

**ESTUDIO DEL
IMPACTO
ECONÓMICO
DEL PUERTO DE
ALMERÍA**

ÍNDICE

PÁGINA

1. INTRODUCCIÓN.....	6
2. CARACTERÍSTICAS, TIPOLOGÍA Y FUNCIONES DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA.....	7
2.1. Organización y Titularidad.....	9
2.2. Servicios Portuarios.....	12
CAPÍTULO 3. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA DEL PUERTO DE ALMERÍA (2000-2009).	15
3.1. Características Técnicas y Usos Comerciales.....	15
3.2. Evolución de las Inversiones del Puerto de Almería.....	18
3.3. Evolución de Tráficos en el Puerto de Almería.....	23
3.4. Especialización de Tráficos.....	32
CAPÍTULO 4. IMPACTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE ALMERÍA EN LA ESTRUCTURA PRODUCTIVA ALMERIENSE Y ANDALUZA.....	34
4.1. Ámbito y Objetivos del Estudio.....	34
4.2. Metodología.....	36
4.3. El Sector Portuario Almeriense.....	44
4.4. Economía Dependiente del Puerto.....	62
4.5. Análisis de los Multiplicadores.....	80
CAPÍTULO 5. GRADO DE DEPENDENCIA DE LA ECONOMÍA ALMERIENSE RESPECTO AL PUERTO.....	82
5.1. El Sector Portuario Almeriense: Impacto del Cese de la Actividad Portuaria.....	82
5.2. Economía Dependiente del Puerto: Impacto del Cese de la Actividad Portuaria.....	83
CAPITULO 6. ANÁLISIS D.A.F.O. E ITINERARIOS DE ACTUACIÓN..	86
CAPÍTULO 7. CONCLUSIONES.....	95

BIBLIOGRAFÍA.....	96
ANEXOS	
ANEXO I. CLASIFICACIÓN DE EMPRESAS.....	99
ANEXO II. MULTIPLICADORES TIPO I Y II	102
ANEXO III. DATOS DE IMPACTOS SOBRE EL SECTOR PORTUARIO Y SOBRE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE PARA 2005.....	106
ANEXO IV. IMPACTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE CARBONERAS.....	112

ÍNDICE DE CUADROS

PÁGINAS

CUADRO 1. OPERACIONES PORTUARIAS.....	8
CUADRO 2. SERVICIOS PRESTADOS EN LOS PUERTOS (LEY 48/2003).....	13
CUADRO 3. CONDICIONES GENERALES DEL PUERTO DE ALMERÍA...	15
CUADRO 4. MUELLES Y ATRAQUES DEL PUERTO DE ALMERÍA.....	17
CUADRO 5. INVERSIONES EN EJECUCIÓN O EJECUTADAS EN EL AÑO 2009.....	21
CUADRO 6. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS DISTINTOS TRÁFICOS DEL PUERTO DE ALMERÍA.....	24
CUADRO 7. EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS DEL PUERTO DE ALMERÍA.....	25
CUADRO 8. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DEL PUERTO DE ALMERÍA.....	28
CUADRO 9. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE BUQUES.....	31
CUADRO 10. TRÁFICO TERRESTRE DEL PUERTO DE ALMERÍA (2009).....	31
CUADRO 11. IMPACTO DIRECTO DEL SECTOR PORTUARIO (2009) (MILES DE €).....	47
CUADRO 12. IMPACTO INDIRECTO DEL SECTOR PORTUARIO (2009) (MILES DE €).....	51
CUADRO 13. VAB GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR EL SECTOR PORTUARIO (2009).....	52
CUADRO 14. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR EL SECTOR PORTUARIO (2009).....	52

CUADRO 15. VAB GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR EL SECTOR PORTUARIO (2005).....	53
CUADRO 16. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR EL SECTOR PORTUARIO (2005).....	54
CUADRO 17. IMPACTO INDUCIDO DEL SECTOR PORTUARIO (2009) (MILES DE €).....	55
CUADRO 18. VAB GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR EL SECTOR PORTUARIO (2009).....	56
CUADRO 19. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR EL SECTOR PORTUARIO (2009).....	57
CUADRO 20. VAB GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR EL SECTOR PORTUARIO (2005).....	58
CUADRO 21. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR EL SECTOR PORTUARIO (2005).....	59
CUADRO 22. IMPACTO TOTAL DEL SECTOR PORTUARIO (2005) (MILES DE €).....	60
CUADRO 23. IMPACTO DIRECTO DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE DEL PUERTO (2009) (MILES DE €).....	65
CUADRO 24. IMPACTO INDIRECTO DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE DEL PUERTO (2009) (MILES DE €).....	68
CUADRO 25. VAB GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2009).....	69
CUADRO 26. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2009).....	70
CUADRO 27. VAB GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2005).....	71
CUADRO 28. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2005).....	72
CUADRO 29. IMPACTO INDUCIDO DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE DEL PUERTO (2009) (MILES DE €).....	74
CUADRO 30. VAB GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2009).....	75
CUADRO 31. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2009).....	76
CUADRO 32. VAB GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2005).....	77
CUADRO 33. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2005).....	78
CUADRO 34. IMPACTO TOTAL DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE DEL PUERTO (2009) (MILES DE €).....	79
CUADRO 35. MULTIPLICADORES GLOBALES.....	81
CUADRO 36. IMPACTO TOTAL DEL CESE DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA (MILES DE €).....	83
CUADRO 37. IMPACTO TOTAL DEL CESE DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA SOBRE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (MILES DE €).....	85

GRÁFICO 1. INVERSIONES REALIZADAS EN LOS DISTINTOS PUERTOS (2000-2009) (MILES DE €).....	19
GRÁFICO 2. INVERSIONES POR OBJETIVOS DEL PUERTO DE ALMERÍA EN 2009.....	22
GRÁFICO 3. TRÁFICO TOTAL PORTUARIO (2000-2009) (MILES DE TONELADAS).....	23
GRÁFICO 4. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES DE 20 PIES O MAYORES (TEUs).....	27
GRÁFICO 5. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE PASAJEROS.....	29
GRÁFICO 6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DE CRUCEROS.....	29
GRÁFICO 7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS.....	30
GRÁFICO 8. EVOLUCIÓN DE LOS COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN DEL PUERTO DE ALMERÍA CON RESPECTO AL RESTO DE PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.....	33
GRÁFICO 9. EVOLUCIÓN DE LOS COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN DEL PUERTO DE ALMERÍA CON RESPECTO AL RESTO DE PUERTOS ANDALUCES.....	33
GRÁFICO 10. NIVELES DE INFLUENCIA DEL IMPACTO ECONÓMICO.....	36
GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DEL IMPACTO DIRECTO DEL SECTOR PORTUARIO.....	49
GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN DEL IMPACTO INDIRECTO DEL SECTOR PORTUARIO.....	53
GRÁFICO 13. EVOLUCIÓN DEL IMPACTO INDUCIDO DEL SECTOR PORTUARIO.....	57
GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL IMPACTO TOTAL DEL SECTOR PORTUARIO.....	60
GRÁFICO 15. EVOLUCIÓN DEL IMPACTO DIRECTO DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE.....	66
GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL IMPACTO INDIRECTO DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE.....	71
GRÁFICO 17. EVOLUCIÓN DEL IMPACTO INDUCIDO DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE.....	77
GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN DEL IMPACTO TOTAL DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE.....	79

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

PÁGINAS

ILUSTRACIÓN 1. ESTRUCTURA DEL PUERTO DE ALMERÍA PARA USOS.....	18
ILUSTRACIÓN 2. VISTA AÉREA DEL PUERTO DE ALMERÍA CON VARIOS CRUCEROS ATRACADOS.....	20
ILUSTRACIÓN 3. FUTURAS OBRAS DEL PUERTO DE ALMERÍA.....	22

Equipo de Redacción

Almudena Guarnido Rueda (Directora)
Andrés Sánchez Picón
Ignacio Amate Fortes
Luis Carlos Berino Díaz de Bedoya
Sonia Zurita Sánchez

Departamento de Economía Aplicada

UNIVERSIDAD DE ALMERÍA.

ESTUDIO DEL IMPACTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE ALMERÍA

1. INTRODUCCIÓN

La globalización, que conlleva una descentralización del proceso productivo, la liberalización de las economías, y la creación y ampliación de grandes áreas comerciales, han llevado a lo largo de las últimas décadas a una expansión continuada de los intercambios comerciales internacionales y, por tanto, del tráfico marítimo y de la actividad en los puertos.

Este crecimiento ha llevado ligado nuevos escenarios y retos en las actividades marítimo-portuarias que han derivado en nuevas líneas de actuación como son el fomento de una mayor competencia inter e intraportuaria, un creciente proceso de containerización de la mercancía, de la intermodalidad y de la logística, la integración vertical y horizontal de los proveedores de servicios marítimos y portuarios, la entrada de nuevas actividades que en ocasiones son ajenas al negocio marítimo-portuario y nuevas preocupaciones relacionadas con la seguridad y el medioambiente.

De modo que, hoy en día se entiende que la función de los puertos desborda su tradicional papel como meros puntos de embarque o desembarque de mercancías y pasajeros, para convertirse en centros en los que se ubica toda una serie de actividades que generan valor añadido. Además, la sociedad, no sólo está demandando de los puertos una administración eficiente de sus recursos y la prestación de unos servicios económicos y de calidad, sino que les exige una ampliación de sus responsabilidades hacia asuntos de interés general que contribuyen al bienestar de los ámbitos locales y regionales en los que se encuentran implantados: cuidado del medio ambiente, fomento de la investigación y la cultura y, muy especialmente, creación de riqueza y empleo.

Aunque existe un consenso generalizado respecto al papel estratégico de las infraestructuras portuarias en el desarrollo económico y social, desde mediados de la pasada década los puertos españoles vienen promoviendo investigaciones para evaluar la repercusión económica de sus actividades.

El interés de la Autoridad Portuaria de Almería y de su fundación, la Fundación Bahía Almeriport, personificados en sus respectivos presidentes, D^a Trinidad Cabeo Rodríguez y D. Diego Martínez Cano, por mantener esta línea de investigación y actualizar las estimaciones del impacto económico del Puerto sobre Almería y la Comunidad Autónoma de Andalucía, han promovido este nuevo estudio por parte de la Universidad de Almería ofreciendo, como novedad metodológica más destacable, la elaboración de un modelo que permite mostrar una perspectiva dinámica del impacto económico portuario. Los resultados de este trabajo se presentan al lector, con el deseo de facilitar un análisis y valoración objetiva del importante papel económico y social que desempeña nuestro Puerto.

Con este fin el estudio se organiza de la siguiente manera; en el capítulo segundo se efectúa una revisión selectiva de las principales cuestiones de

economía portuaria, de manera tal que el lector conozca con precisión que es un puerto marítimo, que funciones desempeña, quienes son los agentes encargados de realizarlas, etc... A continuación, en el capítulo tercero, se dedica a analizar con detalle la evolución seguida por el Puerto de Almería durante la última década (1999-2009), reflejando los gráficos según tipos de mercancía y precisando aquellos sectores productivos cuyas importaciones o exportaciones se vehiculan en mayor medida por el Puerto. El capítulo cuarto, el cual constituye el núcleo central del trabajo, se cuantifican los efectos directos, indirectos e inducidos que la existencia del Puerto de Almería representa en nuestra estructura productiva. Se efectuarán dos estimaciones distintas (2005 y 2009) de modo que, partiendo de los datos del primer estudio de impacto económico realizado hasta el año 2000, veamos también el impacto a lo largo de la década y ver cómo la evolución del Puerto de Almería ha impactado en los distintos agentes económicos portuarios – Industria Portuaria e Industria Dependiente del Puerto. En el capítulo quinto, se hará un análisis del grado de dependencia de la economía almeriense respecto al puerto. En el capítulo sexto, se muestra un análisis DAFO e itinerarios de actuación tras los resultados obtenidos en el capítulo anterior y, finalmente, en el capítulo séptimo se presentan las conclusiones del trabajo.

2. CARACTERÍSTICAS, TIPOLOGÍA Y FUNCIONES DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA.

La Unión Europea (Parlamento Europeo, 1993) define los puertos en términos de área portuaria, constituida por un conjunto de muelles, dársenas y superficie terrestre donde se realizan las operaciones de servicio a buques y carga. Se incluye dentro de esta área la infraestructura (muelles, áreas de almacenamiento, astilleros, etc.), la superestructura, que incluye unidades fijas construidas sobre la infraestructura (edificios, talleres, etc.) y los equipos móviles (grúas, carretillas, etc.).

Se trata, pues, de unidades económicas y de prestación de servicios de una notable trascendencia que se configuran como lugares de intercambio entre dos modos de transporte, el marítimo y el terrestre, bien sea por carretera o por ferrocarril, de ahí que un aspecto crucial de los mismos sea su carácter intermodal.

Según la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se denomina **puerto marítimo** al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario¹, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

¹ Se entiende por tráfico portuario las operaciones de entrada, salida, atraque desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamiento y de pasajeros o tripulantes así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

Aquellos puertos marítimos que son relevantes respecto al conjunto del sistema portuario español, son denominados “*puertos de interés general*”².

A su vez, los puertos marítimos pueden ser comerciales o no comerciales.

Los puertos comerciales son aquellos que reúnen las condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en él se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de prestación, que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas.

CUADRO 1



Fuente: Elaboración Propia.

² Son puertos de interés general y por lo tanto, y de acuerdo con el artículo 149.1.20 de la Constitución Española, competencia exclusiva de la Administración del Estado, los siguientes: Pasajes, Bilbao, Santander, Gijón-Musel, Avilés, San Cibrao, Ferrol y su ría, A Coruña, Vilagarcía de Arousa y su ría, Marín y ría de Pontevedra, Vigo y su ría, Huelva, Sevilla y su ría, Cádiz y su bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezuela y Puerto Sherry), Tarifa, Algeciras-La Línea, Málaga, Motril, Almería, Carboneras, Ceuta, Melilla, Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras), Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto, Castellón, Tarragona, Barcelona, Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón, Eivissa, La Savina, Arrecife, Puerto Rosario, Las Palmas (que incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, Guía de Isora, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca.

Los cambios acontecidos en el transporte marítimo (globalización de la economía, alianzas entre empresas navieras, etc.) exigen nuevos servicios y prestaciones. Ante este hecho, se asiste a una ampliación del concepto de los puertos, que han dejado de jugar un papel pasivo, como meros receptores de mercancías, para adoptar una postura activa y dinámica, dirigida hacia la prestación de actividades con una clara orientación comercial, y dar respuesta ágil a las necesidades cambiantes de sus clientes. Es decir, se pasa de una visión tradicional del puerto como un lugar que permite el paso ininterrumpido de un flujo de transporte (concepto puerto a puerto), a una concepción de los puertos como centros de conexión intermodal y plataformas logísticas que se integran como parte fundamental en un sistema general de transporte (concepto puerta a puerta).

Las actividades y servicios portuarios difieren entre sí en aspectos tales como la naturaleza de las operaciones que realizan, los objetivos que persiguen, el grado de competencia en que se desarrollan o el nivel de regulación al que están sometidas.

2.1. Organización y Titularidad:

La multiplicidad de actividades y de operadores que tienen lugar en el ámbito portuario exige la existencia de un organismo que realice las labores de coordinación. Si bien en la mayor parte del mundo la gestión de los puertos es llevada a cabo por autoridades portuarias, pueden encontrarse grandes diferencias entre países, incluso entre los puertos de un mismo país. Tales diferencias aparecen fundamentalmente en términos del tipo de propiedad de la autoridad portuaria y de su responsabilidad en la gestión y prestación de instalaciones y servicios. Así pueden encontrarse naciones en las que el sistema portuario es gestionado de forma independiente (países anglo-sajones), mientras que otros países siguen un modelo más centralizado (países con tradición latina, como Francia, España o Italia), pudiendo encontrar puertos de responsabilidad local o municipal (Alemania, Países Bajos y Bélgica), lo que confiere gran diversidad al sector.

Así pues, los modelos de organización portuaria muestran como el grado de intervención pública es variable, pero siempre presente (excepto casos de privatización total de los puertos británicos en los años 80). El grado de intervención está determinado por la implicación pública en las infraestructuras y superestructuras portuarias.

Existe una clasificación comúnmente aceptada introducida por Baird (1995) y Juhel (1997), diferenciando tres modelos de puertos en función de su intervención:

- a) Puerto Landlord: la infraestructura es propiedad de la entidad que se ocupa de la gestión y que en algún caso actúa de operador. El resto de servicios

que no se incluyen en el ámbito de las infraestructuras son prestados de forma indirecta por entidades privadas a través de contratos.

En este tipo de organización los elementos necesarios para poder prestar los servicios (grúas, remolcadores, embarcaciones de amarre, etc.) son propiedad de la entidad que tiene adjudicada la prestación del servicio.

- b) Puerto Tool: el ente gestor es titular de todas las infraestructuras y equipamiento. Las entidades privadas proveen los servicios generalmente a través de licencias o concesiones, pero no son propietarios ni de los activos ni de los medios necesarios. Sólo la operativa diaria de los de los servicios se encuentra en “manos” privadas. En este tipo de organización podríamos englobar a la mayor parte de los puertos españoles antes de la entrada en vigor de la Ley 27/92, los puertos italianos, o casos tan significativos como el puerto de Amberes.
- c) Puerto de Servicios (Services Port): la entidad pública responsable es titular dominial, gestora y responsable de todo el puerto en conjunto incluyendo todas las infraestructuras, medios y bienes necesarios para el desarrollo de todos sus fines, así como todos los servicios portuarios. En este tipo de modelo encontramos puertos de extremo Oriente, como Shanghái o Singapur, y del índico, como Colombo o Durban. Hoy en día es un modelo en desuso.

En general, la organización portuaria a nivel mundial es una organización de carácter mixto entre lo público y lo privado: los modelos de gestión evolucionan hacia tasas de mayor liberalización y competencia pero sin caer en el extremo de la privatización absoluta.

El sistema portuario español de titularidad estatal está gestionado por 27 autoridades portuarias que, pese a actuar con autonomía, son coordinadas y controladas por Puertos del Estado, ente público, adscrito al Ministerio de Fomento, que tiene personalidad jurídica y patrimonios propios, plena capacidad de obrar y cuyas actividades se ajustan al ordenamiento jurídico privado, excepto en el ejercicio de funciones de carácter público.

Bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Fomento, a Puertos del Estado le corresponde los siguientes cometidos:

- ejecutar la política portuaria del Gobierno,
- coordinar y controlar la eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal,
- coordinar los diferentes órganos de la administración del Estado que establecen controles en los espacios portuarios,
- promover la investigación y el desarrollo y la formación en materias portuarias,
- planificar, coordinar y controlar el sistema de señalización marítima.

Por su parte, las autoridades portuarias son entidades de derecho público, que tienen personalidad jurídica y patrimonios propios independientes de los del Estado y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines. Están dotadas de gran autonomía funcional y de gestión, y operan con objetivos y procedimientos de gestión empresarial.

Son competencia de las autoridades portuarias las siguientes funciones:

- a) ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- b) gestión del dominio público portuario y de señales marítimas; optimización de la gestión económica y rentabilización de su patrimonio y presupuesto.
- c) fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario y
- d) coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

Algunas de las funciones que desempeña Puertos del Estado suponen un límite a la autonomía de gestión que se otorga a las autoridades portuarias. En este sentido, corresponde a Puertos del Estado definir los objetivos generales de gestión de las autoridades portuarias a través de los planes de empresa que se acuerden con ellas, aprobar la programación financiera y de inversiones de las mismas, autorizar la participación de las autoridades portuarias en sociedades mercantiles, controlar el cumplimiento de los objetivos fijados para cada una de ellas. A su vez, el seguimiento y control de la eficacia de Puertos del Estado corresponde al Ministerio de Fomento, que también aprueba su plan anual de objetivos.

Durante los últimos años, el principio de gestión unitaria ha regido la provisión de las actividades portuarias, de modo que la autoridad portuaria ha concentrado todas las competencias y responsabilidades relativas a la gestión (realización, autorización y control, según proceda) de los tráfic y servicios portuarios, tanto si se prestan en la zona terrestre como en la marítima del puerto. En la actualidad se admite que la iniciativa privada participe directamente en la prestación de parte de los servicios portuarios. En concreto, la Ley 48/2003³ de

³ El Congreso aprobó el 21 de julio de 2010 por unanimidad una nueva Ley de Puertos. La Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. Con una nueva regulación que, además de potenciar la calidad y la eficiencia como elementos claves de futuro, premia la buena gestión y bonifica la superación de los niveles de productividad actuales, apuesta por unos puertos comprometidos con su entorno socioeconómico, bonificando las buenas prácticas ambientales, e impulsa la plena integración de los puertos en el sistema de transporte.

Como el trabajo va analizar la década desde el año 2000 hasta el 2009, esta ley será obviada por la que había en vigor para el periodo objeto de estudio que es la ya mencionada Ley 48/2003.

