE15667835>

Diario del Puerto. (2022b, 16 de junio). *MSC Terminal Valencia se apoya en Elecnor para mejorar su eficiencia energética*. Recuperado de <https://www.diariodelpuerto.com/maritimo/msc-terminal-valencia-se-apoya-en-elecnor-para-mejorar-su-eficiencia-energetica-BL11381707>

El Mercantil (31 de agosto de 2021). *CSP Spain supera el volumen de negocio prepandémico en la primera mitad de 2021*. El Mercantil. Recuperado el 11 de enero de 2024 de, <https://elmercantil.com/2021/08/31/csp-spain-supera-el-volumen-de-negocio-prepandemico-en-la-primera-mitad-de-2021/>

El Mercantil (14 de agosto de 2023). *Cosco proyecta invertir más de un centenar de millones de euros en su terminal de Valencia*. El Mercantil. Recuperado el 10 de enero de 2024 de, <https://elmercantil.com/2023/08/14/cosco-proyecta-invertir-mas-de-un-centenar-de-millones-de-euros-en-su-terminal-de-valencia/>

El Mundo. (2017, 24 de diciembre). *La Comunidad Valenciana, la región más poblada de España que no tiene capital propia [Infografía]*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.elmundo.es/grafico/comunidad-valenciana/2017/12/24/5a3e6d8946163fa26e8b4647.html>

Espiral21 (03 de septiembre de 2023). *MSC lidera el tráfico mundial marítimo*. Recuperado de <http://espiral21.com/msc-lidera-el-trafico-mundial-maritimo/>

Euroinnova Business School. (2022, junio 15). *Modelos de gestión portuaria*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.euroinnova.edu.es/blog/modelos-de-gestion-portuaria>

Expansión. (2020, diciembre 18). *El Puerto de Valencia aprueba su plan a cuatro años, con inversiones de 822 millones.* Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.expansion.com/valencia/2020/12/18/5fdcbebf5fdea2b448b45fe.html>

Expansión. (2020, febrero 6). Recuperado el 9 de enero de 2024, de <https://www.expansion.com/valencia/2020/02/06/5e3c07a1468aebb8468b4591.html>

FM Logistic. (s. f.). *Logística portuaria: ¿Qué es? Características y funcionalidad.* Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.fmlogistic.es/blog/que-es-logistica-portuaria/>

Funcas. (2013). *El papel de la educación en la reducción de la pobreza y la desigualdad.* *Papeles de Economía Española*, 131, 9-22. Recuperado de https://www.funcas.es/wp-content/uploads/Migracion/Articulos/FUNCAS_PEE/131art09.pdf

Fundación Valenciaport. (2024). *Promoción de la implantación de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) en Valenciaport.* Recuperado el 8 de enero de 2024, de <https://www.fundacion.valenciaport.com/proyecto/promocion-de-la-implantacion-de-la-responsabilidad-social-corporativa-rsc-en-valenciaport/>

Guía sobre Legislación Portuaria. (2012). *Uria.com.* Recuperado el 21 de noviembre de 2022, de https://www.uria.com/documentos/publicaciones/3794/documento/guia_Portuaria_UM.pdf?id=4576

iContainers. (2017, septiembre 22). *El transporte marítimo representa el 90% del comercio mundial.* *iContainers.* <https://www.icontainers.com/es/2017/09/22/transporte-maritimo-representa-90-del-comercio-mundial/>

Infoautónomos. (2022). *Cómo importar en España: aranceles, aduanas e IVA.* Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.infoautonomos.com/fiscalidad/como-importar-en-espana-aranceles-aduanas-e-iva/>

IMO. (2016). *El tema del Día Mundial de la Meteorología de 2016 es «El tiempo y el clima: listos para el tiempo».* *IMO.* Recuperado de <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/47-WMD-theme-2016-.aspx>

Levante-EMV. (2022, 27 de febrero). *La Comunidad Valenciana y el Puerto de Valencia ocupan el cuarto lugar en el ranking europeo de comercio marítimo.* Levante-EMV.