Régimen Económico y Prestación de servicios mantiene un modelo de gestión de los puertos españoles tipo *landlord*, acentuando sus características. Frente al modelo anterior, en el que la titularidad de los servicios portuarios recaía en las autoridades portuarias, bajo el nuevo esquema, solamente se admite la actividad prestacional de las autoridades portuarias en caso de ausencia o insuficiencia de iniciativa privada. Derivado del marco descrito, se establece una regulación del dominio portuario orientada a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones. En este marco, las autoridades portuarias dejan de ser titulares de los servicios, limitándose su papel a la provisión y gestión de espacios de dominio público y a la regulación de la actividad económica que constituyen los servicios portuarios básicos que, a su vez, corren a cargo del sector privado.

2.2. Servicios Portuarios:

De acuerdo con lo previsto en la Ley 48/2003, la prestación de servicios en los puertos de interés general se realizará por las Autoridades Portuarias en los casos en que proceda y por los particulares que tengan la correspondiente licencia o autorización, según corresponda.

Los servicios se clasifican en:

a) **Servicios portuarios**, que podrán ser *generales o básicos*.

Los servicios portuarios generales son aquellos servicios comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud y son: ordenación, coordinación y control del tráfico portuario; coordinación y control de los servicios básicos; señalización, balizamiento y otras ayudas; vigilancia, seguridad y policía; alumbrado; limpieza; prevención y control de emergencias.

Los servicios portuarios básicos se corresponden con aquellas actividades comerciales que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario. Son los siguientes: practicaaje; técnico-náuticos: remolque y amarre y desamarre de buques; al pasaje (pasajeros, equipajes y vehículos); manipulación y transporte de mercancías; recepción de desechos generados por buques. Estos servicios básicos están sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en la ley, que se desarrollarán en los correspondientes pliegos reguladores de los servicios, con la finalidad de garantizar su prestación en condiciones de seguridad, continuidad y regularidad, cobertura, calidad y precios razonables, así como respeto al medio ambiente. A su vez, las Autoridades Portuarias deberán adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios básicos.

b) **Servicios comerciales y otras actividades**, que son la prestación de servicios portuarios o no, cuya realización esté permitida en el dominio

público portuario: Consignación, mayoristas de pescado, venta o subasta de pesca, almacenamiento, gestión amarres deportivos, etc.

c) **Servicio de señalización marítima**, en el que se incluyen la instalación, mantenimiento, control e inspección de las ayudas a la navegación marítima.

CUADRO 2. SERVICIOS PRESTADOS EN LOS PUERTOS (LEY 48/2003)



Fuente: Elaboración Propia.

En cuanto a los costes de los servicios gestionados por las Autoridades Portuarias, la Ley 48/2003 modifica el sistema de tasas anterior y se posiciona en

un sistema donde se concibe a las Autoridades Portuarias, además de como promotoras de estrategias globales tendentes a establecer y profundizar en las ventajas competitivas de los puertos de su gestión, como proveedoras de infraestructuras y reguladoras del dominio público, además de prestadoras subsidiarias de servicios portuarios básicos. Las tasas portuarias, aquéllas exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación de servicios no comerciales por las Autoridades Portuarias, vienen reguladas en la Ley de forma muy exhaustiva. Muy sintéticamente, pueden resumirse en las siguientes:

- a) Por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario:
 - Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario en virtud de una concesión o autorización.
 - Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias:
 - Por los buques y embarcaciones, tasa del buque y tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.
 - Por los pasajeros y vehículos en régimen de pasaje, tasa del pasaje.
 - Por la mercancía, tasa de la mercancía.
 - Por el buque de pesca y la pesca fresca se devengará una única tasa, denominada tasa de la pesca fresca.
 - Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios. Se refiere a la prestación por terceros de servicios y el ejercicio de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza.
- b) Por la prestación de servicios no comerciales por las Autoridades Portuarias (definidos anteriormente):
 - Tasa por servicios generales.
 - Tasa por servicio de señalización marítima.

Si bien en el análisis empírico de nuestro trabajo que abarca el periodo 2000-2009 no va a tener ningún efecto, hay que mencionar que en la vigente Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general contempla una mayor libertad tarifaria en la que las Autoridades Portuarias podrán fijar sus propias tasas, al igual que ocurre con el resto de puertos de Europa y del mundo.

3. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA DEL PUERTO DE ALMERÍA (2000-2009).

Para ver el desarrollo experimentado en el Puerto de Almería vamos a analizar las características técnicas del puerto que nos permitirá tener una idea general de los aspectos que conforman la fisonomía de la infraestructura portuaria donde tienen lugar las actividades económicas. Además, incorporaremos el estudio de las inversiones realizadas así como una exposición detallada de la evolución de las principales variables de tráfico portuario para el periodo de tiempo considerado, que comprende los años que van desde 2000-2009. El año inicial corresponde al último que se trató en el anterior estudio, lo que facilitará enlazar las series y también las conclusiones que se obtenga con este nuevo trabajo, y el último responde únicamente a que es la información disponible más reciente. Dicha información, procede de las Memorias del Puerto de Almería, elaboradas anualmente por su Autoridad Portuaria, y de Puertos del Estado.

3.1. Características Técnicas y Usos Comerciales.

Con la promulgación de 1992 de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante se crea la Autoridad Portuaria de Almería en la que se agrupan los Puertos de Almería, Motril y Carboneras.

Situado en el extremo Sur-oriental de la Península Ibérica, en el circuito natural de navegación del Mediterráneo, frente a las costas africanas y en el eje de comunicaciones Suez-Gibraltar, el Puerto de Almería tiene una ubicación privilegiada cuyo valor se ha mantenido siempre.

CUADRO 3
CONDICIONES GENERALES DEL PUERTO DE ALMERÍA

Situación		Vientos		Máx. altura de ola (m)	Carrera máxima de marea (m)	Limitaciones de Entrada			
Longitud	Latitud	Reinante	Dominante	4,75	0,63	Canal		Boca	
						Ancho (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Calado (m)
2°28'W	36°50'N	SW	SW			200	13	300	13

Fuente: Elaboración Propia a partir de datos de la Autoridad Portuaria de Almería (APA).

Conscientes de esta excelente posición geográfica, mientras el puerto motrileño veía en esos años notablemente mejorada su dotación armamentística y de redes de suministro, y el Puerto de Carboneras empezaba a consolidarse como un punto estratégico para la salida y llegada de graneles, el Puerto de Almería comenzaba su especialización hacia el tráfico de pasajeros, llegando a situarse, a comienzos del año 2000, en el segundo puerto español en tráfico de pasajeros con el norte de África, después de Algeciras.

Si bien a lo largo de la década se ha continuado con la expansión del tráfico de pasajeros, se han abierto nuevas líneas de actuación para el desarrollo y crecimiento del puerto como la captación del tráfico de cruceros y, desde el 2005, y coincidiendo con la separación del Puerto de Motril de la Autoridad Portuaria de Almería, ésta centra en su estrategias de desarrollo en el establecimiento de líneas de tráfico marítimo internacional de contenedores, lo que ha supuesto que el Puerto de Almería haya acometido una profunda reorganización de su espacio portuario.

En la actualidad el Puerto de Almería está compuesto por tres dársenas. La dársena comercial, la dársena pesquera y la deportiva.

La dársena comercial, con una longitud total de 2.904 m, está destinada a usos comerciales y de pasajeros. Está integrada, a su vez, por el muelle de levante, el muelle de Pechina y tres zonas bien delimitadas: *la zona comercial de pasajeros* que incluye el muelle de ribera 2ª alineación, el muelle de ribera 2ª alineación y la terminal de pasajeros (ubicada entre los siguientes pantalanés: pantalán nº 1, alineación poniente, pantalán nº 1, alineación levante, pantalán nº 2, alineación poniente y el pantalán nº 2, alineación levante). Luego encontraríamos, *la zona comercial destinada a mercancía general (Ro-Ro)*, integrada por el muelle de poniente (con tráficos de mercancía general, graneles sólidos y líquidos) y el muelle ribera-poniente (mercancía general y Ro-Ro) y por último, *la zona comercial destinada a graneles* (graneles sólidos con y sin instalaciones especiales y graneles líquidos).

El tráfico de contenedores ocupa un lugar relevante en el movimiento comercial del Puerto. De hecho, la ampliación del muelle de poniente con el fin de convertirlo en un terminal para el tráfico de contenedores, ha sido la inversión más importante de las realizadas en la última década. Los avances conseguidos se han visto plasmados en septiembre de 2009, con la apertura de una línea marítima de buques portacontenedores, por parte de la naviera israelí ZIM Line, así como con los ensayos para la puesta en funcionamiento de líneas “Short Sea Shipping” (tráfico marítimo a corta distancia con clara vocación intermodal, que impulsada desde la UE, se presenta como una alternativa de salida para los productos hortícolas almerienses).

La dársena pesquera, con una longitud de 1.208 m y un ancho de 10 m, es dónde se desarrollan las actividades pesqueras. Incluye los muelles dique Sur,

dique Oeste, armamento y los de ribera 1ª, 2ª, 3ª y 4ª alineación, donde se encuentra ubicada el puerto pesquero en el que se encuentran las instalaciones pesqueras (nueva lonja (2.040 m²), casetas de exportadores (2.349 m²), casetas de armadores (6.565 m²) y nuevas casetas de armadores (6.555,9 m²), el varadero, los astilleros, otras estructuras de avituallamiento, embarcaciones menores, así como otras edificaciones e instalaciones de uso público.

CUADRO 4. MUELLES Y ATRAQUES DEL PUERTO DE ALMERÍA				
CLASIFICACIÓN POR DÁRSENAS				
Nombre	Longitud (M)	Calado (M)	Ancho (M)	Empleos
DE SERVICIO				
Dársenas Comerciales				
M. Levante	219	8	45	Pasajeros
M. Ribera 1ª Alineación	281	10	70	Ro-Ro. Pasajeros. Mercancía General
1º Pantalán Atraque Ro-Ro 5.	157	10	20	Ro-Ro. Pasajeros. Mercancía General
1º Pantalán Atraque Ro-Ro 4.	184	10	20	Ro-Ro. Pasajeros. Mercancía General
2º Pantalán Atraque Ro-Ro 3.	200	10	20	Ro-Ro. Pasajeros. Mercancía General
2º Pantalán Atraque Ro-Ro 2.	200	10	20	Ro-Ro. Pasajeros. Mercancía General
M. Ribera 2ª Alineación	450	9,5	135	Ro-Ro. Pasajeros. Mercancía General
M. Ribera- Poniente	300	12	40	Ro-Ro. Mercancía General
M. Poniente	385	10,5	90	Mercancía general. Graneles Sólidos sin inst.esp. Graneles Sólidos con inst.
	215	12		esp. Graneles líquidos
M. Pechina	313	16	340	Graneles Sólidos sin inst.esp.
Longitud Total	2.904			
Dársenas Deportivas				
Contradique	90	1,5	6	Deportivo
M. Ribera	141	1,5	10	Deportivo
Dique 1ª Alineación	40	1,5	9,5	Deportivo
Dique 1ª Alineación	85	3	9,5	Deportivo
Dique 2ª Alineación	145	3	9,2	Deportivo
Longitud Total	501			
Dársenas Pesqueras				
M. Ribera, 1ª Alineación	90	5	80	Pesca
M. Ribera, 2ª Alineación	100	5	100	Pesca
M. Ribera, 3ª Alineación	191	5	100	Pesca
M. Ribera, 4ª Alineación	90	5	140	Pesca
M. Dique Sur	519	5	100	Pesca
M. Armamento	85	5	14	Pesca
M. Dique Oeste	133	4	20	Embarcación Oficiales
Longitud Total	1.208		10	
Total de Servicio	4.613		17	
DE PARTICULARES				
Total de Particulares	0	0	0	
Total	4.613			

Fuente: APA.

Por último, *la dársena deportiva*, con una longitud de 501 m, en la que se desarrollan actividades náutico-deportivas.

ILUSTRACIÓN 1: ESTRUCTURA DEL PUERTO DE ALMERÍA POR USOS.



Fuente: APA.

3.2. Evolución de las Inversiones.

Las inversiones realizadas desde 2000-2009 han crecido como nunca en la historia del puerto ya que éstas han sido decisivas en la transformación del mismo.

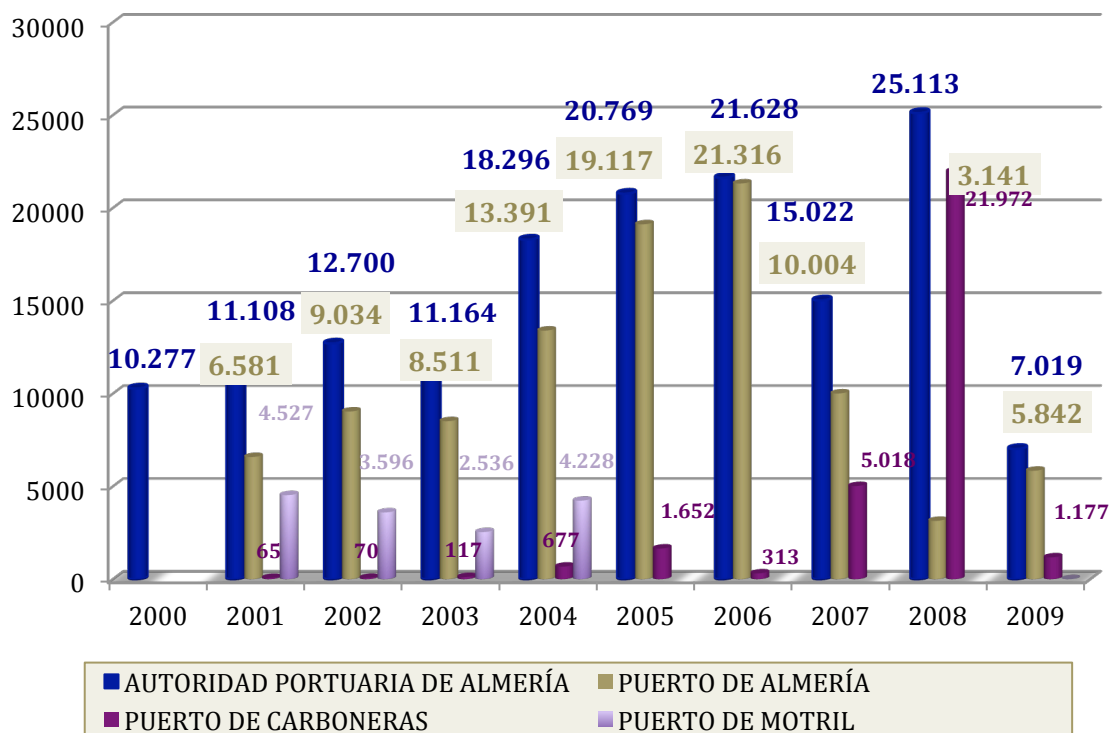
Siempre con el objetivo de obtener un puerto moderno y más competitivo el Puerto de Almería se ha ido configurando, conforme a su Plan Estratégico, dirigiendo sus inversiones hacia la adaptación de nuevos tráfico, como en la creación de nuevas posibilidades que ayudaran al crecimiento del puerto y por tanto, ayudar al desarrollo económico de nuestra ciudad y nuestra región. Así, hasta el año 2002, el Puerto de Almería centra sus inversiones en las

infraestructuras necesarias para transformar la antigua dársena comercial en una gran terminal de pasajeros, la cual ha permitido duplicar la capacidad de atraques ferrys tipo Ro-Ro, además de una estación marítima de más de 7.000 m² que han hecho posible que el Puerto de Almería se mantenga firme y seguro en el tráfico de pasajeros con el Norte de África.

A partir de ese momento y, como consecuencia del déficit de superficie y para evitar el estrangulamiento en el muelle de graneles sólidos entre líneas de atraque y superficie de depósito, así como para satisfacer la creciente demanda de tráfico de graneles y mejorar las condiciones medioambientales, se apuesta por desviar el tráfico de mercancías, como el yeso, hacia otros puertos de la provincia y se intenta abrir brecha en un tráfico tan competitivo como son los contenedores.

Por todo esto, desde 2003 y hasta 2007, el Puerto de Almería inicia la inversión más importante de las realizadas en la primera década del siglo XXI, ampliación del muelle de poniente, con el fin de crear una gran terminal para el tráfico de contenedores.

GRÁFICO 1: INVERSIONES REALIZADAS EN LOS DISTINTOS PUERTOS (2000-2009) (Miles de euros)



Fuente: Anuario Estadísticos de Puertos del Estado (2000-2009) y Memorias de la APA (2000-2009).

Desde el 2007, el Puerto de Almería sigue avanzando hacia un puerto más moderno, sostenible, seguro y con altos estándares de calidad elaborando nuevos modelos de desarrollo y estrategias en las que la búsqueda de nuevos tráficos y mercados, la continuidad en el mantenimiento y aumento del tráfico de pasajeros y vehículos, la recuperación de la actividad pesquera, la potenciación de la náutica recreativa, el tráfico de contenedores, la creación de una zona de actividades logísticas, establecimiento de nuevas líneas marítimas ligados a los sectores estratégicos de nuestra provincia y sus zonas de influencia, la integración en las redes logísticas, la integración Puerto-Ciudad y el tráfico de cruceros se van a convertir en sus prioridades, y por tanto, las que van a concentrar la actividad inversora del puerto en los próximos años.

ILUSTRACIÓN 2: VISTA AÉREA DEL PUERTO DE ALMERÍA CON VARIOS CRUCEROS ATRACADOS.

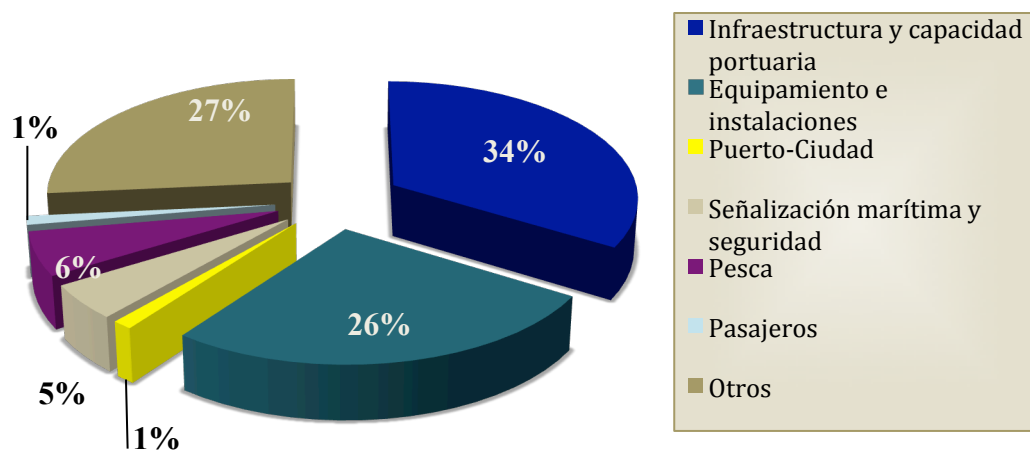


Fuente: APA.

CUADRO 5. INVERSIONES EN EJECUCIÓN O EJECUTADAS EN EL AÑO 2009				
	PRESUPUESTO TOTAL APROBADO	CERTIFICADO EN 2009	CERTIFICAD O A ORIGEN	SITUACIÓN DIC. 2009
PRINCIPALES INVERSIONES				
Desarrollo de Poniente del Puerto de Almería. 3ª Fase (Sondeos Marítimos)	1.351.454	1.351.454	1.351.454	Ejecutado
Desarrollo de Poniente. Estudios previos Dique exterior fase I	108.870	108.870	108.870	Ejecutado
Nuevo Puesto de Inspección fronteriza	3.860.677	2.153.539	3.224.864	En ejecución
Muelles de Ribera I y II en Puerto de Carboneras	1.177.537	1.177.537	1.177.537	En ejecución
Nuevas instalaciones Puerto Pesquero	2.059.000	476.153	476.153	En ejecución
OBRAS MENORES				
Actuaciones de Acondic. de Infraestructuras Muelles Poniente y Ribera	298.165	212.492	212.492	En ejecución
Pavimentación e instalaciones Explanada 2ª Alineación Muelle de Poniente	272.677	272.677	272.677	Ejecutado
Pavimentación com MBC explanada trasera 2ª Alineación Muelle Poniente	155.963	155.963	155.963	Ejecutado
Otras obras menores	180.290	180.290	180.290	Ejecutado
OTRAS INVERSIONES				
ACTUACIONES EN PUERTO PESQUERO: Geotecnia y Proyectos	551.000	19.006	431.000	En ejecución
Actuaciones en Muelle de Levante	91.679	91.679	91.679	Ejecutado
Sistemas de Seguridad	284.044	284.044	284.044	Ejecutado
Red Contraincendios. Fase 2	260.000	9.890	9.890	En ejecución
Faro de Garrucha	158.000	8.382	8.382	En ejecución
Asistencias Técnicas	65.891	65.891	65.891	Ejecutado
Programas y aplicaciones informáticas	51.257	51.257	51.257	Ejecutado
Equipos informáticos	5.165	5.165	5.165	Ejecutado
Adquisiciones y suministros	156.650	156.650	156.650	Ejecutado
Liquidaciones y Revisiones	26.218	26.218	26.218	Ejecutado
Señalización Marítima	139.888	139.888	139.888	Ejecutado
Inmovilizado Financiero	72.000	72.000	72.000	Ejecutado
TOTAL AUTORIDAD PORTUARIA ALMERÍA (Euros)	11.326.426	7.019.045	8.502.365	

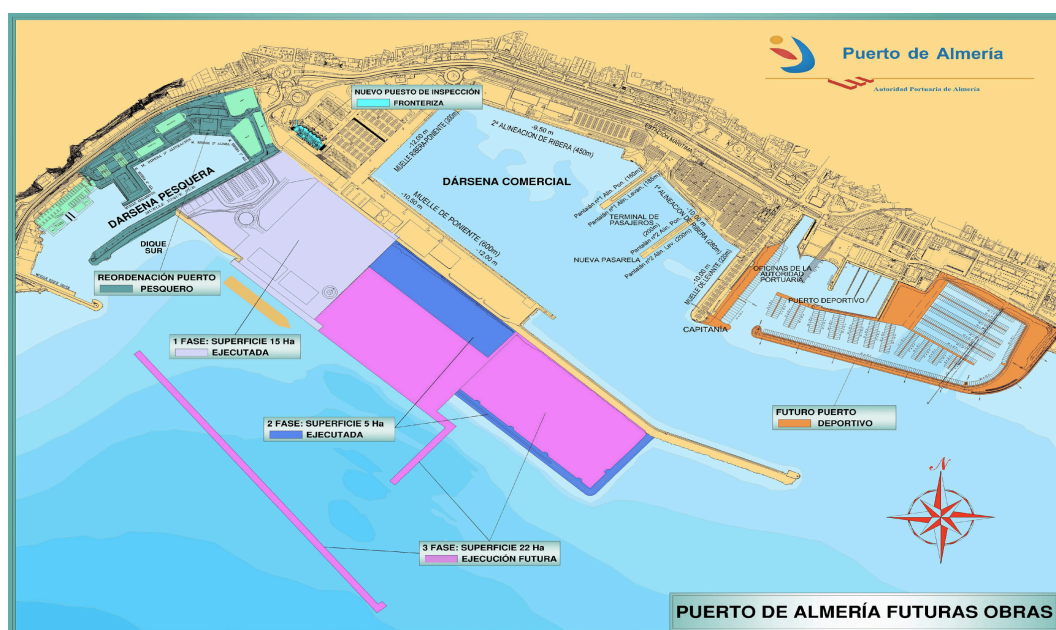
Fuente: Memoria de la Autoridad Portuaria de Almería 2009.

GRÁFICO 2: INVERSIONES POR OBJETIVOS DEL PUERTO DE ALMERÍA EN 2009.



Fuente: Anuario Estadístico de Puertos del Estado, 2009.

ILUSTRACIÓN 3: FUTURAS OBRAS DEL PUERTO DE ALMERÍA

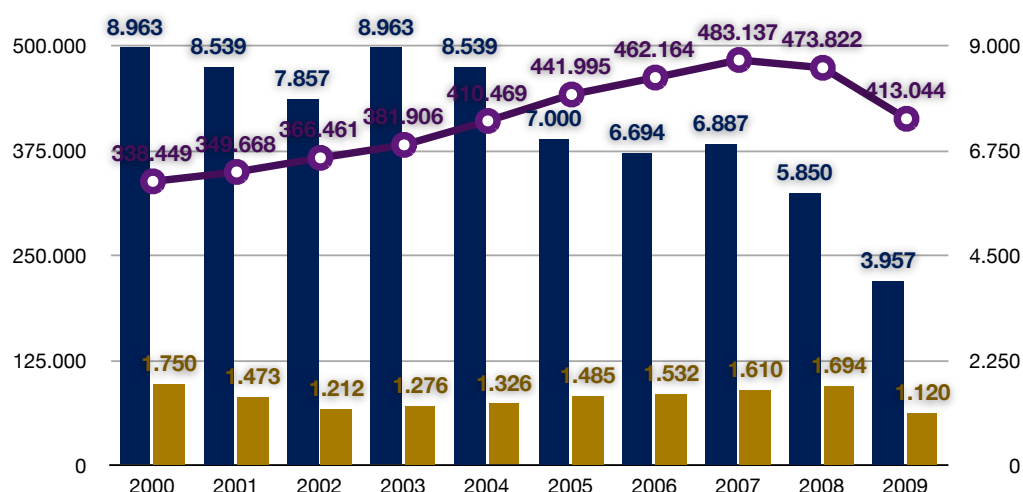


Fuente: APA

3.3. Evolución de Tráficos en el Puerto de Almería.

En 2009 el tráfico portuario total del Puerto de Almería ha sido de 1.120.302 toneladas, lo que supone un descenso de con respecto al año anterior de un 33,85%, que se corresponde con el momento económico en el que nos encontramos inmersos de caída generalizada de los tráficos en el sistema portuario.

GRÁFICO 3: TRÁFICO TOTAL PORTUARIO (2000-2009)
(Miles de Toneladas)



○ Sistema Portuario de Titularidad Estatal (SPTE)
 ■ Autoridad Portuaria de Almería
 ■ Puerto de Almería

Fuente: Anuario Estadísticos de Puertos del Estado (2000-2009) y Memorias de la APA (2000-2009).

En los siguientes cuadros y gráficos podemos observar la evolución histórica de los distintos tráficos que ha tenido el Puerto de Almería a lo largo de la primera década del siglo XXI:

CUADRO 6. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS DISTINTOS TRÁFICOS DEL PUERTO DE ALMERÍA (2000-2009)

Tráfico Total de mercancías (Toneladas)										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Graneles Líquidos	8.687	6.992	7.566	7.735	7.766	9.479	6.613	7.846	3.199	1.502
Graneles Sólidos	1.286.959	980.227	635.338	596.663	666.589	820.631	831.521	818.646	768.213	489.451
Mercancía General	385.193	415.820	441.235	517.743	493.432	507.634	547.277	629.952	747.875	507.978
Avituallamiento	64.597	63.627	123.269	149.876	155.661	142.217	140.111	149.168	169.711	117.334
Pesca Fresca	4.780	6.618	5.142	4.331	2.929	5.583	7.010	5.000	4.661	4.037
Tráfico Total	1.750.216	1.473.284	1.212.550	1.276.348	1.326.377	1.485.544	1.532.532	1.610.012	1.693.659	1.120.302
Pasajeros	736.214	853.625	949.554	1.093.626	1.125.405	1.123.897	1.083.507	1.114.783	1.163.839	1.182.834
Número de Buques	1.686	1.515	1.788	2.250	2.217	1.974	1.986	2.142	2.255	1.831
G.T. (*)	19.032.855	17.591.819	22.128.509	29.856.569	29.877.459	26.284.828	26.304.407	29.459.097	30.221.185	25.707.067
Valor Pesca (miles de €)	11.095	12.982	12.128	13.892	11.986	12.850	14.639	12.445	9.675	8.980

(*) G.T.: Es el tonelaje bruto (Gross Tonage). No se incluyen buques de guerra, embarcaciones pesqueras ni deportivas.

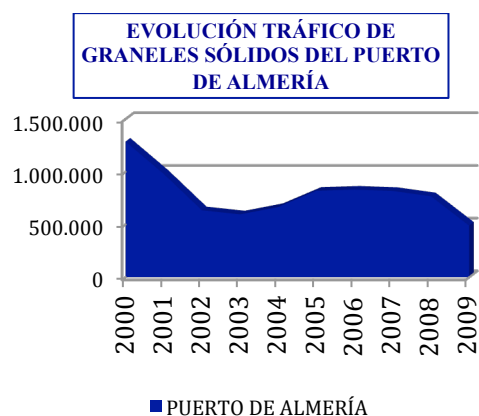
Fuente: Anuario Estadísticos de Puertos del Estado (2000-2009) y Memorias de la APA (2000-2009).

- A) **Tráfico de Mercancías:** Vamos a analizar en términos absolutos y relativos una síntesis del tráfico de mercancías agrupadas por tipos.

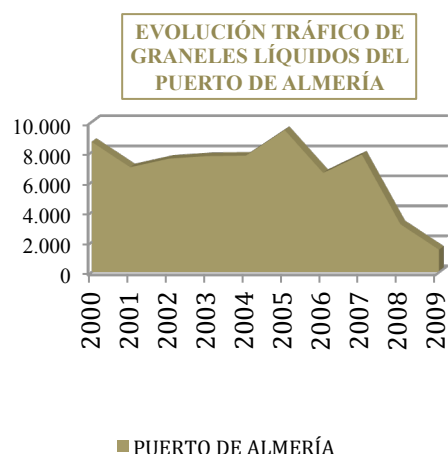
CUADRO 7. EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS DEL PUERTO DE ALMERÍA.

TIPOS (EN TONELADAS)	GRANELES SÓLIDOS	GRANELES LÍQUIDOS	MERCANCÍA GENERAL	AVITUALLA MIENTO
-------------------------	---------------------	----------------------	----------------------	---------------------

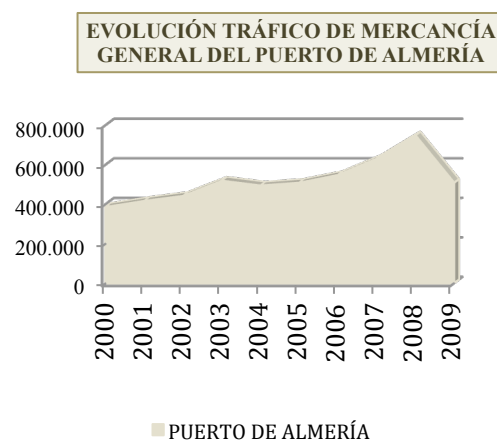
G. SÓLIDOS	APA	PUERTO DE ALMERÍA	PUERTO DE ALMERÍA (%)
2000	7.336.527	1.286.959	17,54
2001	6.824.720	980.227	14,36
2002	5.868.310	635.338	10,83
2003	6.118.173	596.663	9,75
2004	5.803.065	666.589	11,49
2005	6306.756	820.631	13,01
2006	5.964.929	831.521	13,94
2007	6.065.259	818.646	13,5
2008	4.906.958	768.213	15,66
2009	3.291.672	489.451	14,87



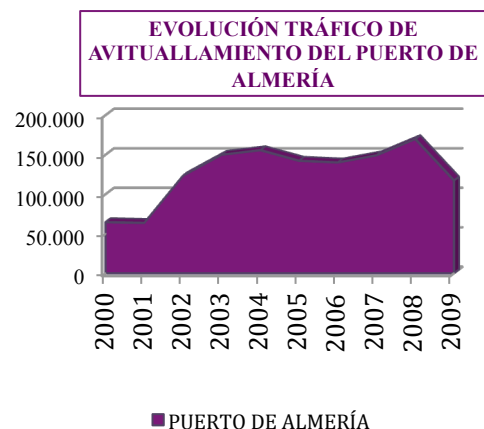
G. LÍQUIDOS	APA	PUERTO DE ALMERÍA	PUERTO DE ALMERÍA (%)
2000	991.464	8.687	0,88
2001	1.045.832	6.992	0,67
2002	1.234.528	7.566	0,61
2003	1.274.680	7.735	0,61
2004	7.766	7.766	100
2005	9.479	9.479	100
2006	6.613	6.613	100
2007	7.846	7.846	100
2008	3.199	3.199	100
2009	1.502	1.502	100



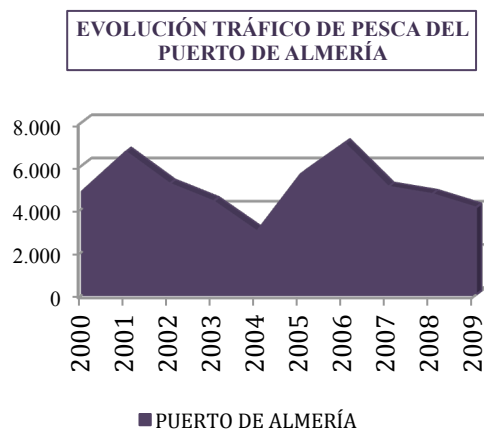
M. GRAL.	APA	PUERTO DE ALMERÍA	PUERTO DE ALMERÍA (%)
2000	546.561	385.193	70,47
2001	575.605	415.819	72,24
2002	611.068	441.235	72,21
2003	705.863	517.743	73,35
2004	507.612	493.432	94,04
2005	535.818	507.634	95,29
2006	575.515	547.277	95,09
2007	659.901	629.952	95,46
2008	765.805	747.875	97,66
2009	542.994	507.978	93,55



AVITUALLAMIENTO	APA	PUERTO DE ALMERÍA	PUERTO DE ALMERÍA (%)
2000	80.833	64.597	79,91
2001	83.279	63.627	76,40
2002	137.014	123.269	89,97
2003	164.626	149.876	91,04
2004	155.661	155.661	100
2005	142.217	142.217	100
2006	140.111	140.111	100
2007	149.168	149.168	100
2008	169.711	169.711	100
2009	117.334	117.334	100



PESCA	APA	PUERTO DE ALMERÍA	PUERTO DE ALMERÍA (%)
2000	7.655	4.780	62,44
2001	9.357	6.618	70,72
2002	7.868	5.142	65,35
2003	7.016	4.331	61,73
2004	4.074	2.929	71,89
2005	5.583	5.583	100
2006	7.010	7.010	100
2007	5.000	5.000	100
2008	4.661	4.661	100
2009	4.037	4.037	100



Fuente: Memorias de la APA (2000-2009).

Un análisis detenido de las cifras de tráfico de mercancías nos lleva a la conclusión de que las partidas de mercancía general, junto con la de graneles sólidos son las partidas de mayor trascendencia para el Puerto de Almería.

La mercancía general presenta una evolución con una tendencia ascendente a lo largo de todo el periodo 2000-2008 bajando en el 2009 en consonancia con la situación económico-marítima a nivel mundial, siendo las partidas más importantes el tráfico ro-ro (que en el 2009 siguió aumentando un 3,24%, lo que supuso 419.437 tns., a pesar de que en general bajó un 32,08%), los abonos y las bobinas de papel.

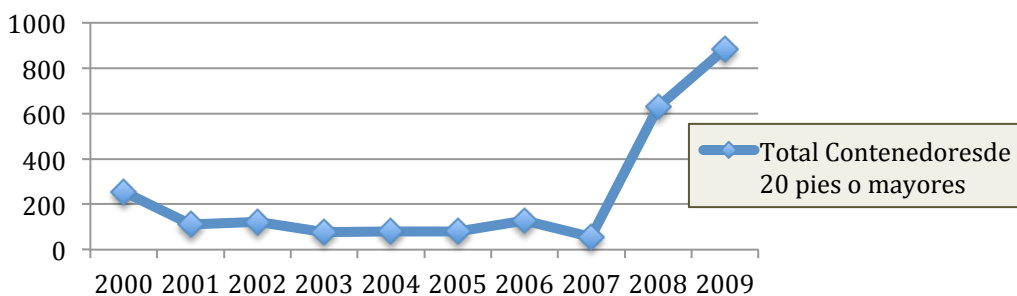
En cuanto a los graneles sólidos, si bien en los primeros años del periodo se produce una caída por el desvío del tráfico de yeso hacia el Puerto de Garrucha, debido a la proximidad de las canteras de donde se extrae, en 2004 esta tendencia se rompe y de hecho, los graneles sólidos se convierten en el tráfico más importante del Puerto de Almería tras la ampliación del muelle de Poniente, lo que permitió la búsqueda de nuevos tráficos y nuevos servicios de calidad.

El Puerto de Almería presenta una evolución ascendente (salvo 2009) y en consonancia con la evolución del tráfico marítimo mundial.

B) Tráfico de Contenedores:

La evolución desde el año 2000 hasta 2009 del tráfico de contenedores (en TEUs) nos muestra que el tráfico de contenedores sigue siendo una asignatura pendiente, que si bien ha crecido mucho en los últimos años, dista mucho de estar aún en niveles competitivos.

GRÁFICO 4: EVOLUCIÓN TRÁFICO CONTENEDORES DE 20 PIES O MAYORES (TEUs)



Fuente: Memorias de la APA (2000-2009).

C) Tráfico de Pasajeros:

Desde el año 2002 en el que se finaliza la terminal de pasajeros, se duplicó la capacidad de atraques y se ha ido manteniendo desde entonces más de un millón de pasajeros.

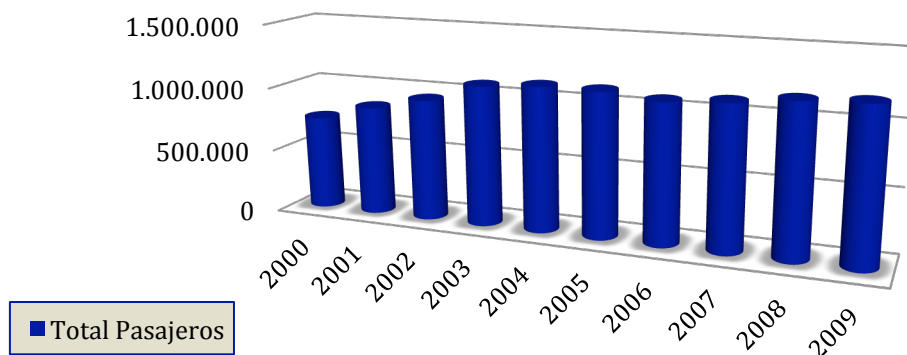
**CUADRO 8. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DEL
PUERTO DE ALMERÍA.**

Pasajeros	APA	PUERTO DE ALMERÍA			PUERTO DE ALMERÍA (%)
		TOTAL	LÍNEA REGULAR	CRUCERO	
2000	739.765	736.214	n.d.	n.d.	99,52
2001	860.312	853.625	842.441	11.184	99,22
2002	958.312	949.554	937.152	12.402	99,09
2003	1.105.621	1.093.626	1.079.098	14.528	98,92
2004	1.125.405	1.125.405	1.089.520	35.885	100
2005	1.123.897	1.123.897	1.078.332	43.624	100
2006	1.083.507	1.083.507	1.053.706	29.801	100
2007	1.114.783	1.114.783	1.078.344	36.439	100
2008	1.163.839	1.163.839	1.102.532	60.697	100
2009	1.182.834	1.182.834	1.143.931	38.903	100

Fuente: Memorias de la APA (2000-2009).

De hecho, a pesar del escenario de crisis económica que nos ha envuelto los últimos años, el tráfico de pasajeros se ha mantenido e incluso en el 2009 se incrementó en 1,63%, llegando a 1.182.834 pasajeros. Lo que nos muestra que el tráfico de pasajeros se mantiene firme y seguro en el tráfico con el Norte de África (Melilla, Nador, Alhucemas, Gazahouet).

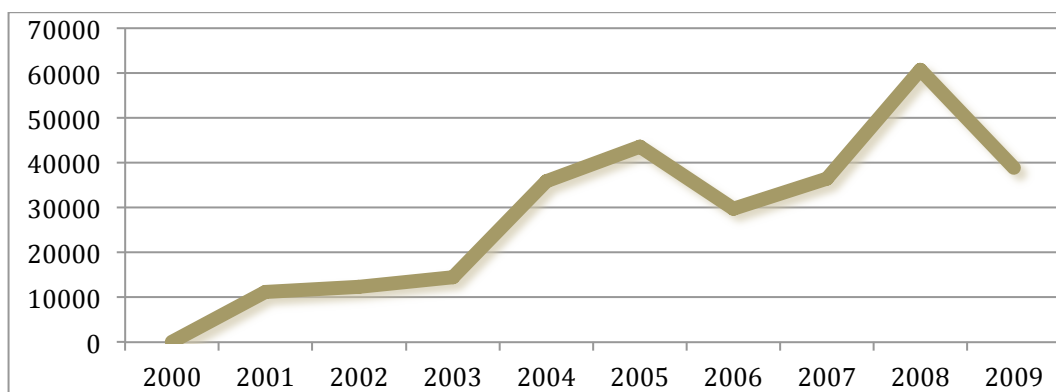
GRÁFICO 5: EVOLUCIÓN TRÁFICO TOTAL DE PASAJEROS



Fuente: Memorias de la APA (2000-2009).

En cuanto al tráfico de cruceros, tal y como nos muestra el gráfico 8, vemos como ha ido afianzándose llegando la cifra a más de 38.000 pasajeros. Cabe destacar algunos momentos a lo largo del periodo 2000-2009. En el año 2006, el número de cruceristas cae debido a que una de las líneas da en quiebra perdiendo todas las escalas del mismo firmadas con anterioridad. Por otro lado, el año 2008 supone el mayor número de pasajeros en cruceros, llegando a 60.697 como consecuencia de los acuerdos firmados con MedCruise. En 2009, se bajó un 35%, alcanzando la cifra de 38.903 pasajeros.