<https://www.levante-emv.com/economia/2022/02/27/comunidad-valenciana-puerto-valencia-cuarto-valenciaport-comercio-valenciaport-mediterraneo-ranking-puertos-europeos-alphaliner-63223689.html>

Mediterranean Shipping Company S. A. (s/f). *Global container shipping company.* MSC. Recuperado el 27 de enero de 2023, de <https://www.msc.com/>

MSC Mediterranean Shipping Company. (2021). *Código de Conducta Empresarial.* Recuperado de https://www.msc.com/-/media/files/legal-files/code-of-business-conduct/msc_code_of_business_conduct_2021_spa.pdf

MSCTV. (2024). *MSCTV.* Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.msctv.es/va/>

Munim Z.H. & Schramm HJ. (2018) *The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade.* *Journal of Shipping and Trade*, 3: 1.

Notteboom T., Pallis A. & Rodrigue J.P. (2022) *Port Economics, Management and Policy.* Routledge, New York.

PierNext. (2018, noviembre 15). *Impacto y sostenibilidad de los puertos urbanos.* Recuperado de: <https://piernext.portdebarcelona.cat/personas/impacto-y-sostenibilidad-de-los-puertos-urbanos/>

Port de Barcelona. (2020). *04 Desarrollo del valor económico.* Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.portdebarcelona.cat/memoria2020/04-desarrollo-del-valor-economico.html>

Port de Barcelona. (2019). *Digital Impact.* Recuperado de https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/gd/d/workspace/SpacesStore/0049917a-3e6e-4109-bb25-74474f0ad4f2/Digital_Impact_es.pdf

Port Barcelona (2024a). *Home.* Recuperado 27 de octubre de 2022, de <https://www.portdebarcelona.cat/es/>

Port Economics and Management. (2024). *The Port as a Funnel to Economic Development.* Recuperado de

<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part7/port-and-economic-development/port-funnel-economic-development/>

Port de Barcelona. (2019). *Memoria Anual 2019 Port de Barcelona*. Recuperado de <https://www.portdebarcelona.cat/memoria2019/pdf/cas-memoria-anual-2019-port-de-barcelona.pdf>

Port de Barcelona. (2024b.). *Mapa guía*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.portdebarcelona.cat/es/web/el-port/mapa-guia>

Puerto de Algeciras (2024). *Información sobre el puerto de Algeciras - Ferry del puerto de Algeciras*. (s. f.). FRS Ferry. Recuperado 27 de octubre de 2022, de <https://www.frs.es/ventajas-frs/info-y-atencion-al-cliente/nuestros-puertos/puerto-de-algeciras>

Puertos del Estado. (2023a). *Nosotros*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.puertos.es/es-es/nosotrospuertos>

Puertos del Estado. (2019). *Puertos.es*. Recuperado el 18 de noviembre de 2023, de https://www.puertos.es/anuario_estadistico/anuario_estadistico2019/Anuario_2019-HTML/glosario_en.html

Puertos del Estado. (2022). *ROM 2.0 Presentación*. Recuperado el 27 de diciembre de 2022, de <https://www.puertos.es/es-es/ROM/Documents/-ROM%202.0%20Present.pdf>

Puertos y Más. (2023). *Port de Barcelona supera por primera vez los 70 millones de toneladas*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://puertosymas.com/port-de-barcelona-supera-por-primera-vez-los-70-millones-de-toneladas/>

RTVE. (2023, 23 de diciembre). *Ampliación del puerto de Valencia: polémica en la Albufera*. RTVE. Recuperado de: <https://www.rtve.es/noticias/20231223/ampliacion-puerto-valencia-polemica-albufera/2468366.shtml>

The Logistics World. (2023). *Puertos marítimos: Definición, funciones y su relevancia en el comercio internacional [Página web]*. Recuperado 17 de diciembre de 2023, de <https://thelogisticsworld.com/logistica-y-distribucion/puertos-maritimos-definicion-funciones-y-su-relevancia-en-el-comercio-internacional/>

Turbo Internacional. (2023). *Puerto de Algeciras: La puerta de Europa*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://turbointernacional.com/es/puerto-de-algeciras-la-puerta-de-europa/>

Valenciaplaza. (2022). *Estados Unidos e Italia lideran las relaciones comerciales con Valenciaport*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://valenciaplaza.com/estados-unidos-italia-lideran-relaciones-comerciales-valenciaport>

Valenciaport. (2011). *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*. Boletín Oficial del Estado. <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/RDL-2-2011-TEXTO-REFUNDIDO-LPEyMM-BOE-A-2011-16467-2021-12-29.pdf>

Valenciaport, (2016, diciembre 22). *Impacto económico*, Recuperado de: <https://www.valenciaport.com/datos/impacto-economico/>