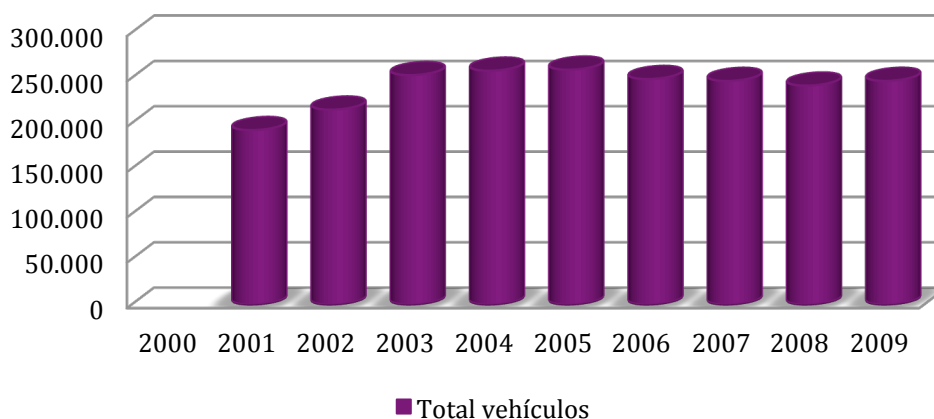
GRÁFICO 6: EVOLUCIÓN TRÁFICO DE PASAJEROS DE CRUCEROS



Fuente: Memorias de la APA (2000-2009).

En cuanto a los datos correspondientes con el tráfico de vehículos en régimen de pasaje, vemos que está estrechamente correlacionada con el movimiento de pasajeros de tráfico regular, por lo que su tendencia es muy parecida (ver gráfico 7).

GRÁFICO 7: EVOLUCIÓN TRÁFICO DE VEHÍCULOS



Fuente: Memorias de la APA (2000-2009).

D) Tráfico de Buques:

La evolución del número de buques mercantes entrados en el Puerto de Almería desde 2000 hasta 2009 (con distinción entre nacionales y extranjeros), se medirá en términos de tonelaje bruto (Gross Tonage, G.T.) y del número total.

Durante los años estudiados, podemos decir que las oscilaciones tanto en el número de buques como en el tonelaje bruto de los mismos son frecuentes, pero, por término medio, el indicador presenta una tendencia estacionaria en torno a la línea de los 2.000 para los buques y en el tonelaje bruto se mueve alrededor de los 30.000.000, donde a largo plazo la tendencia es claramente ascendente.

Además, el aumento o descenso que se producen en el número se refleja en igual proporción en el tonelaje por lo que podemos deducir que el tamaño medio de los buques también se ha mantenido estable.

CUADRO 9. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE BUQUES				
BUQUES	APA		PUERTO DE ALMERÍA	
	Nº	G.T.	Nº	G.T.
2000	2.426	25.323.857	1.686	19.032.855
2002	2.546	28.193.923	1.788	22.128.509
2003	2.990	36.167.959	2.250	29.856.569
2004	2.467	28.660.188	2.217	29.877.459
2005	2.310	27.660.188	1.974	26.284.828
2006	2.355	29.742.124	1.986	26.304.407
2007	2.487	32.764.939	2.142	29.459.097
2008	2.473	32.970.340	2.255	30.221.185
2009	1.999	27.595.552	1.831	25.707.067

Fuente: Memorias de la APA (2000-2009).

E) Tráfico Terrestre:

En el Puerto de Almería la totalidad de la mercancía está ligada a actividades que requieren la intervención del transporte terrestre, en concreto de carretera.

Las operaciones de entradas y salidas de mercancías del recinto portuario que requieren la intervención de medios de transporte terrestre son más generadoras de empleo y de actividad económica directa que las de transbordo de mercancías (Coronado et al. 2006), por ello es necesario que el Puerto de Almería tenga buenas conexiones.

CUADRO 10. TRÁFICO TERRESTRE PUERTO DE ALMERÍA (2009)			
MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO PARA LA ENTRADA O SALIDA DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	TONELADAS		
	CARGADAS EN BARCO	DESCARGADAS DE BARCO	TOTAL
Ferrocarril	0	0	0
Carretera	645.772	353.159	998.931
Tubería	0	0	0
Otros medios	0	0	0
Total transporte terrestre	645.772	353.159	998.931
Sin transporte terrestre	0	0	0
Total	645.772	353.159	998.931

Fuente: Memoria de la APA (2009).

Para ser más eficientes y eficaces en la prestación de servicio público que el Puerto de Almería presta, es necesaria la conexión ferroviaria del puerto, así poder ofrecer a sus clientes la posibilidad del transporte combinado: barco-ferrocarril-carreteras, porque si no es una gran desventaja para poder competir.

3.4. Especialización de tráfico

Con la finalidad de ver la especialización de los puertos almerienses vamos a comparar las características y peculiaridades de los productos, materias o personas intercambiados a través de los puertos, en relación con los niveles medios de Andalucía y del conjunto de Puertos de Interés General.

El cálculo de los índices de especialización se ha realizado siguiendo la siguiente metodología:

$$I_{ij} = \frac{T_{ij}/T_{it}}{T_{tj}/T_{tt}}$$

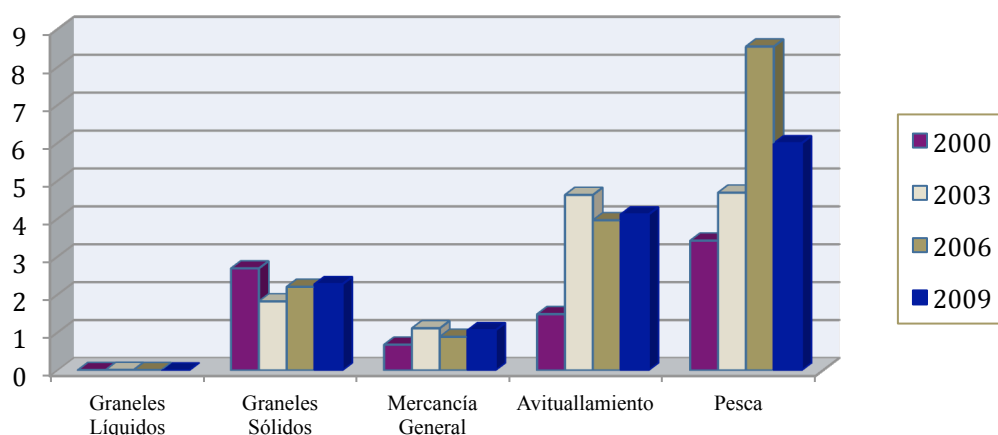
Donde I_{ij} es el índice de especialización del puerto i en la mercancía j . El indicador tomará un valor superior a la unidad para un puerto cuando el porcentaje de mercancía de un tipo sea superior a la media de todos los Puertos de Interés General (en consecuencia, estará especializado en esa mercancía).

T_{ij} es el tráfico en el puerto i de la mercancía j . T_{it} es el tráfico total en el puerto i . T_{tj} es el tráfico en todos los puertos de la mercancía j . T_{tt} es el tráfico en todos los puertos del total de mercancías.

En primer lugar, vamos a ver la evolución de los coeficientes de especialización del Puerto de Almería en relación con los niveles medios del conjunto de Puertos de Interés General.

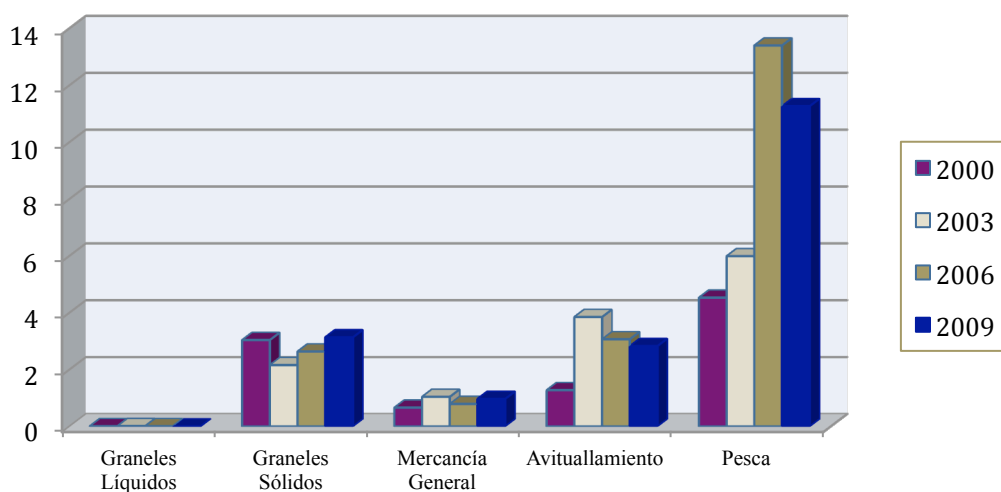
Tal y como nos muestra el gráfico 10, el Puerto de Almería presentaba unos coeficientes superiores a la unidad (mayor especialización en relación con la media de Puertos de Interés General) para todos los años analizados en graneles sólidos, avituallamiento y pesca. En concreto, en éste último, el coeficiente de especialización supera los ocho puntos en el 2006, lo que indica que la proporción de la pesca movida en el Puerto de Almería con relación al total de mercancías era más de ocho veces superior a la media del conjunto de todos los puertos españoles.

GRÁFICO 8: EVOLUCIÓN DE LOS COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN DEL PUERTO DE ALMERÍA CON RESPECTO AL RESTO DE PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado (2000-2009) y Memorias de la APA (2000-2009).

GRÁFICO 9: EVOLUCIÓN DE LOS COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN DEL PUERTO DE ALMERÍA CON RESPECTO AL RESTO DE PUERTOS ANDALUCES.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado (2000-2009) y Memorias de la APA (2000-2009).

Si analizamos esos coeficientes pero teniendo en cuenta los restantes puertos andaluces, vemos que, tal y como nos muestra el gráfico 11, los coeficientes que superan la unidad siguen siendo los graneles sólidos, avituallamiento y pesca. En este caso, los coeficientes de especialización se han hecho mayores para el caso de los graneles sólidos que en todos los años superan los tres puntos, y la pesca, que en este caso llega a ser superior a trece puntos en el 2006.

4. IMPACTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE ALMERÍA EN LA ESTRUCTURA PRODUCTIVA ALMERIENSE Y ANDALUZA.

Pese a que siempre ha existido un cierto interés por conocer de que manera la existencia de un puerto marítimo influye sobre la economía del lugar donde éste se encuentra ubicado, lo cierto es que no es hasta mediados de los años sesenta que tal interés empieza a tener su plasmación en estudios concretos. La mayoría de esos estudios estaban basados, sin embargo, en la realización de encuestas y consultas, por lo que las conclusiones obtenidas en los mismos tenían, a menudo, un carácter marcadamente subjetivo.

Para evitar la falta de objetividad en las conclusiones, a finales de los años ochenta y principio de los noventa, empiezan a realizarse estudios que utilizan un nuevo modo de análisis denominado “Metodología de Impacto”. Esta metodología, que permite estimar no sólo la magnitud de los efectos directos, sino también la de los indirectos e inducidos, se basa, sobre todo, en la aplicación del análisis input-output, en cualquier de sus múltiples versiones. De todas ellas, quizás la más extendida es la desarrollada por la “Maritime Administration” del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, organismos que ha producido –en distintas ediciones- lo que se conoce como *Port Economic Impact Kit*, que es una adaptación del análisis input-output al estudio de los efectos económicos de los puertos.

Esta adaptación del análisis input-output específico para el análisis portuario ha sido, a su vez, objeto de numerosas modificaciones y adaptaciones, algunas de ellas, para su aplicación específica a los puertos europeos. Tal es el caso, de la adaptación al caso español que ha sido realizada, para el Ente Público “Puertos del Estado”, por la consultora TEMA en 1995, siendo de nuevo una readaptación de este último trabajo el que nos ha servido como fuente de inspiración para la realización del que aquí se presenta.

4.1. Ámbito y Objetivos del Estudio.

Este trabajo es el segundo estudio de impacto económico que se ha realizado para el Puerto de Almería.

Transcurridos algunos años desde la realización del primer estudio de impacto de la actividad económica generada por el Puerto de Almería en el conjunto de la

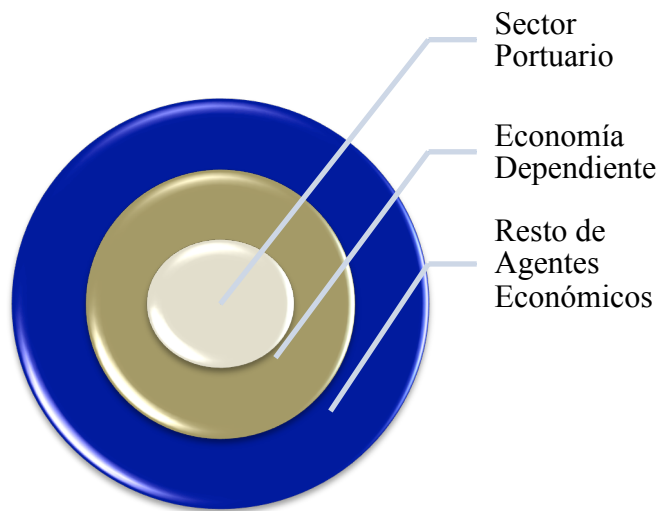
provincia de Almería y de Andalucía, se ha considerado necesario conocer cómo han evolucionado las principales magnitudes económicas en estos años (2000-2009) y qué representan dichas magnitudes en el entorno donde se llevan a cabo las actividades portuarias, y por tanto, poder identificar con precisión los efectos en el nivel de actividad económica que las empresas e instituciones que dependen en mayor o menor medida del Puerto generan en su entorno.

Para ello, el estudio se ha centrado en la evaluación del impacto económico de las actividades de transporte tanto de mercancías como de pasajeros en dos escenarios distintos:

- A) Por un lado, determinaremos la contribución del Puerto de Almería a la economía almeriense y regional. Para la consecución de dicho objetivo, se ha cuantificado el comportamiento de un número determinado de variables económicas (empleo, gastos de personal, excedente bruto de explotación, valor añadido bruto y ventas) generados a partir de las actividades de transporte de mercancías y pasajeros correspondientes a agentes económicos que operan en el Puerto de Almería, así como también todas aquellas actividades vinculadas a sus instalaciones, lo que plantea los siguientes objetivos específicos:
 - 1) Calcular el número de empleos directos, indirectos e inducidos que genera la actividad portuaria.
 - 2) Determinar las principales magnitudes económicas (empleo, ventas, sueldos y salarios y excedente bruto de explotación) que se generan en las empresas que directa e indirectamente necesitan al Puerto para el desarrollo de su actividad.
 - 3) Obtener el valor añadido bruto que se produce a partir de la actividad portuaria y su contribución al conjunto provincial y regional.
- B) Por otro, mediremos el grado de dependencia de la economía almeriense respecto al Puerto, identificando los sectores más relevantes en los ingresos del Puerto, aquellos más relacionados con el Puerto por unidad de producción o aquellos que se ven más afectados por una supuesta reducción de la actividad portuaria. El cumplimiento de este objetivo específico nos proporcionará una visión de conjunto sobre el tipo de empresas más dependientes de la actividad portuaria.

Los diferentes niveles de influencia del impacto económico considerado en el estudio pueden verse claramente en el siguiente gráfico:

GRÁFICO 10: NIVELES DE INFLUENCIA DEL IMPACTO ECONÓMICO



Siendo:
Sector Portuario
Conjunto de actividades necesarias para la realización del tráfico portuario.

Economía Dependiente del Puerto
Conjunto de actividades no relacionadas directamente con el tráfico portuario, cuyo desempeño depende de la existencia de un puerto y de la dimensión del tráfico portuario.

Fuente: Elaboración propia

4.2. Metodología

Todo estudio de impacto económico va irremediabilmente asociado a la aplicación del análisis input-output. En la actualidad existe una amplia literatura en torno a esta metodología, cuyo análisis detallado excede el alcance del presente estudio, además de no ajustarse a los objetivos del mismo. A raíz de esto, a continuación se hará una breve referencia, dirigido más que nada a aquellos lectores para los cuales esta metodología constituye una novedad, señalando, no obstante, todos aquellos aspectos relacionados con su aplicación.

El análisis input-output va asociado al nombre de Wassily Leontief, economista estadounidense, nacido en la Unión Soviética (Leningrado), doctorado en economía por la Universidad de Berlín, el cual desarrolló, a partir de sus estudios e investigaciones referente a relaciones intersectoriales, un método que reproduce una economía nacional (regional o de ámbito geográfico menor) al completo, con vista a medir los efectos generados por variaciones unitarias de una variable económica sobre la economía en general.

La nueva metodología⁴ desarrollada por Leontief, fue ampliamente aceptada, difundida y aplicada al análisis y estudios de problemas económicos, razón por la cual le fue concedido el Premio Nobel de Economía en el año 1973.

Se trata fundamentalmente de una herramienta de análisis de carácter estático y tal como ha sido referido con anterioridad, es utilizado, entre otros usos, para estudiar los efectos de cambios unitarios en la demanda, el empleo, producción y renta (individual o conjunta), producidos en cortos periodos de tiempo, sobre la economía en general. A raíz de esto, recibe la denominación de “modelo de impacto” o “modelo de multiplicadores” (Schaffer, 1999). No obstante su aplicación más común es el análisis de impactos económicos.

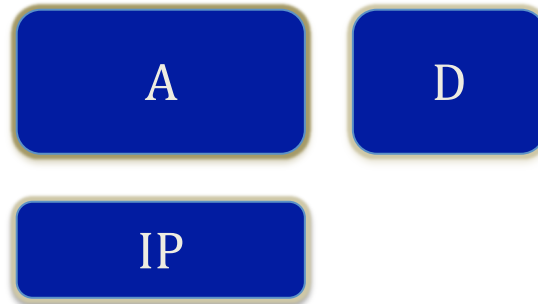
No obstante, es importante tener en cuenta que la metodología input-output ha sido cuestionada en la literatura económica por varios autores, y hoy en día sigue contando con detractores y defensores de la misma. Los principales argumentos en contra de la metodología se deben a las restricciones teóricas y los supuestos simplificadores que se emplean. Por otro lado, para aplicar esta metodología, es necesario conocer en profundidad la interdependencia de las distintas actividades productivas, lo que hace que el proceso se base en estadísticas consensuadas por los distintos organismos oficiales. En muchas ocasiones esto se traduce en un proceso costoso y lento de recopilación de datos, que hace que exista un desfase temporal de entre 4 y 5 años, entre el periodo actual, y la última tabla input-output nacional o regional elaborada y publicada. Además, no son pocos los autores que indican que los estudios pueden tener en ocasiones algunas debilidades por el tratamiento estadístico de los distintos agregados macroeconómicos, y el desfase temporal antes mencionado.

A pesar de esas pequeñas contrariedades, es incuestionable que para los análisis mesoeconómicos (sectoriales, territoriales o de instituciones), es indispensable recurrir a esta metodología. Así lo evidencia el número de artículos y aportaciones referidos a la metodología input-output en el Journal of Economic Literature (JEL), y los publicados en el Economic System Research (ESR), que desde 1960 hasta el año 2004, fueron más de 600. Por lo tanto, se hace patente lo útil que resulta esta metodología para la economía aplicada (Fontela y Pulido, 2005). En particular, los estudios sobre el impacto económico de la actividad portuaria comenzaron en Nueva York y Nueva Jersey en la segunda mitad de los años 60, y en la actualidad tenemos constancia de que se ha aplicado la metodología input-output a más de 200 estudios de impacto económico-portuarios entre los Estados Unidos, Australia y Europa.

⁴ Denominada generalmente como Método Input-Output, aunque también suele denominarse también como análisis Input-Output.

➤ Tablas Input-Output

Independientemente del objeto o de la aplicación que se pretende hacer de la metodología, las tablas input output están integradas principalmente por tres partes básicas:



A – Matriz de demanda intersectorial, la cual informa sobre la compra y venta de productos realizada entre los distintos sectores económicos. Está formada por el mismo número de filas y columnas, representando las filas las ventas de un sector a los demás sectores (incluido el mismo), y las columnas, las compras de un sector a los demás sectores (incluido el mismo) de la economía en general.

D – El cuadro de demanda final⁵, informa sobre la venta final de los bienes y servicios producidos. En las columnas informa sobre el consumidor final (consumo privado, consumo público, formación bruta de capital y exportaciones) y las compras que realiza a los distintos sectores. En contrapartida en las filas se informa sobre la venta de los sectores a los distintos consumidores finales.

IP – El cuadro de inputs primarios, informa por fila los distintos componentes de los inputs primarios (sueldos y salarios, valor añadido etc.) y por columna el gasto incurrido bajo dicho concepto por cada uno de los sectores correspondientes de la economía.

Los datos aportados reflejan las compras y las ventas entre los distintos sectores, así como el destino de la producción total (consumo, inversión, exportación etc.) y los inputs primarios utilizados por cada uno de ellos, expresados a precios básicos o a precios de adquisición. Dicha información viene desagregada según el ámbito en que hayan sido realizadas las compras o ventas intersectoriales.

⁵ Se sustituye el término “vector” por el de cuadro para hacer más accesible al lector no especializado en temas económicos y matemáticos.

		Sector 1
Sector 1	Andalucía	a
	Importado RE	b
	Importado UE y RM	c
	Total	a+b+c

En el caso de Andalucía, la Consejería de Economía y Hacienda, calcula y publica con periodicidad quinquenal las tablas input output de la región, bajo la forma de:

- Tabla de origen a precios básicos
- Tabla de destino a precios de adquisición
- Tabla de destino a precios básicos
- Tabla input output simétrica

todas ellas elaboradas en base datos estadísticos recabados por distintas vías.

Para el presente estudio fueron utilizadas las tablas correspondientes al Marco Input Output 2005, aunque con anterioridad fueron publicadas tablas para los años 1995 y 2000⁶.

Por tanto, se puede decir que estas tablas de doble entrada nos describen las transacciones entre los distintos sectores de la economía. Leyendo las tablas horizontalmente se tienen las ventas de cada sector a cada uno de los sectores (demanda intermedia) y a los distintos consumidores finales (demanda final). En contrapartida, leyendo la tabla de forma vertical, se tiene la estructura de costes de producción de cada sector, tanto en lo que se refiere a la compra de materia prima (adquirida a otros sectores) como a la de inputs primarios (salario, cotizaciones sociales, impuestos netos sobre la producción, excedente bruto de explotación, etc.).

Para que aquellos lectores no familiarizados con este tipo de información, se incluye como anexo, la tabla de destinos a precios básicos, elaborada por la Junta de Andalucía.

➤ La Matriz de Coeficientes Técnicos

A partir de la información contenida en las tablas antes citadas se puede elaborar la matriz de coeficientes técnicos.

$$a_{ij} = x_{ij} / X_j$$

⁶ En el anexo del estudio se adjuntan las tablas correspondientes. Para mayor información, se puede encontrar más datos en el Instituto de Estadística de Andalucía (www.juntadeandalucia.es:9002/mioan/index.htm)

Siendo:

a_{ij} - Coeficiente técnico

x_{ij} – Total de ventas del sector i realizadas al sector j

X_j - Total de ventas del sector j

Como se puede observar, el coeficiente técnico nos informa sobre la proporción de las ventas totales de un sector (en este caso el “j”) realizadas a otro sector (en este caso el “i”), con vista a ser utilizado en la producción (en este caso del producto i). Dicho de otra forma, el coeficiente técnico nos viene a decir la cantidad de producto j, que necesita el sector i, para producir una unidad de producto.

Los coeficientes técnicos son calculados para todos los sectores contemplados en la tabla input output y presentados de forma matricial, razón por la cual se la denomina, matriz de coeficientes técnicos.

$$A = \begin{pmatrix} a_{11} & a_{12} & \dots & a_{1n} \\ a_{21} & a_{22} & \dots & a_{2n} \\ \dots & \dots & \dots & \dots \\ a_{n1} & a_{n2} & \dots & a_{nn} \end{pmatrix}$$

Las observaciones realizadas en torno al comportamiento de dichos coeficientes a lo largo del tiempo han puesto de manifiesto el carácter estable de los mismos⁷. Este hecho hace posible la elaboración y publicación de tablas input-output en periodos quinquenales, manteniendo su aplicabilidad a lo largo de un periodo, que a la vez permite salvar la dificultad planteada por el tiempo considerable que exige su elaboración. La complejidad metodológica implícita en su elaboración impide por una parte su disponibilidad inmediata y exige por otra una mayor frecuencia de tiempo entre las distintas tablas publicadas.

Al igual que en el caso anterior, la Consejería de Economía y Hacienda elabora y publica la matriz de coeficientes técnicos, tanto total como regional. Una matriz de coeficientes técnicos correspondiente que refleje las transacciones con el resto de España, puede ser elaborada a partir de los datos proporcionados por las tablas antes señaladas.

⁷ Los coeficientes técnicos, determinantes estructurales de la producción, en realidad no sufren alteraciones de carácter puntual, sino más bien de carácter progresivo y a lo largo del tiempo, a consecuencia de las mejoras tecnológicas que se introducen en la economía. Este hecho nos permite asumir la hipótesis de la estabilidad de los mismos para periodos no mayores a cinco años y salvar las dificultades que plantean la recolección de datos e informaciones para la elaboración de tablas input-output, para un periodo inferior al de cinco años.

➤ **Matriz Inversa de Coeficientes Técnicos o Matriz de Leontief.**

Mediante el uso de las tablas input output y la matriz de coeficientes técnicos podemos conocer identificar algunas identidades. En primer lugar, tenemos que los outputs totales de una economía deben ser igual a la demanda final. Expresado matemáticamente tenemos que:

$$X = AX + D \quad \text{donde} \quad \left\{ \begin{array}{l} X = \text{output o producción total de una economía} \\ AX = \text{output total multiplicado por el coeficiente} \\ \text{técnico}^8 \\ D = \text{demanda final} \end{array} \right.$$

Transformando la función antes expuesta:

$$IX - AX = D$$

$$[I - A]X = D$$

$$X = [I - A]^{-1}D$$

Donde **I** representa la matriz unitaria y **[I - A]⁻¹** es la denominada matriz inversa de coeficientes técnicos o matriz de Leontief.

La matriz de Leontief tiene como principal aplicación la medición de una variación de la demanda final (**D**) (o algunos elementos de la misma) correspondiente a uno o varios sectores sobre la producción (**X**) de un sector. En otras palabras nos permite determinar el impacto económico que genera la variación de la demanda final sobre un sector, más el aumento generado por la variación de la demanda de los demás sectores (demanda intermedia) sobre el mismo. En términos técnicos se trata de determinar el:

- **Impacto directo**, que son los cambios producidos en la producción, la renta y el empleo, con efecto inmediato a consecuencia de un cambio generado (aumento o disminución) en la demanda final, aunque también puede ser generado por una variación (aumento o disminución) en la producción de un sector.
- **Impacto indirecto**, que representa el cambio producido en la producción, renta y empleo producido en los demás sectores, proveedores de insumos del sector o sectores en que se produjo la variación inicial, y por tanto destinado a satisfacer el aumento de la demanda del mismo.
- **Impacto inducido**, el cual refleja la variación en el valor añadido bruto

⁸ Indica la demanda intermedia, es decir las adquisiciones de materia prima realizadas por un sector a otro, sea o no del mismo ámbito económico.

generado, promovido por un aumento del gasto de los agentes económicos, a partir del aumento de la demanda final. Los efectos directos e indirectos generan un aumento de la renta de los distintos sujetos económicos, lo cual genera un aumento del gasto de los mismos (consumo e inversión) y, por tanto, de la demanda final, a lo cual se le denomina efecto inducido.

➤ Los multiplicadores

Junto a los resultados que arrojan los cálculos realizados mediante la matriz de Leontief, están los multiplicadores, los cuales dan una visión sintética de los mismos. Se trata de indicadores que miden la relación entre el cambio total observado en una variable (producción, renta, empleo) y el cambio inicial, el cual a lo largo de los apartados anteriores ha sido atribuido a variaciones en la demanda final, aunque también pueden ser generados por variaciones en la renta y/o el empleo.

Los multiplicadores a ser utilizados en un estudio de impacto pueden ser muy variados y en todo caso deben responder a los objetivos del estudio en sí. No obstante los multiplicadores de demanda final más utilizados son:

- Multiplicadores de producción
- Multiplicadores de renta
- Multiplicadores de empleo

Sin embargo, los arriba señalados no son los únicos. En algunos casos pueden ser utilizados los multiplicadores de demanda final relativos al valor añadido. También pueden ser agrupados conforme que tipo de efecto miden (directo, indirecto, inducido). En consecuencia son clasificados como:

Multiplicadores de Tipo I, en el caso que midan el efecto directo más el indirecto sobre una variable económica, generado por el cambio inicial, sea de la demanda final u otra variable económica (producción, empleo, renta etc.). Nos indica la capacidad de un sector de generar renta (valor añadido) a raíz del incremento en una unidad en la demanda final de dicho sector.

Por tanto, un multiplicador de Tipo I es ante todo un indicador de la capacidad del sector de promover el crecimiento económico a través de su demanda de materia prima y empleo, a través del sistema económico, para satisfacer necesidades crecientes de la demanda final. Es decir, nos indica en que medida aumentará la renta, teniendo en cuenta el aumento de la demanda de materia prima (demanda intermedia) así como del empleo (inputs primarios) por parte del sector, de cara a incrementar el nivel de producción para satisfacer los nuevos niveles de demanda.

Para el cálculo de los multiplicadores tipo I de renta y empleo utilizados en todos los sectores integrantes tanto del Sector Portuario como la Economía Dependiente del Puerto, se han utilizado las tablas contenidas bajo el Marco Input-Output 2005 elaborado por la Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Andalucía⁹.

Multiplicadores de Tipo II, los cuales relacionan el efecto directo, indirecto e inducido de sobre una variable económica y el cambio inicial que lo haya generado (demanda final, producción, empleo, renta etc.)

Junto al aumento de la demanda intermedia, hay que considerar el aumento de la demanda final generado por los mayores ingresos percibidos por las economías domésticas, conforme a su estructura de consumo. Obviamente un nivel de empleo mayor, tiene como consecuencia un mayor nivel de ingresos, lo cual inducirá a un mayor crecimiento económico, vía demanda final. El alcance de dicho impacto viene medido por el multiplicador de tipo II, el cual junto al multiplicador tipo I, proporcionan una medida del efecto total provocado por una variación de la demanda final.

Al igual que en el caso, anterior los multiplicadores de Tipo II fueron calculados conforme a la información contenida en el Marco Input-Output 2005, para todos los sectores, integrantes tanto del Sector Portuario como de la Economía dependiente del Puerto.

Junto a estos, existe el Multiplicador de Tipo III, el cual constituye una variación del Tipo II, y es utilizado para compensar el retardo en el aumento del gasto de los hogares (consumo) ante una variación de la renta, y minimizar los efectos de la sobreestimación a la que pueden conducir los multiplicadores de tipo II, dado el carácter lineal que se atribuye a la relación entre una variación de la demanda final y el aumento de los gastos de consumo de los hogares. Sin embargo, existe controversia en torno a este tipo de multiplicador, y en la actualidad no son aceptados de forma universal. A raíz de ello, no serán utilizados en el presente estudio.

➤ Datos

Con el objetivo de estudiar el impacto de la actividad económica generada por el Puerto de Almería en el conjunto de la provincia de Almería y de Andalucía, se ha considerado necesario conocer cómo han evolucionado las principales magnitudes económicas para el periodo de tiempo 2000-2009.

Debido al carácter estático de este tipo de metodología, consideramos relevante realizar el estudio para los años 2005 y 2009. De esta forma, partiendo de los datos ofrecidos por el anterior estudio de impacto económico (Jaén et al,

⁹ Las tablas con los multiplicadores de tipo I y tipo II están disponibles en el anexo.

2001)¹⁰ junto con los resultados obtenidos en el nuestro nos va a permitir analizar la evolución de los principales impactos económicos que el Puerto de Almería ejerce sobre la economía almeriense y regional.

La obtención de datos e información necesaria para la elaboración del estudio fue obtenida a través de las Memorias de las empresas, las cuentas anuales depositadas en el Registro Mercantil, así como también a través del acceso que tiene la Universidad de Almería al Sistema de Análisis de Balances Ibéricos elaborada por Bureau van Dijk.

Si bien, la predisposición a facilitar información por parte de las empresas e instituciones fue favorable, se han registrado casos en que por razones diversas¹¹, la información requerida no fue facilitada por la empresa o institución afectada. En estos casos se ha procedido a elaborar una estimación, a partir de coeficientes y datos referente a la estructura empresarial, disponibles en la Universidad de Almería.

4.3. El Sector Portuario Almeriense.

Con anterioridad fue definido como “Sector Portuario”, el conjunto de actividades necesarias para la realización del tráfico portuario. Es decir, comprende todas aquellas actividades llevadas adelante, con vista a permitir el atraque y desatraque, estancia y reparación de buques de todo tipo y de las transferencias entre estos (buques) y tierra, de personas, mercancías de todo tipo, almacenamiento temporal y operaciones de avituallamiento.

Estas actividades son llevadas adelante por empresas e instituciones de derecho público, bajo el marco jurídico vigente, las cuales en conjunto serán consideradas como integrantes del Sector Portuario. En consecuencia, forman parte del mismo y así serán consideradas como tal bajo el marco del presente estudio:

❖ La Autoridad Portuaria de Almería¹²

¹⁰ Siempre que nos lo permitan las diferencias en cuanto enfoque y variables utilizadas en ambos casos.

¹¹ Una de las razones más esgrimidas, fue la confidencialidad. En otros casos, se ha aludido a la falta de desagregación en la información solicitada.

¹² En apartados anteriores fueron señalados los objetivos que se pretenden alcanzar mediante la elaboración del presente estudio. Los mismos guardan referencia en todo momento al Puerto de Almería. No obstante, existen algunos matices los cuales resultan convenientes resaltar, con vista a contextualizar mejor el impacto económico del puerto de Almería en el ámbito de la economía almeriense, así como también especificar las características del transporte marítimo en el marco provincial. Tal como fue señalado con anterioridad, la Autoridad Portuaria de Almería, consta de dos puertos calificados como de interés general, Almería y Carboneras. Las estadísticas ponen de manifiesto la especialización de cada uno de ellos y la relación de complementariedad. A raíz de ello, el equipo redactor ha creído conveniente analizar también el impacto económico del Puerto de Carboneras, sin que ello signifique desviación alguna del objetivo que el estudio pretende alcanzar. Por dicha razón, los resultados serán expuestos en un anexo, sin seguir las líneas

- ❖ Instituciones de derecho público, tales como Aduana, Guardia Civil, Capitanía Marítima,.. etc.
- ❖ Empresas privadas y públicas¹³ (consignatarios, agentes de aduanas, estibadores, remolcadores, amarradores, almacenistas etc.)

En muchos casos, las instituciones y empresas relacionadas con la actividad portuaria de Almería forman parte de la Comunidad Portuaria. No obstante, es conveniente señalar que la pertenencia a la misma no constituye el factor determinante para ser considerada como integrante del Sector Portuario. En este sentido, todas las demás empresas vinculadas directa o indirectamente al tráfico marítimo de pasajeros y mercancías, así como las empresas dedicadas a las reparaciones navales y todas aquellas relacionadas a la actividad pesquera, son consideradas como actividades dependientes del puerto. Dentro de este contexto se dará a la actividad pesquera el tratamiento de actividad económica dependiente del puerto.

La identificación de las empresas integrantes del Sector Portuario fue realizada a partir de datos e informaciones proporcionadas por la Autoridad Portuaria y la Fundación Bahía Almeriport¹⁴.

Por último es conveniente señalar y tener presente la identificación de Sector Portuario, con la actividad desplegada por el Puerto de Almería y las empresas e instituciones necesarias para tal efecto, conforme a lo antes señalado. En adelante y hasta tanto no se indique lo contrario, toda referencia a Sector Portuario debe ser interpretada como sinónima a Puerto de Almería.

➤ *Estructura del Sector Portuario*

La Clasificación Nacional de Actividades Económicas (en adelante CNAE) presenta un nivel de amplio de desagregación de actividades, lo cual da lugar a que empresas, pueden estar clasificada en más de un epígrafe, dada la variedad de actividades que llevan adelante. En contrapartida, desde el punto de vista de la contabilidad regional, la clasificación sectorial presenta un grado de desagregación menor, lo cual facilita el manejo de los datos y sobre todo proporciona una agrupación de empresas por sectores, cercana a la que maneja el público en general. En el caso del presente estudio, y dada la metodología aplicada, se ha optado por utilizar la clasificación sectorial establecida por el

establecidas en el caso del Puerto de Almería. De esta forma, el lector podrá disponer de datos e información de ambos puertos provinciales y apreciar la importancia de ambos para la economía provincial.

¹³ Las empresas mixtas integrantes del sector portuario han sido enmarcadas bajo empresas privadas.

¹⁴ La clasificación de todas las empresas englobadas tanto en el Sector Portuario como las clasificadas como Economía Dependiente del Puerto pueden verse detalladas en el anexo del trabajo.

Marco Input-Output utilizado en Andalucía, para la elaboración de la Matriz Inversa de Leontief¹⁵. Por tanto, se han agrupado las actividades antes señaladas bajo los sectores, conforme a la actividad principal desplegada por la empresa en cuestión.

Conforme a todo lo señalado anteriormente, el Sector Portuario almeriense se considera formado por los siguientes sectores:

- Sector 37 – Construcción y reparación naval (17)
- Sector 47 – Comercio de combustibles para vehículos de motor (10)
- Sector 53 – Transporte marítimo fluvial y aéreo (23)
- Sector 54 – Actividades anexas a los transportes, actividades de las agencias de viaje. (23)

La matriz inversa de Leontief estructura la economía regional en 81 sectores (5 menos que en el caso de la Tabla de destino), sin embargo para la presentación de los resultados se optado por seguir el criterio aplicado en la Contabilidad Regional, la cual estructura la economía en 30 sectores. Entre paréntesis se indica el número del sector, correspondiente a dicho caso.

De todos los sectores señalados es conveniente realizar algunas matizaciones. En primer lugar, la definición de tráfico portuario implica entre otras cosas las operaciones de avituallamiento. Parte de las mismas constituye el abastecimiento de combustibles, el cual es contemplado por el Marco Input- Output, en el sector 47. Aunque indicado con respecto a vehículos a motor, se asume cierta similitud de características, a pesar de tratarse de barcos de dimensiones diversas.

Por otro lado, aunque la denominación del Sector 54 incluye el término “Agencias de Viajes”, las mismas no han sido consideradas como integrantes del Sector Portuario, dado que su actividad se vería mermada pero no interrumpida ante un eventual cese de actividad del Puerto de Almería. En consecuencia, dicho grupo pertenece más a la economía dependiente del puerto, antes que al Sector Portuario. La excepción a dicho punto lo constituye el caso de aquellas agencias cuya actividad está directamente relacionada con el tráfico marítimo de pasajeros, como es el caso de *Ferrimaroc, agencia de viajes*, la cual se asume cesaría su actividad ante el hipotético caso de cierre del Puerto de Almería y se trasladaría con la empresa principal a otra instalación portuaria¹⁶.

Por último, a los sectores antes señalados hay que agregar las instituciones de

¹⁵ Se advierte al lector no familiarizado con el Marco Input-Output andaluz, que el número asignado a cada sector varía según sea considerado la Tabla de destino a precios básicos o la Matriz Inversa de Leontief. Así el sector “Construcción y reparación naval”, tiene la numeración 37, en el caso del cuadro correspondiente a la matriz inversa, y el número 40, en el caso de la Tabla de destino a precios básicos. En el marco del presente estudio se ha optado por utilizar la clasificación utilizada en la Matriz Inversa de Leontief.

¹⁶ Obviamente su destino quedaría atado al de Ferrimaroc, entendida como empresa de transporte marítimo. En ningún caso se asume la hipótesis que la misma seguiría funcionando en Almería, tras el cese de las operaciones de transporte de pasajeros.

carácter público, las cuales obviamente fueron tratadas de forma distinta y reciben la denominación genérica de “organismos oficiales”, en las tablas en las cuales se reflejan los resultados obtenidos.

➤ *Impacto Directo del Sector Portuario*

El cálculo del impacto directo del Sector Portuario fue realizado por sector y luego agrupado en un cuadro general en el cual se diferencian instituciones de carácter público y empresas en general. Con el objetivo de analizar la importancia de la actividad portuaria almeriense se han utilizado datos de los años 2000 (último año utilizado en el anterior estudio), 2005 y 2009. Por un lado, para poder analizar los datos de la década y, por otro lado, romper con una de las mayores críticas que reciben este tipo de análisis, que es que son estáticos.

En 2009, en el Puerto de Almería, el impacto generado por el sector es:

CUADRO 11. IMPACTO DIRECTO DEL SECTOR PORTUARIO (2009).					
(Miles de €)					
	EMPLEOS (*)	SUELDOS Y SALARIOS	EBE	VAB	VENTAS
Organismos Oficiales	136	5.548	1.085	6.633	11.427
Empresas Privadas	245	10.127	7.481	17.607	44.491
Total	381	15.674	8.565	24.240	55.918

(*) Los empleos vienen expresados en número de trabajadores

EBE: Excedente Bruto de Explotación

VAB: Valor Añadido Bruto

Fuente: Elaboración Propia.

Para poder apreciar el alcance del impacto directo del Puerto de Almería, se ha relacionado los resultados obtenidos con el registrado por el PIB provincial y con el PIB agrícola dada la importancia que este sector tiene en nuestra provincia.