Valenciaport. (2019). *Informe de Impacto Económico y Social*. Recuperado de <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/Informe-de-IMPACTO-ECONOMICO-y-SOCIAL.pdf>

Valenciaport (2020, mayo 20). *Servicios portuarios y comerciales*. Recuperado de <https://www.valenciaport.com/negocio/servicios/servicios-portuarios-y-comerciales/>

Valenciaport. (2021, diciembre 16). *Valenciaport mejora la actividad prepandemia, supera los 56 millones de TEUs en 2021 y moviliza 85 millones de toneladas*. Valenciaport. <https://www.valenciaport.com/valenciaport-mejora-la-actividad-prepandemia-supera-los-56-millones-de-teus-en-2021-y-moviliza-85-millones-de-toneladas/>

Valenciaport. (2022a). *Boletín estadístico de noviembre de 2022*. Valenciaport. <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/2211-Boletin-Estadistico-Noviembre-2022.pdf>

Valencia Port. (2022b). *Cuentas Anuales Individuales 2022 e Informe de Auditoría*. Recuperado de <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/Cuentas-Anuales-Individuales-2022-e-Informe-de-Auditoria.pdf>

Valenciaport. (2022c). *Valenciaport*. Recuperado el 27 de octubre de 2022, de <https://www.valenciaport.com/>

Valencia Port. (2023a, 17 de diciembre). *El Puerto de Valencia activa una inversión de 1.564 millones de euros para su nueva terminal de contenedores*. Valencia Port. Recuperado de <https://www.valenciaport.com/el-puerto-de-valencia-activa-una-inversion-de-1-564-millones-de-euros-para-su-nueva-terminal-de-contenedores/>

Valenciaport. (2023b.). *Mercancías*. Recuperado el 17 de diciembre de 2023, de <https://www.valenciaport.com/datos/estadisticas-de-trafico/mercancias/>

Valenciaport. (2024a). *Integridad Corporativa*. Recuperado el 8 de enero de 2024, de <https://www.valenciaport.com/autoridad-portuaria/sobre-valencia-port/integridad-corporativa/>

Valenciaport (2024b). *Proceso de selección de un puesto de subdirección de Secretaría General de personal laboral fijo excluido de convenio colectivo*. Recuperado de: <https://www.valenciaport.com/oferta-empleo/pse-270-proceso-de-seleccion-de-un-puesto-de-subdireccion-de-secretaria-general-de-personal-laboral-fijo-excluido-de-convenio-colectivo/>

Valenciaport (2024c). *Servicios portuarios y comerciales*. Valencia Port. Recuperado de <https://www.valenciaport.com/negocio/servicios/servicios-portuarios-y-comerciales/>

Via Empresa. (2023, December 17). *El Port de Barcelona, una infraestructura clave para Catalunya*. Via Empresa. Recuperado de https://www.viaempresa.cat/es/economia/port-barcelona-infraestructura-catalunya_2160468_102.html

Vozpópuli. (2023, noviembre 13). *La naviera MSC decide invertir en el Puerto de Hamburgo ante la parálisis de su muelle en Valencia*. <https://www.vozpopuli.com/espana/comunidad-valenciana/naviera-msc-decide-invertir-hamburgo-paralisis-puerto-valencia.html>

World Bank. (2019.). *World Development Report 2019: The Changing Nature of Work*. World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/124231468154457220/pdf/207420PUB0REPL00Box188416B00PUBLIC0.pdf>

ANEXO DE ODS

En este apartado, nos sumergiremos en la esencia de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), una iniciativa global que busca transformar nuestro mundo hacia un futuro más justo, equitativo y sostenible. Los ODS, establecidos por las Naciones Unidas, representan un llamado universal a la acción para abordar desafíos apremiantes como la pobreza, el hambre, la salud, la educación, la igualdad de género, el agua limpia, el saneamiento y muchos otros aspectos cruciales que impactan directamente en la calidad de vida de las comunidades en todo el planeta.

En este contexto, exploraremos cómo este trabajo fin de grado se alinea y contribuye a la consecución de estos objetivos. El sector portuario en España ejerce una influencia significativa en el logro de varios de estos objetivos como veremos más adelante.

Este análisis profundo nos permitirá comprender cómo nuestro trabajo se inscribe en un marco más amplio de responsabilidad social y desarrollo sostenible, aportando así a la construcción de un futuro más prometedor y resiliente para las generaciones venideras.