Para medir éste último, además de coger los datos del sector agricultura, ganadería y pesca, tal como lo define la Contabilidad Regional de España¹⁷,

¹⁷ Los datos utilizados al respecto fueron obtenidos de la Contabilidad Regional de España, publicadas por el Instituto Nacional de Estadísticas (en adelante INE). En el caso del PIB fue utilizada la serie homogénea 1995 – 2009, elaborada a precios de mercado. No fueron utilizados datos a precios constantes, dado que los datos aportados por los distintos integrantes del Sector Portuario y Economía dependiente del Puerto, responden a criterios establecidos en el Plan General de Contabilidad, antes que criterios propios del análisis económico. Por otro lado, es importante señalar que las estadísticas elaboradas por el INE para los años 2007 y 2008, tienen carácter provisional. En consecuencia, se deja constancia de tal situación, así como también la falta de datos correspondientes al año 2009. Ante esta situación el equipo redactor ha optado comparar el impacto económico del Puerto de Almería, en este caso, con el PIB del año 2008. No obstante, se reitera lo antes manifestado, en el sentido de que no se trata de una comparación en un

hemos cogido también el PIB sobre la producción vegetal, conforme a las estadísticas proporcionadas por la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía¹⁸.

	PIB provincia Almería (*)	PIB agricultura, ganadería y pesca (*)	PIB producción vegetal (**)
VAB generado por el Sector Portuario (2009)	0,17%	1,73%	1,36%

* Datos referidos al 2008 siendo aún provisionales las estadísticas del INE

** Datos a 2009 definitivos de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía.

Dicha comparación nos muestra que el valor añadido bruto generado por el Sector Portuario con el PIB de la Provincia de Almería ha representado el 0,17%¹⁹, es decir, un 0,17% de la producción provincial de Almería se debe a la actividad del Puerto de Almería. De igual modo, podemos decir que el 1,73% de la producción del sector de la agricultura, ganadería y pesca se debe a la actividad portuaria. Por último, y utilizando la desagregación que nos da las estadísticas andaluzas, se muestra que el 1,36% de la actividad hortofrutícola (recogida en la partida de producción vegetal) se debe a la actividad del puerto almeriense.

Del mismo modo, si hacemos la comparación con los datos de 2005, vemos como el VAB generado por el Sector portuario con el PIB provincial equivale a un 0,21%.

Así también, podemos decir que el 1,69% de la producción del sector de la agricultura, ganadería y pesca se debe a la actividad portuaria. Por último, y utilizando la desagregación que nos da las estadísticas andaluzas, se muestra que el 1,37% de la actividad hortofrutícola (recogida en la partida de producción vegetal) se debe a la actividad del puerto almeriense.

A la vista de los datos aportados se puede afirmar que la aportación del Sector

sentido estricto y riguroso, sino de contextualizar el impacto en la economía provincial, a fin de sugerir una idea aproximada en cuanto a su dimensión y relevancia.

¹⁸ La Contabilidad Regional de España considera la producción agraria, junto a la ganadera y la pesca para la elaboración de las estadísticas correspondientes. El mismo criterio es seguido por la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, aunque el grado de desagregación de sus estadísticas es mayor y por tanto permite disponer de la producción agraria propiamente dicha o, conforme a la denominación utilizada en dichas estadísticas, producción vegetal. A pesar de que la producción ganadera y la pesca constituyen renglones importantes de la economía almeriense, lo cierto es que la producción vegetal constituye uno de los pilares de la misma. A raíz de esto, el equipo redactor ha considerado oportuno realizar dicha comparación.

¹⁹ Se estima que el PIB provincial del año 2009 será menor al registrado en el año 2008, en consecuencia es de esperar que el porcentaje sea mayor.

Portuario a la economía regional y almeriense es, además de positiva, relevante.

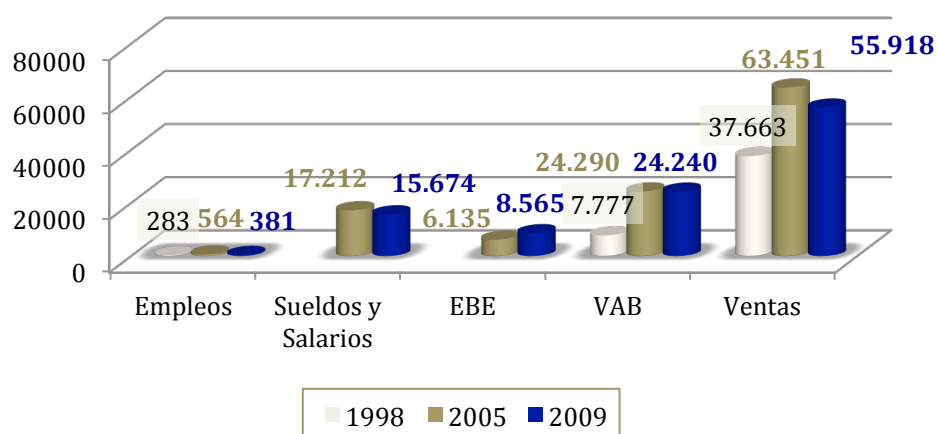
	PIB provincia Almería (*)	PIB agricultura, ganadería y pesca (*)	PIB producción vegetal (**)
VAB generado por el Sector Portuario (2005)	0,21%	1,69%	1,37%

* Datos referidos al 2008 siendo aún provisionales las estadísticas del INE

** Datos a 2009 definitivos de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía.

Si tenemos en cuenta cómo ha ido evolucionando el impacto económico del Puerto de Almería desde 1998 hasta el 2009, podemos apreciar un aumento significativo y generalizado del impacto directo económico que el Sector Portuario ha producido sobre la economía almeriense.

GRÁFICO 11: EVOLUCIÓN DEL IMPACTO DIRECTO DEL SECTOR PORTUARIO



Fuente: Elaboración Propia.

Así vemos como desde 1998 hasta el 2005 se ha producido un incremento del 99,29% en empleo, un 211,69% en producción (VAB) y de un 68,47% en ventas.

La coyuntura económica que estamos viviendo desde 2008 ha disminuido dicho impacto, principalmente en empleo y ventas, manteniéndose casi constante la producción, tal y como ocurre en la economía general.

Aún así, si analizamos los efectos directos producidos por la actividad del Sector Portuario a lo largo de la década podemos decir que se ha producido un incremento del 34,62% en el empleo, un 211,68% en la producción y un 48,47% en las ventas.

➤ *Impacto Indirecto*

El impacto directo refleja ante todo una serie de flujos económicos que inducen a una mayor actividad económica de las demás empresas y agentes económicos, con vista a generar una mayor producción destinada a satisfacer el aumento de la demanda, inducida, en este caso, por el Sector Portuario. Esta consecuencia, recibe la denominación de impacto indirecto, tal como ya fue referido en apartados anteriores.

Para el cálculo del impacto indirecto se parte de la demanda generada por las empresas y organismos oficiales, integrantes del Sector Portuario, con vista a determinar el nivel de empleo y valor agregado bruto que la misma genera. La sectorialización de la misma y su regionalización fue realizada a partir de información proporcionada y de los datos disponibles en las tablas input-output. En todo caso se han detraído todas aquellas facturaciones que pudieran significar una doble contabilización.

Considerando los datos correspondientes al año 2009 y conforme a lo antes expuesto se han obtenido los siguientes resultados:

- El impacto económico indirecto del Sector Portuario generaría un valor añadido bruto equivalente a 14.290 miles de euros.
- A la vez, supondría la creación de 154 empleos indirectos para la región.

El impacto generado por la actividad del sector se distribuye a través de la economía a los demás sectores de la misma. En consecuencia es de interés conocer que significado tienen los resultados obtenidos para cada sector.

A primera vista, tal y como se puede apreciar en el cuadro 13, se puede ver un mayor impacto sobre aquellos sectores cercanos a la actividad portuaria. Así sectores como *transporte, almacenamiento y comunicaciones, y el de servicios empresariales* en general, son algunos de los más beneficiados por la actividad del Sector Portuario.

CUADRO 12. IMPACTO ECONÓMICO INDIRECTO DEL SECTOR PORTUARIO (2009). (Miles de €)						
Sectores		Empleo	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	1	14	32	44	85
2	Pesca	0	1	1	2	10
3	Extracción de productos energéticos	0	1	0	2	319
4	Extracción de otros minerales, excepto productos energéticos.	1	8	9	17	111
5	Industrias de la alimentación, bebidas y tabaco	0	10	10	20	149
6	Industria textil y de la confección	0	5	2	7	67
7	Industria del cuero y del calzado	0	0	0	0	0
8	Industria de la madera y el corcho	0	15	8	23	148
9	Industria del papel, edición, artes gráficas y reproducción de soportes grabados	1	46	34	80	424
10	Coquerías, refino de petróleo y tratamiento de combustibles nucleares	3	57	369	435	5.980
11	Industria química	1	22	21	44	538
12	Industria transformación caucho y materias plásticas	1	39	23	65	434
13	Industrias de otros productos minerales no metálicos	1	29	29	59	283
14	Metalurgia y fabricación de productos metálicos	1	37	22	59	393
15	Industria de construcción de maquinaria y equipo mecánico	1	48	24	71	666
16	Industria de material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	1	29	29	59	283
17	Fabricación de material de transporte	5	141	23	157	1.878
18	Industrias manufactureras diversas	1	7	4	11	51
19	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua	2	100	258	362	947
20	Construcción	7	309	228	543	1.625
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	25	908	774	1.679	2.976
22	Hostelería	8	188	208	373	739
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	61	2.020	2.788	4.814	13.437
24	Intermediación financiera	7	545	490	1.040	1.725
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios empresariales	15	1.027	2.678	3.859	6.427
26	Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	0	0	0	0	0
27	Educación	4	128	13	141	156
28	Actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales	3	114	38	152	238
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	4	110	87	198	363
30	Hogares que emplean personal doméstico	0	0	0	0	0
TOTAL		154	5.959	8.180	14.290	40.768

Fuente: Elaboración Propia.

Además, vamos a analizar cómo se distribuye el VAB generado de forma indirecta por la actividad del sector portuario entre los sectores más beneficiados por dicha actividad:

CUADRO 13. VAB GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR EL SECTOR PORTUARIO (2009).		
Sectores		VAB
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	33,69%
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	27,01%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	11,75%
24	Intermediación financiera	7,28%
20	Construcción	3,80%
22	Hostelería	2,61%
19	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua	2,54%

Fuente: Elaboración Propia.

Tal y como nos muestra el cuadro 14, destaca la importancia de los sectores *Transportes y Servicios Empresariales*, los cuales suponen más del 60% del valor añadido bruto generado. También es reseñable que el tercer sector en orden de importancia es el del *Comercio, reparación de vehículos...*, el cuál, sin embargo, tiene una relevancia muy pequeña en relación a los dos primeros sectores.

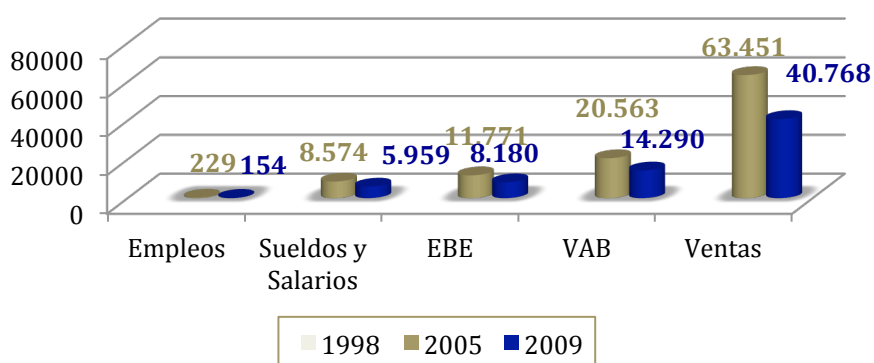
El análisis no varía en gran medida al considerar el empleo indirecto generado por la actividad del Sector Portuario:

CUADRO 14. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR EL SECTOR PORTUARIO (2009).		
Sectores		VAB
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	39,61%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	16,23%
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	9,74%
22	Hostelería	5,19%
20	Construcción	4,55%
24	Intermediación financiera	4,55%
27	Educación	2,60%
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	2,60%

Fuente: Elaboración Propia.

De hecho, tal y como podemos apreciar en el cuadro15, más del 65% del empleo indirecto generado por la actividad del Sector Portuario se distribuye entre los sectores de *Transportes, Comercio y Servicios Empresariales*.

GRÁFICO 12: EVOLUCIÓN DEL IMPACTO INDIRECTO DEL SECTOR PORTUARIO



Fuente: Elaboración Propia.

Los resultados obtenidos para el 2005 no difieren esencialmente a los referidos anteriormente. De hecho, las variaciones son mínimas en los sectores y , al igual que en 2009, más del 60% del VAB generado se distribuye entre los sectores de *Transporte y Servicios Empresariales*.

CUADRO 15. VAB GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR EL SECTOR PORTUARIO (2005).		
Sectores		VAB
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	33,70%
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	27,00%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	11,73%
24	Intermediación financiera	7,30%
20	Construcción	3,82%
22	Hostelería	2,59%
19	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua	2,54%

Fuente: Elaboración Propia.

En cuanto al empleo, las diferencias con los datos de 2009 son más significativas. En concreto, los sectores de Transporte, Comercio y Servicios Empresariales se reparten más del 75% del total del empleo indirecto generado por el Sector Portuario frente al 65% que representan en el 2009, siendo en los servicios empresariales (del 18,34% hemos pasado al 9,74%) y en comercio (de 22,71% a 16,23%) donde el empleo generado de forma indirecta por el sector portuario perdido es más notable.

CUADRO 16. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR EL SECTOR PORTUARIO (2005).		
Sectores		VAB
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	37,55%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	22,71%
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	18,34%
24	Intermediación financiera	4,80%
20	Construcción	4,37%
22	Hostelería	3,93%

Fuente: Elaboración Propia.

➤ *Impacto Inducido*

Por último, se analiza el impacto inducido generado por la actividad del Sector Portuario.

La actividad desplegada obviamente ha requerido el empleo de trabajadores cuyos sueldos y salarios han generado una demanda posterior, la cual ha “inducido” a la vez a un aumento de la actividad económica en general. Si el impacto indirecto está apoyado por el aumento de la demanda intermedia destinada a satisfacer la demanda, en este caso del Sector Portuario, el impacto inducido a la vez, se apoya en el consumo, cuyo nivel depende de los sueldos y salarios de los trabajadores del sector.

Para el cálculo del impacto inducido del presente estudio, han sido utilizados los datos referentes a los sueldos y salarios generados por la actividad del Sector Portuario. De dicha información, es de interés la parte del total que efectivamente es destinada al consumo efectivo de los hogares. A fin determinar el porcentaje del total destinado a tal efecto, se ha recurrido a las Cuentas Económicas Integradas de la Contabilidad Nacional de España, obteniendo un coeficiente del 71,53% para el año 2009 y del 69,85% para el 2005.

Sobre esta base los resultados obtenidos en 2009 son los siguientes:

- El impacto inducido de la actividad del Sector Portuario tendría un resultado equivalente a 14.861 miles de euros.
- Además daría lugar a la generación de 417 empleos.

CUADRO 17. IMPACTO ECONÓMICO INDUCIDO DEL SECTOR PORTUARIO (2009). (Miles de €)						
Sectores		Empleo	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	30	175	389	540	1.036
2	Pesca	2	17	9	25	150
3	Extracción de productos energéticos	0	1	0	1	313
4	Extracción de otros minerales, excepto productos energéticos.	0	6	6	11	77
5	Industrias de la alimentación, bebidas y tabaco	5	111	119	230	1.739
6	Industria textil y de la confección	1	20	8	28	261
7	Industria del cuero y del calzado	0	1	0	1	11
8	Industria de la madera y el corcho	1	13	7	19	123
9	Industria del papel, edición, artes gráficas y reproducción de soportes grabados	2	44	32	75	400
10	Coquerías, refino de petróleo y tratamiento de combustibles nucleares	0	8	53	63	938
11	Industria química	0	17	16	33	413
12	Industria transformación caucho y materias plásticas	0	8	4	12	83
13	Industrias de otros productos minerales no metálicos	1	21	21	42	203
14	Metalurgia y fabricación de productos metálicos	0	20	12	31	212
15	Industria de construcción de maquinaria y equipo mecánico	0	17	8	25	232
16	Industria de material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	7	2	9	145
17	Fabricación de material de transporte	0	22	4	25	297
18	Industrias manufactureras diversas	3	46	28	74	341
19	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua	0	96	247	347	908
20	Construcción	10	209	154	366	1.097
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	93	1.641	1.400	3.036	5.383
22	Hostelería	68	1.106	1.225	2.193	4.338
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	27	419	578	997	2.785
24	Intermediación financiera	12	485	437	927	1.537
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios empresariales	38	920	2.398	3.457	5.936
26	Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	0	0	0	0	0
27	Educación	9	431	44	475	526
28	Actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales	11	373	125	498	780
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	26	522	413	939	1.818
30	Hogares que emplean personal doméstico	78	379	0	379	379
TOTAL		417	7.134	7.739	14.861	32.460

Fuente: Elaboración Propia.

Tal y como se puede observar en el cuadro 17, es manifiesto el mayor efecto del impacto inducido en sectores más cercano al gasto de los hogares, sobre todo en materia de consumo, antes que en aquellos directamente relacionados con el Sector Portuario. Si antes, el mayor impacto, como en el caso del impacto indirecto, se hacía sentir sobre sectores como el de *Transporte, almacenamiento y comunicaciones*, ahora son los sectores como *Comercio al por menor y reparaciones, Hostelería y restauración*, los que se benefician en mayor medida del impacto inducido generado.

Desde el punto de vista del valor añadido bruto (VAB), el mayor efecto se siente sobre los sectores *Servicios empresariales, Comercio al por menor y reparaciones; y Hostelería y restauración*, que se reparten más del 55% del VAB generado por el Sector Portuario de forma inducida.

CUADRO 18. VAB GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR EL SECTOR PORTUARIO (2009).		
Sectores		VAB
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	23,26%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	20,43%
22	Hostelería	14,76%
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	6,71%
24	Intermediación financiera	6,24%
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	6,32%
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	3,63%
28	Actividades sanitarias y veterinarias; servicios sociales.	3,35%
27	Educación	3,20%
30	Hogares que emplean personal doméstico	2,55%
20	Construcción	2,47%

Fuente: Elaboración Propia.

Asimismo, es importante destacar también la presencia del sector *Agricultura*, el cual, aunque no ocupa un lugar destacado, percibe un impacto inducido mayor que en el caso del impacto indirecto.

Por lo que se refiere el empleo, destaca la importancia que tiene el sector *Hogares que emplean a personal doméstico*. El 18,71% del empleo inducido por el Sector Portuario se genera en este sector. Además, si tenemos en cuenta que

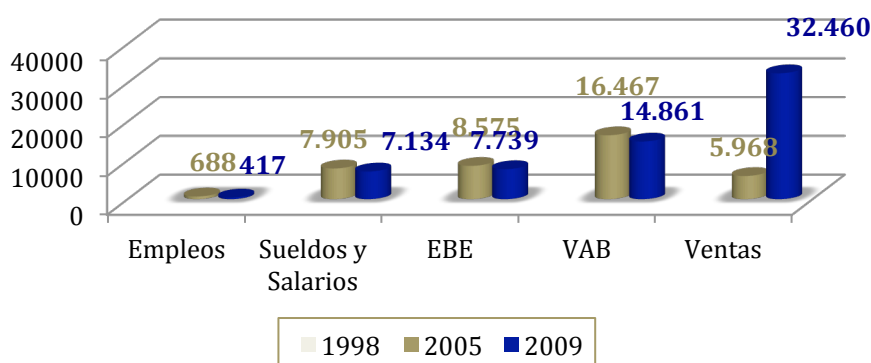
sólo un 2,55% del VAB total corresponde al sector, se pone de manifiesto la baja remuneración salarial existente en el mismo.

En cualquier caso, más del 55% del empleo generado de forma inducida por la actividad portuaria se distribuye entre los sectores: *Comercio, Hogares y Hostelería*.

CUADRO 19. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR EL SECTOR PORTUARIO (2009).		
Sectores		VAB
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	22,30%
30	Hogares que emplean personal doméstico	18,71%
22	Hostelería	16,31%
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	18,34%
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	37,55%
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	6,24%
24	Intermediación financiera	2,88%
28	Actividades sanitarias y veterinarias; servicios sociales.	2,64%
20	Construcción	2,40%
27	Educación	2,16%

Fuente: Elaboración Propia.

GRÁFICO 13: EVOLUCIÓN DEL IMPACTO INDUCIDO DEL SECTOR PORTUARIO



Fuente: Elaboración Propia.

En el 2005, a pesar de que los porcentajes varían con respecto a 2009, el orden de importancia de los distintos sectores en cuanto a su participación en el total del VAB generado de forma inducida no se ve alterado. Así, se mantiene la pérdida de importancia de aquellos sectores más cercanos a la actividad portuaria, en detrimento del sector *Servicios empresariales y Comercio*. Estos sectores, junto al de *Hostelería* representan más del 50% del VAB generado.

CUADRO 20. VAB GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR EL SECTOR PORTUARIO (2005).		
Sectores		VAB
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	22,93%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	20,87%
22	Hostelería	13,95%
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	6,43%
24	Intermediación financiera	6,12%
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	6,07%
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	3,98%
28	Actividades sanitarias y veterinarias; servicios sociales.	3,35%
27	Educación	3,18%
30	Hogares que emplean personal doméstico	2,57%
20	Construcción	2,47%

Fuente: Elaboración Propia.

Con respecto al empleo, la situación no presenta variaciones de consideración. En este caso, los sectores más beneficiados son los de *comercio al por menor y reparación general, hostelería y restauración; y el de personal doméstico*.

A primera vista se aprecian diferencias en los resultados alcanzados en comparación a los obtenidos con respecto al año 2009. En concreto, la *hostelería* ocupa el segundo lugar en orden de importancia, con un porcentaje del 15,26% desplazando al sector *hogares que emplea personal doméstico*, el cual registra un porcentaje equivalente al 14,59%.

Por último es importante señalar que los *servicios empresariales* mantienen su posición con respecto al año 2009, aunque su porcentaje, 11,92%, es superior.

CUADRO 21. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR EL SECTOR PORTUARIO (2005).		
Sectores		VAB
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	21,22%
30	Hogares que emplean personal doméstico	15,26%
22	Hostelería	14,59%
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	11,92%
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	6,83%
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	5,38%
24	Intermediación financiera	4,65%
28	Actividades sanitarias y veterinarias; servicios sociales.	4,28%
20	Construcción	4,07%
27	Educación	3,24%

Fuente: Elaboración Propia.

En definitiva, al igual que en el caso del impacto indirecto, el efecto de las variaciones de coyuntura económica no altera de forma significativa la importancia relativa del Sector Portuario. Evidentemente un mayor nivel de ocupación, tal como el que se aprecia en el 2005 con respecto al 2009, tiene que traducirse en un impacto económico de mayor nivel, sin embargo este hecho no significa en absoluto una pérdida o aumento significativo del Sector Portuario.

➤ ***Impacto Total del Sector Portuario***

A la luz de los distintos resultados obtenidos, queda por presentar el impacto total de la actividad desplegada por el Sector Portuario, el cual, conforme a lo señalado en apartados anteriores, se refiere en concreto al Puerto de Almería.

Considerando los datos referentes al año 2009:

- La generación de un valor agregado bruto equivalente a 53.391 miles de euros
- Y de 952 puestos de trabajos.

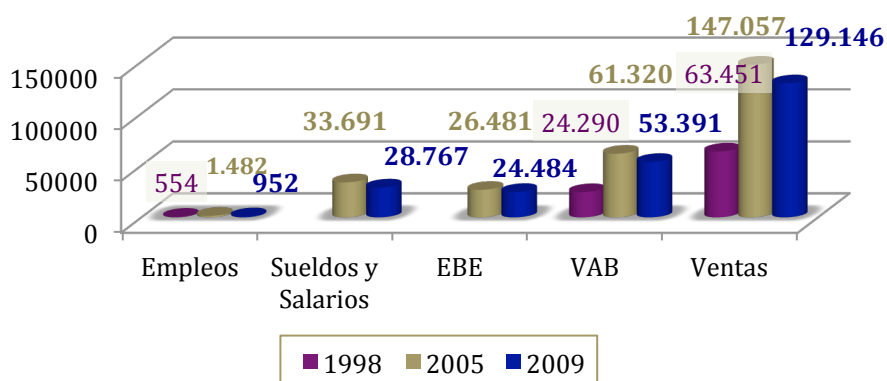
CUADRO 22. IMPACTO TOTAL DEL SECTOR PORTUARIO (2009). (Miles de €)					
	Empleos	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
E. Directo	381	15.674	8.565	24.240	55.918
E. Indirecto	154	5.959	8.180	14.290	40.768
E. Inducido	417	7.134	7.739	14.861	32.460
Impacto Total	952	28.767	24.484	53.391	129.146

Fuente: Elaboración Propia.

Si se compara dicho resultado, con el registrado por la producción agraria de la Provincia de Almería para el año 2009, equivalente a 1.967,71 millones de euros, el impacto total equivaldría al 2,71 % de la misma. Teniendo en cuenta la importancia de la agricultura en la Provincia de Almería, cuya participación en la generación del PIB para 2009 es de un 15% aproximadamente, queda manifiesta la importancia relativa del Puerto de Almería para la economía regional.

Del mismo modo, si se compara el valor añadido total generado con la producción agraria almeriense registrada en el año 2005, que ascendió a un total de 1.962,90 millones de euros, el porcentaje obtenido asciende a un 3,12%. En dicho año, la participación de la producción agraria en la generación del PIB provincial fue algo mayor (16,1%), al igual que los resultados alcanzados por la actividad del Sector Portuario.

GRÁFICO 14: EVOLUCIÓN DEL IMPACTO TOTAL DEL SECTOR PORTUARIO



Fuente: Elaboración Propia.

Si tenemos en cuenta cómo ha ido evolucionando el impacto económico del Puerto de Almería desde 1998 hasta el 2009, podemos apreciar un aumento significativo y generalizado del impacto total que el Sector Portuario ha producido sobre la economía almeriense.

Así vemos como desde 1998 hasta el 2005 se ha producido un incremento del 167,51% en empleo, un 152,45% en producción (VAB) y de un 131,76% en ventas.

Si bien la crisis económica que estamos viviendo desde 2008 ha disminuido dicho impacto, los efectos totales producidos por la actividad del Sector Portuario a lo largo de la década han producido un incremento del 71,48% en el empleo, un 119,80% en la producción y un 103,54% en las ventas.

Los resultados alcanzados ponen de manifiesto la importancia del Puerto de Almería para la economía regional y, por supuesto, para la provincia de Almería.

No obstante es conveniente tener presente determinadas observaciones, las cuales pueden contribuir a una mejor interpretación de los resultados alcanzados.

- 1) La conceptualización del Puerto de Almería como Sector Portuario puede inducir al lector no habituado a la terminología económica, a considerar al mismo tal como si fuera el sector industrial o el de servicios. En realidad, la conceptualización utilizada responde más a las características de la metodología utilizada, y agrupa a una serie de actividades económicas, perteneciendo la mayoría de las mismas al sector servicios, aunque también se encuentran presentes otras correspondientes al sector industrial. Además, puede que los datos de partida no tengan la misma nomenclatura a este respecto y haga que puedan existir algunas variaciones en los resultados.
- 2) En este sentido, la conceptualización se asemeja más al de un conglomerado de actividades, las cuales en conjunto hacen posible el tráfico portuario, antes que al de un sector económico propiamente dicho o al de un clúster económico en un sentido estricto.
- 3) También se advierte el carácter estructural que reviste un puerto marítimo (en este caso el Puerto de Almería) con respecto a la estructura productiva ubicada en su entorno cercano (hinterland). En gran medida su utilización depende del nivel de actividad y ocupación de su entorno económico, así como también de la actividad comercial del puerto en sí, con vista a promover su utilización por parte de los distintos sectores productivos.
- 4) Por último, hay que tener presente la existencia en las cercanías a Almería de otros puertos marítimos, algunos de ellos ubicados en la misma provincia inclusive. Este hecho, así como también el funcionamiento en

red de los mismos, afecta al impacto económico que pueda generar la actividad de cada uno en concreto.

Teniendo en cuenta las observaciones antes citadas, y habida cuenta del marco conceptual y metodológico bajo el cual ha sido elaborado el presente estudio se puede concluir que el impacto económico generado por la actividad desplegada para hacer posible el tráfico portuario del Puerto de Almería, es positivo y acompasa el nivel de actividad y coyuntura económica, tanto de carácter regional como provincial.

4.4. Economía Dependiente del Puerto

En apartados anteriores, ha sido definida como “economía dependiente del puerto”, el conjunto de actividades económicas no relacionadas directamente con el tráfico portuario, aunque el desempeño de las mismas, depende de la existencia y dimensión del tráfico portuario.

En líneas generales se trata de empresas que pueden formar parte o no de la comunidad portuaria, cuya actividad económica depende del puerto, aunque no es directamente necesaria para la realización del tráfico portuario.

Desde un punto de vista más operativo, para que una empresa pueda ser considerada como dependiente del puerto, es necesario que se den algunas de estas condiciones:

- a) La empresa es para el Sector Portuario un oferente de productos y servicios, aunque los mismos no son directa, ni estrictamente necesarios para la realización del tráfico portuario.
- b) La empresa es un demandante de servicios portuarios, con vista a la distribución de los productos o servicios que produce, aunque en el caso de cese de actividad portuaria, podría recurrir a otros medios de transportes, u otro puerto cercano inclusive.
- c) Cuando el volumen de actividad y nivel de facturación de la empresa se encuentra correlacionado con el tráfico portuario, sin que el cese del mismo (tráfico portuario) tenga como consecuencia el cese total de su actividad.

En todo caso, al igual que en el caso de la definición del Sector Portuario, la pertenencia o no a la comunidad portuaria de la empresa en cuestión, no constituye criterio para su inclusión en uno u otro grupo.

A pesar de todo, no resulta una tarea sencilla clasificar a una empresa como dependiente del puerto o integrante del Sector Portuario. A modo de ejemplo se plantea el caso de empresas que pueden ser integrantes del sector portuario, pero a la vez dependientes, tal como plantea la situación de las empresas dedicadas a la

construcción y reparación de buques. En situaciones de esta naturaleza se ha adoptado el criterio de observar su relación con respecto al tráfico portuario, con vista a determinar su pertenencia a uno u otro grupo. En el caso antes señalado (empresas destinadas a la reparación de buques) se ha optado por su inclusión en el Sector Portuario, teniendo en cuenta que una de las razones que originan el tráfico portuario es el de “*estancia y reparación de todo tipo de buques*”.

Para la identificación de las empresas a ser agrupadas como economía dependiente, se ha recurrido a datos e informaciones proporcionadas por la Autoridad Portuaria de Almería y la Fundación Bahía Almeriport. En tal sentido el listado de concesiones, así como la información proporcionada por algunas empresas, fueron determinantes a tal respecto.

La determinación de su pertenencia o no a dicho grupo, fue realizada a partir de su relación con el tráfico portuario, conforme a la actividad principal desplegada y si el cese de la actividad portuaria induciría al traslado de la empresa, dada la imposibilidad de continuar con su actividad.

➤ ***Estructura de la Economía Dependiente del Puerto***

Para la elaboración de la estructura de la economía dependiente del Puerto se ha seguido un criterio similar al utilizado en el caso del Sector Portuario. En consecuencia se ha tomado la decisión de utilizar la clasificación sectorial utilizada en el caso de la matriz inversa de Leontief en el Marco Input-Output utilizado en Andalucía. En tal contexto se han agrupado a las distintas empresas conforme a su epígrafe²⁰ principal, teniendo en cuenta que la mayoría posee más de uno.

Conforme a lo antes señalado y a la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Almería, la economía dependiente del puerto se considera conformada por los siguientes sectores:

- Sector 3: Pesca, acuicultura y actividades relacionadas (2)
- Sector 7: Elaboración y conservación de pescados (2)
- Sector 13: Fabricación de otros productos alimenticios (5)
- Sector 19: Industria de la madera y del corcho (8)
- Sector 20: Industria del papel (9)
- Sector 23: Producción de la química básica (incluido agroquímicos) (11)

²⁰ Conforme a la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE) vigente en la actualidad y a su correspondencia en las tablas input-output.

- Sector 26: Fabricación de cemento, cal y yeso (13)
- Sector 27: Fabricación de productos cerámicos (13)
- Sector 49: Comercio al por menor y reparación de efectos personales (21)
- Sector 51: Servicios de cafetería, bares y restaurantes (22)
- Sector 54: Actividades anexas a los transportes, agencias de viajes (23)

La matriz inversa de Leontief estructura la economía regional en 81 sectores (5 menos que en el caso de la Tabla de destino), sin embargo para la presentación de los resultados se optado por seguir el criterio aplicado en la Contabilidad Regional, la cual estructura la economía en 30 sectores. Entre paréntesis se indica el número del sector correspondiente.

Con respecto a la clasificación antes expuesta, es conveniente matizar algunos detalles:

En primer lugar, en el caso de empresas cuya actividad abarca más de un sector, se ha optado por clasificarlas conforme a la actividad de mayor importancia, siempre y cuando las demás tengan un carácter marginal, y no sea posible su desagregación.

En segundo lugar, es importante señalar que se han detraído del grupo de empresas componentes de la economía dependiente, aquellas que operan en el Puerto de Carboneras y/o cuya actividad depende en gran medida del tráfico portuario de dicho puerto. De esta forma es posible cumplir el objetivo establecido, determinando únicamente el impacto económico del Puerto de Almería y de su economía dependiente.

En tercer lugar, en el grupo sólo se han incluido aquellas agencias de viajes, no relacionadas directamente con el tráfico portuario. Por tanto, se han excluido aquellas agencias que constituyen parte de un grupo de empresas dedicadas al transporte de pasajeros, las cuales se asume se trasladarían junto con la empresa matriz a otro sitio, en el caso de cese total de la actividad portuaria.

➤ ***Impacto Directo de la Economía Dependiente del Puerto de Almería***

Al igual que en el caso del Sector Portuario, el cálculo del impacto directo de la economía dependiente fue calculado por sector. En este contexto la economía dependiente del Puerto de Almería ha generado durante el año 2009,

- Un valor agregado bruto (VAB) equivalente a 72.458 miles de euros,
- Y ha generado 1.482 empleos.

**CUADRO 23. IMPACTO DIRECTO DE LA ECONOMÍA
DEPENDIENTE (2009). (Miles de €)**

	EMPLEOS (*)	SUELDOS Y SALARIOS	EBE	VAB	VENTAS
Empresas	1.394	42.857	29.602	72.458	395.682
Total	1.394	42.857	29.602	72.458	395.682

(*) número de empleados

Fuente: Elaboración Propia.

Al igual que en el caso del Sector Portuario, si relacionamos el valor agregado bruto con el PIB de Almería conforme a los datos proporcionados por la Contabilidad Regional de España, vemos que el valor añadido bruto generado por la economía dependiente representa 0,51% del mismo.

	PIB provincia Almería (*)	PIB agricultura, ganadería y pesca (*)	PIB producción vegetal (**)
VAB generado por la Economía Dependiente (2009)	0,51%	5,17%	4,06%
VAB generado por la Economía Dependiente (2005)	0,80%	6,56%	%,32%

* Datos referidos al 2008 siendo aún provisionales las estadísticas del INE

** Datos a 2009 definitivos de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía.

De igual modo, podemos decir que el 5,17% de la producción del sector de la agricultura, ganadería y pesca se debe a la actividad generada por las empresas que configuran la economía dependiente del puerto.

Por último, y utilizando la desagregación que nos da las estadísticas andaluzas, se muestra que el 4,06% de la actividad hortofrutícola (recogida en la partida de producción vegetal) se debe a la actividad de la economía dependiente del puerto almeriense.

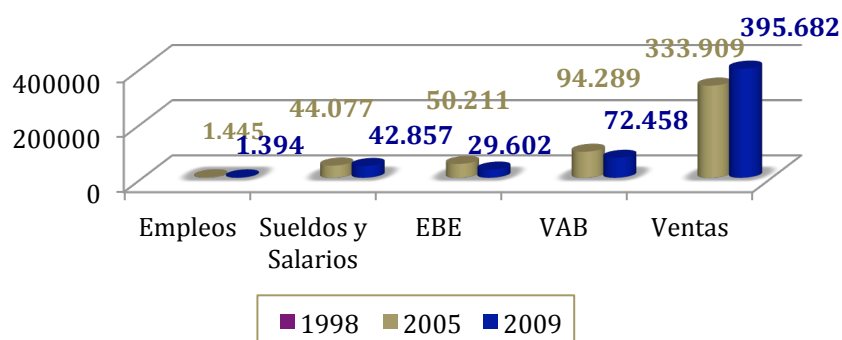
Del mismo modo, si hacemos la comparación con los datos de 2005, vemos como el VAB generado por la Economía Dependiente del Puerto de Almería con el PIB provincial equivale a un 0,80%.

Así también, podemos decir que el 6,56% de la producción del sector de la agricultura, ganadería y pesca se debe a la actividad generada por las empresas dependientes del puerto.

Por último, y utilizando la desagregación que nos da las estadísticas andaluzas, se muestra que el 5,32% de la actividad hortofrutícola (recogida en la partida de producción vegetal) se debe a la actividad de la Economía Dependiente del Puerto de Almería.

Si hacemos una comparativa de los datos analizados podemos ver que, a excepción de las ventas, todas las demás variables han disminuido en 2009.

GRÁFICO 15: EVOLUCIÓN DEL IMPACTO DIRECTO DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE



Fuente: Elaboración Propia.

De cualquier modo, podemos ver como la actividad de las empresas integrantes de la economía dependiente han generado un impacto económico directo que se ha reflejado en 1.394 empleos, un nivel de sueldos y salarios equivalentes 42.857.000 de euros, un excedente bruto de explotación de 29.602.000 euros, una producción (VAB) de 72.458.000 euros y unas ventas de 395.682.000 euros.

A la vista de los datos aportados se puede afirmar que la aportación de la Economía Dependiente del Puerto a la economía regional y almeriense es, además de positiva, relevante.

➤ ***Impacto Indirecto de la Economía Dependiente del Puerto de Almería***

La actividad económica de las empresas que integran el grupo ha generado una demanda de materia prima, necesaria para llevar adelante la producción, la cual ha servido de estímulo a las demás empresas de la economía. Este hecho se conoce como impacto indirecto, tal como fue referido al hacer referencia a la metodología.

Durante el año 2009, la actividad desplegada por las empresas integradas bajo el concepto economía dependiente del puerto, han generado los siguientes resultados.

- El valor agregado bruto ha sido de 134.809 miles de euros.
- El nivel de empleo ha sido de 5.540 empleos

Dicho impacto se ha distribuido a lo largo de los distintos sectores que conforman la economía, tal y como se puede observar en el cuadro 25:

CUADRO 24. IMPACTO INDIRECTO DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE DEL PUERTO (2009). (MILES DE €)						
Sectores		Empleo	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	2.209	15.521	34.476	47.844	15.014
2	Pesca	39	208	105	301	2.469
3	Extracción de productos energéticos	26	657	58	693	7.299
4	Extracción de otros minerales, excepto productos energéticos.	99	1.376	1.451	2.829	17.209
5	Industrias de la alimentación, bebidas y tabaco	179	2.011	2.159	4.159	26.795
6	Industria textil y de la confección	2	15	6	20	189
7	Industria del cuero y del calzado	0	0	0	0	6
8	Industria de la madera y el corcho	26	191	99	290	1.875
9	Industria del papel, edición, artes gráficas y reproducción de soportes grabados	33	392	284	675	3.579
10	Coquerías, refino de petróleo y tratamiento de combustibles nucleares	5	163	1.048	1.234	10.116
11	Industria química	37	696	685	1.387	17.149
12	Industria transformación caucho y materias plásticas	26	315	182	519	3.472
13	Industrias de otros productos minerales no metálicos	204	2.382	2.428	4.830	21.909
14	Metalurgia y fabricación de productos metálicos	38	400	236	634	4.259
15	Industria de construcción de maquinaria y equipo mecánico	33	411	201	607	5.675
16	Industria de material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	5	77	21	97	1.670
17	Fabricación de material de transporte	45	765	123	851	10.200
18	Industrias manufactureras diversas	5	41	25	65	300
19	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua	69	1.516	3.894	5.473	12.792
20	Construcción	273	2.851	2.107	5.008	12.608
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	599	4.386	3.740	8.112	74.467
22	Hostelería	78	776	859	1.538	64.813
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	672	7.253	10.010	17.282	33.945
24	Intermediación financiera	165	3.985	3.587	7.614	12.625
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios empresariales	511	5.276	13.762	19.835	73.985
26	Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	0	0	0	0	0
27	Educación	59	964	98	1.062	1.176
28	Actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales	22	329	110	440	689
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	80	783	620	1.409	2.728
30	Hogares que emplean personal doméstico	0	0	0	0	0
TOTAL		5.540	53.741	82.373	134.809	439.011

NOTAS: La tabla input output de Andalucía (2005) está formada por 86 sectores. A los efectos de facilitar la lectura de la información ha sido reducida a 30 sectores, tal como es utilizada en la Contabilidad Nacional de España, y utilizada en el análisis correspondiente.

Salvo la columna referente a “Empleo”, todos los datos están expresados en miles de euros. Aquellas casillas en las cuales no aparecen datos, significan que los datos obtenidos no superan la unidad (en este caso mil euros) y por tanto fueron informadas con cero.

Fuente: Elaboración Propia.