Objetivos de Desarrollo Sostenibles	Alto	Medio	Bajo	No Procede
ODS 1. Fin de la pobreza.				X
ODS 2. Hambre cero.				X
ODS 3. Salud y bienestar.			X	
ODS 4. Educación de calidad.			X	
ODS 5. Igualdad de género.			X	
ODS 6. Agua limpia y saneamiento.		X		
ODS 7. Energía asequible y contaminante.		X		
ODS 8. Trabajo decente y crecimiento económico.	X			
ODS 9. Industria, innovación e infraestructuras.	X			
ODS 10. Reducción de las desigualdades.				X
ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles.			X	
ODS 12. Producción y consumo responsables.			X	
ODS 13. Acción por el clima.		X		
ODS 14. Vida submarina.		X		

ODS 15. Vida de ecosistemas terrestres.			X	
ODS 16. Paz, justicia e instituciones sólidas.				X
ODS 17. Alianzas para lograr objetivos.		X		

El Puerto de Valencia ha expresado su compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) establecidos por la ONU en la Agenda 2030.

En una exposición reciente, el puerto ha presentado su contribución a la comunidad portuaria en relación con los ODS 23. En particular, se ha destacado la contribución de Valenciaport a la generación de empleo y riqueza para su área de influencia, la relación ciudad-puerto con la labor que desempeñan los comités asesores de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía para coordinar espacios sostenibles para la ciudadanía.

Además, se ha señalado que la actividad de la nueva terminal del puerto cumplirá con los ODS: Salud y Bienestar; Educación de Calidad; Igualdad de Género; Agua Limpia y Saneamiento; Energía Asequible y No Contaminante; Trabajo Decente y Crecimiento Económico; Industria, Innovación e Infraestructura; Producción y Consumo Responsables; Acción por el Clima.

A continuación, se exploran algunas de las conexiones más relevantes entre el Puerto de Valencia y los ODS:

- **ODS 6: Agua limpia y saneamiento:**

El Puerto de Valencia, al ser una entidad cercana al entorno marino, debe llevar a cabo una gestión responsable del agua para prevenir la contaminación y garantizar la calidad del agua en la zona. Se espera que implemente prácticas que minimicen los impactos negativos en los recursos hídricos circundantes.

- **ODS 7: Energía Asequible y No Contaminante:**

El Puerto de Valencia puede contribuir al ODS 7 mediante la implementación de tecnologías y prácticas que mejoren la eficiencia energética en sus operaciones. Esto incluye la adopción de sistemas de iluminación eficientes, el uso de energías renovables y la optimización de procesos para reducir el consumo energético. Incentivar o implementar fuentes de energía renovable, como la solar o la eólica en las instalaciones portuarias. La electrificación de equipos y vehículos utilizados en el puerto puede ser una estrategia relevante. Fomentar el uso de modalidades de transporte sostenibles en las operaciones portuarias contribuye a reducir la dependencia de combustibles fósiles.

- **ODS 8: Trabajo Decente y Crecimiento Económico:**

El Puerto de Valencia genera empleo directo e indirecto, contribuyendo al crecimiento económico local. Además, promueve prácticas laborales justas y condiciones seguras para los trabajadores portuarios.

- **ODS 9: Industria, Innovación e Infraestructura:**

El Puerto de Valencia desempeña un papel crucial en el desarrollo de infraestructuras portuarias modernas y eficientes, promoviendo la conectividad y facilitando el comercio internacional. Su continua innovación en tecnologías portuarias contribuye al progreso de la industria.

- **ODS 13: Acción por el Clima:**

La implementación de prácticas sostenibles en el Puerto de Valencia, como la eficiencia energética y la gestión de emisiones, contribuye a mitigar el cambio climático y promover la resiliencia frente a sus impactos.

- **ODS 14: Vida Submarina:**

Dada su ubicación junto al mar, el Puerto de Valencia tiene la responsabilidad de proteger la vida submarina. Implementa prácticas de gestión ambiental que preservan la biodiversidad marina y evitan la contaminación del agua.

- **ODS 17: Alianzas para lograr los Objetivos:**

El Puerto de Valencia colabora con diversas entidades, incluidos gobiernos locales, empresas y organizaciones no gubernamentales, para abordar desafíos comunes y fomentar el desarrollo sostenible. Estas alianzas fortalecen la capacidad del puerto para contribuir efectivamente a los ODS.