A continuación se analiza cómo se distribuye el VAB generado de forma indirecta por la actividad de la Economía Dependiente del Puerto entre los sectores más beneficiados por dicha actividad:

CUADRO 25. VAB GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2009).		
Sectores		VAB
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	35,49%
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	14,71%
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	12,82%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	6,02%
24	Intermediación financiera	5,65%
19	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua	4,06%
20	Construcción	3,71%

Fuente: Elaboración Propia.

En los datos aportados por el cuadro 26 queda reflejado que las empresas integrantes del grupo de Economía Dependiente, sea como demandantes u oferentes de bienes y servicios, tienen una relación indirecta con el tráfico portuario, y por tanto, se caracteriza por estar integrado por sectores más alejados a la actividad propiamente portuaria.

A diferencia de lo observado en el Sector Portuario, el sector que más se beneficia de la actividad económica de la Economía Dependiente es el *agrícola*, el cual percibe en torno a un 35,49% del VAB total generado de forma indirecta.

El *sector Empresariales y el de Transporte* mantienen su relevancia, y junto con la agricultura representan más del 60% del total del VAB.

Los demás sectores se benefician en menor medida del impacto indirecto de la Economía Dependiente, aunque si mantienen su presencia en el grupo de los sectores más beneficiados, como es el caso del *sector de Comercio al por menor* y el de *Intermediación financiera*.

El análisis no varía en gran medida al considerar el empleo indirecto generado por la actividad de la Economía Dependiente:

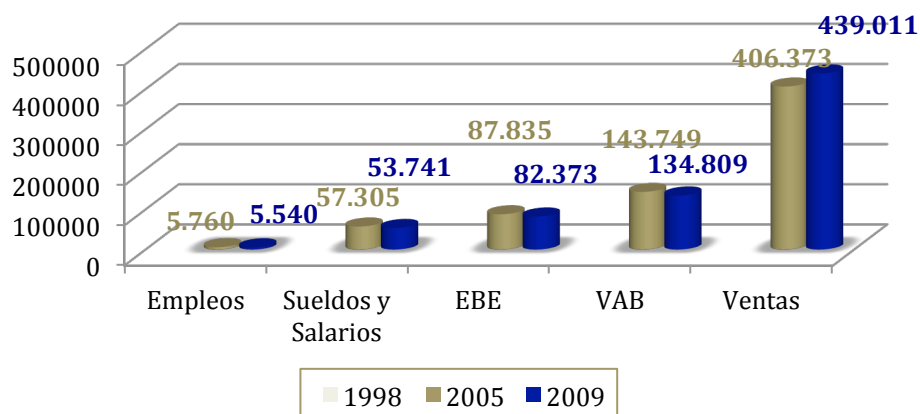
CUADRO 26. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2009).		
Sectores		VAB
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	38,35%
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	12,43%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	11,09%
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	9,46%
20	Construcción	5,06%
5	Industrias de la alimentación, bebidas y tabaco	3,31%
24	Intermediación financiera	3,06%
22	Hostelería	1,45%

Fuente: Elaboración Propia.

En el *sector agricultura* es donde mayor empleo se crea a raíz del impacto indirecto generado por la Economía Dependiente. A continuación, destacan, aunque con diferencia del anterior, el sector *Transporte* con una creación de empleo del 12,43% y el sector *Comercio* con un 11,09%.

Cabe destacar la baja generación de empleo por parte del sector de la *Hostelería*, siendo un sector de mano de obra intensiva, debido fundamentalmente por el escaso impacto que se percibe de forma indirecta en cuanto a la generación de VAB se refiere. De hecho el sector hostelería solo ha percibido un 1,14% del total de VAB generado por la economía dependiente de forma indirecta.

GRÁFICO 16: EVOLUCIÓN DEL IMPACTO INDIRECTO DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE



Fuente: Elaboración Propia.

La situación observada en 2005 registra escasas variaciones con respecto a los datos de 2009:

CUADRO 27. VAB GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2005).		
Sectores		VAB
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	34,94%
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	14,11%
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	11,92%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	6,84%
24	Intermediación financiera	6,95%
19	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua	5,13%
20	Construcción	4,11%

Fuente: Elaboración Propia.

Aunque los porcentajes de participación han variado en alguna medida, no se han producido cambios de consideración en el orden de importancia de los sectores. Así, el *sector de la agricultura* con un 34,94% de VAB sobre el total generado de forma indirecta, sigue ocupando un lugar de preeminencia con respecto a los demás.

De la misma manera, se encuentran los sectores *servicios Empresariales y Transporte*, los cuales presentan una baja variación con respecto al observado en el anterior año de referencia.

En cuanto al empleo, tampoco se observan cambios de consideración, tanto en cuanto a los porcentajes con respecto al total de empleo generado de forma indirecta, como con respecto al orden de importancia de los sectores.

CUADRO 28. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDIRECTA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2005).		
Sectores		VAB
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	39,87%
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	12,12%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	10,82%
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	9,22%
20	Construcción	4,93%
5	Industrias de la alimentación, bebidas y tabaco	3,22%
24	Intermediación financiera	2,98%
22	Hostelería	1,41%

Fuente: Elaboración Propia.

La *Agricultura* con un 39,87%, el sector *Transporte* con un 12,12% y el de *Comercio* con 10,82% siguen siendo los sectores que mejor aprovechan el impacto indirecto generado por la Economía Dependiente, en cuanto a generación de empleo se refiere.

➤ *Impacto Inducido de la Economía Dependiente del Puerto de Almería*

Resta por estudiar el impacto inducido generado por la economía dependiente del puerto. Para tal efecto, se han utilizado los datos correspondientes a sueldo y salarios, aunque solo ha sido considerada la parte destinada al consumo efectivo.

Al igual que en el caso del Sector Portuario, con vista a determinar el consumo efectivo, se ha recurrido a las Cuentas Económicas Integradas de la Contabilidad Nacional, a los efectos de determinar el porcentaje de consumo efectivo²¹. En tal sentido se ha constatado que el mismo equivalía a un 71,53% para el año 2009, y a un 69,85% para el año 2005.

En tal contexto, para el año 2009, el impacto inducido generado por la actividad de la economía dependiente del puerto ha registrado los siguientes resultados.

- El valor agregado bruto ha ascendido a la suma 48.429 miles de euros.
- El empleo generado por el impacto inducido ha ascendido a la cantidad 1.079.

Obviamente el resultado alcanzado impactará en mayor o menor medida en los distintos sectores de la economía regional.

En el cuadro 30 podemos ver cómo es la distribución del impacto inducido y cuáles han sido los sectores más beneficiados. Destaca ante todo el sector *Servicios empresariales*, seguido a cierta distancia por *Comercio al por menor y reparaciones*, *Hostelería*, *Transporte e Intermediación financiera*.

²¹ Entiéndase consumo efectivo correspondiente a los hogares que se obtiene de la diferencia entre el consumo total y la parte correspondiente al consumo de la administración pública.

**CUADRO 29. IMPACTO INDUCIDO DE LA ECONOMÍA
DEPENDIENTE DEL PUERTO (2009). (Miles de €)**

Sectores		Empleo	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	32	571	1.268	1.760	2.174
2	Pesca	3	57	29	82	496
3	Extracción de productos energéticos	0	5	0	5	1.676
4	Extracción de otros minerales, excepto productos energéticos.	1	18	19	37	245
5	Industrias de la alimentación, bebidas y tabaco	10	362	389	749	3.662
6	Industria textil y de la confección	9	66	26	91	861
7	Industria del cuero y del calzado	0	2	1	2	26
8	Industria de la madera y el corcho	6	41	21	62	401
9	Industria del papel, edición, artes gráficas y reproducción de soportes grabados	3	144	104	248	1.313
10	Coquerías, refino de petróleo y tratamiento de combustibles nucleares	1	27	175	206	2.069
11	Industria química	3	54	53	108	937
12	Industria transformación caucho y materias plásticas	2	25	14	41	274
13	Industrias de otros productos minerales no metálicos	6	67	69	137	661
14	Metalurgia y fabricación de productos metálicos	6	66	39	105	648
15	Industria de construcción de maquinaria y equipo mecánico	4	55	27	82	703
16	Industria de material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	1	20	5	26	431
17	Fabricación de material de transporte	4	71	11	79	946
18	Industrias manufactureras diversas	19	151	92	242	1.107
19	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua	4	314	807	1.134	2.963
20	Construcción	18	679	502	1.193	2.573
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	146	5.349	4.560	9.892	16.539
22	Hostelería	105	3.605	3.991	7.147	13.135
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	66	1.582	1.424	3.022	8.076
24	Intermediación financiera	66	1.582	1.424	3.022	4.011
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios empresariales	82	2.998	7.816	11.285	18.343
26	Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	0	0	0	0	0
27	Educación	87	1.406	143	1.550	1.716
28	Actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales	82	1.215	408	1.622	2.541
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	47	1.701	1.346	3.060	4.923
30	Hogares que emplean personal doméstico	295	1.234	0	1.234	1.234
TOTAL		1.079	23.248	25.219	48.429	94.654

NOTAS: La tabla input-output de Andalucía (2005) está formada por 86 sectores. A los efectos de facilitar la lectura de la información ha sido reducida a 30 sectores, tal como es utilizada en la Contabilidad Nacional de España, y utilizada en el análisis correspondiente.

Salvo la columna referente a “Empleo”, todos los datos están expresados en miles de euros. Aquellas casillas en las cuales no aparecen datos, significan que los datos obtenidos no superan la unidad (en este caso mil euros) y por tanto fueron informadas con cero.

Fuente: Elaboración Propia.

Tras analizar cómo se distribuye el VAB generado de forma inducida por la actividad de la Economía Dependiente del Puerto, podemos determinar que, si bien hay sectores que siguen manteniendo su importancia, otros sectores se benefician del impacto generado en una medida mayor al observado con respecto al efecto indirecto.

CUADRO 30. VAB GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2009).		
Sectores		VAB
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	23,26%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	20,43%
22	Hostelería	14,76%
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	6,71%
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	6,32%
24	Intermediación financiera	6,24%
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	3,63%

Fuente: Elaboración Propia.

Tras el sector *servicios empresariales* que percibe un 23,26% del total del VAB generado de forma inducida y el *sector comercio* que mantiene su relevancia en cierta medida, registrando un 20,43% del total del VAB generado, es el *sector hostelería* el que destaca, puesto que pasa de tener un porcentaje bajo en el caso del impacto indirecto, a un 14,76% sobre el total del VAB generado de forma inducida.

También es importante señalar la presencia del sector de la *agricultura*, el cual, a pesar de registrar un porcentaje bajo, mantiene su presencia en el caso de la Economía Dependiente. En consecuencia, es manifiestamente clara la influencia en la agricultura, ejercida por el Puerto de Almería sea a través de empresas proveedoras de la agricultura, o de las ventas del sector a empresas integrantes de la economía dependiente, y a la vez proveedoras del Sector Portuario.

El empleo generado de forma inducida, queda caracterizado en el siguiente cuadro:

CUADRO 31. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2009).		
Sectores		VAB
30	Hogares que emplean personal doméstico	27,33%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	13,53%
22	Hostelería	9,73%
27	Educación	8,03%
28	Actividades sanitarias y veterinarias; servicios sociales	7,63%
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	7,60%
24	Intermediación financiera	6,08%
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	4,36%
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	2,97%

Fuente: Elaboración Propia.

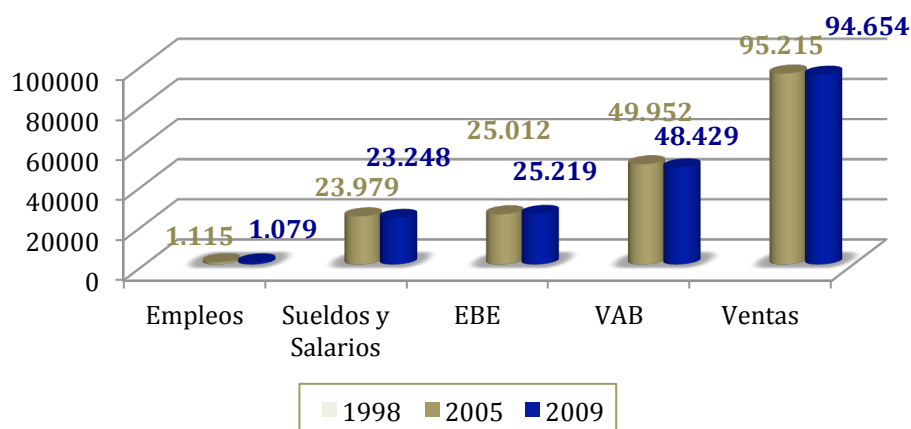
En este caso se plantea una situación similar al observado en el caso del Sector Portuario. Destaca el porcentaje de empleo creado a consecuencia del impacto inducido por el sector *hogares que emplean personal doméstico* (27,33%), cuando su porcentaje de VAB con respecto al total es de solo 2,55%. Obviamente el nivel de remuneración observado en el sector constituye un factor decisivo en la explicación de esta situación.

Por otro lado, los sectores *comercio y hostelería*, vuelven a ocupar lugares relevantes en la generación de empleo, con 13,53% y 9,73% respectivamente.

En el caso del año 2005, los resultados apenas difieren con respecto a los observados para el año 2009.

En concreto, si se observa la distribución del valor añadido bruto a lo largo de los distintos sectores (cuadro 33), se observa un comportamiento similar al registrado con respecto al año 2009. Así, los *servicios empresariales, el comercio al por menor y la hostelería* son los sectores más beneficiados, seguidos por el de *transporte e intermediación financiera*.

GRÁFICO 17: EVOLUCIÓN DEL IMPACTO INDUCIDO DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE



Fuente: Elaboración Propia.

CUADRO 32. VAB GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2005).

Sectores		VAB
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	23,43%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	20,74%
22	Hostelería	14,95%
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	6,93%
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	6,12%
24	Intermediación financiera	6,07%
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	3,27%

Fuente: Elaboración Propia.

Aunque se observan ligeras diferencias en los porcentajes, el orden en cuanto a importancia sigue manteniéndose el mismo. El sector *servicios empresariales* ocupa el primer lugar percibiendo un 23,43% sobre el total del VAB generado de forma inducida.

El *comercio y la hostelería* siguen manteniendo su posición con respecto al 2009, aunque en este caso con 20,74% y 14,95% respectivamente. Los tres

sectores en conjunto representan más del 50% del total del VAB generado de forma inducida por la Economía Dependiente.

También en el caso del empleo generado de forma inducida se observan escasas variaciones.

CUADRO 33. EMPLEO GENERADO DE FORMA INDUCIDA POR LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2005).		
Sectores		VAB
30	Hogares que emplean personal doméstico	27,28%
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	13,63%
22	Hostelería	10,31%
27	Educación	8,01%
28	Actividades sanitarias y veterinarias; servicios sociales	7,62%
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	7,35%
24	Intermediación financiera	6,19%
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	4,22%
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	2,87%

Fuente: Elaboración Propia.

➤ *Impacto Total de la Economía Dependiente del Puerto de Almería*

Desde un punto vista general, se puede afirmar que el impacto económico de la actividad desplegada por la economía dependiente del puerto puede ser calificado de positivo. Los resultados registrados ponen de manifiesto la importancia y relevancia del aprovechamiento del Puerto de Almería, como infraestructura, cuyo funcionamiento es favorable al desarrollo de la economía regional y de la provincia de Almería, en particular, tal como ha quedado demostrado.

Considerando los datos de 2009, se puede apreciar que la actividad de las empresas integrantes de la Economía Dependiente del Puerto de Almería llevó a:

- La generación de un valor agregado bruto equivalente a 255.696 miles de euros
- Y de 8.013 puestos de trabajos.

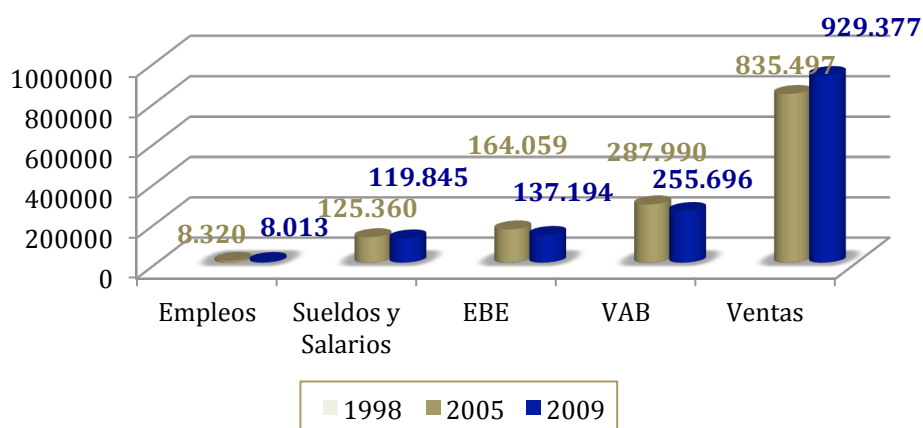
CUADRO 34. IMPACTO TOTAL DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE DEL PUERTO (2009). (Miles de €)					
	Empleos	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
E. Directo	1.394	42.857	29.602	72.458	395.682
E. Indirecto	5.540	53.741	82.373	134.809	439.011
E. Inducido	1.079	23.248	25.219	48.429	94.684
Impacto Total	8.013	119.845	137.194	255.696	929.377

Fuente: Elaboración Propia.

Al igual que en el caso del Sector Portuario, si se relaciona el valor añadido bruto total con la producción vegetal de la Provincia de Almería, el mismo equivaldría al 7,69% de la misma.

De igual forma que en el caso anterior, si comparamos el valor añadido bruto generado con la producción vegetal correspondiente al 2005, vemos que equivale a un 9,26% de la misma. La diferencia con respecto al porcentaje obtenido para el año 2009, se debe en gran medida al mayor valor añadido bruto registrado en el año 2005, y a un descenso del nivel de la producción vegetal con respecto al registrado en el 2009.

GRÁFICO 18: EVOLUCIÓN DEL IMPACTO TOTAL DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE



Fuente: Elaboración Propia.

No obstante es conveniente tener presente determinadas observaciones, las cuales pueden contribuir a una mejor interpretación de los resultados alcanzados.

Resulta evidente, que la existencia y funcionamiento del Puerto de Almería constituye una oportunidad, la cual es aprovechada por empresas de distintos sectores, en mayor o menor medida. No obstante, es conveniente señalar algunas observaciones al respecto, con vista a una mejor comprensión de los resultados obtenidos

- 1) El desempeño de las empresas conceptuadas como dependientes del puerto, pone de manifiesto su carácter estructural, dependiendo su aprovechamiento de las características de cada sector. Así, se puede explicar y entender la casi nula presencia de empresas agrícolas como demandantes de servicios portuarios, a pesar de ser uno de los pilares fundamentales de la economía almeriense.
- 2) Este hecho no debe ser interpretado como falta absoluta de relación entre el sector agricultura y el Sector Portuario, tal como ha sido definido en el presente estudio. De hecho, el mismo estudio pone de manifiesto dicha relación al señalar a la agricultura como uno de los sectores favorecidos por el impacto indirecto, generado por la economía dependiente del puerto. Además, hay que agregar la importancia del Puerto de Almería como punto de desembarque de insumos destinados a la agricultura, tal como han puesto de manifiesto los datos proporcionados por la Autoridad Portuaria.

Teniendo en cuenta las observaciones antes citadas, y habida cuenta del marco conceptual y metodológico bajo el cual fue elaborado el presente estudio se puede decir que el impacto económico generado por la actividad de las empresas, cuya actividad depende del tráfico portuario del Puerto de Almería, es positivo y acompasa el nivel de actividad y coyuntura económica, tanto de carácter regional como provincial.

Además, el peso del impacto económico generado recae en sectores distintos en alguna medida a aquellos beneficiados por la actividad económica desplegada por el Sector Portuario. Este hecho denota la importancia del Puerto de Almería para sectores, no relacionados de forma directa con su actividad, la cual sin embargo redunde en beneficio para los mismos de forma indirecta.

4.5. Análisis de los Multiplicadores

Anteriormente, se ha hecho referencia que para el estudio de los impactos, uno de los sistemas tradicionales es el concerniente a los efectos multiplicadores de la demanda final. Así, han sido definidos los distintos tipos de multiplicadores de tipo I o de renta y tipo II o de empleo. Estos multiplicadores son el equivalente

en el análisis input-output del multiplicador Keynesiano, con la ventaja de permitir la desagregación de sectores.

El carácter sectorial de estos multiplicadores nos permite medir el incremento de la renta sectorial ante un aumento de una unidad de demanda final. En tal sentido, se diferencian del multiplicador keynesiano, que tiene un marcado carácter macroeconómico, puesto que nos indica el aumento de la renta agregada, a raíz de un aumento de una unidad en la demanda agregada, asumiendo un aumento lineal de la renta para todos los sectores de la economía²².

Sin embargo, sí es de interés conocer un indicador de la capacidad global de generación de renta, tanto del Sector Portuario, como la Economía Dependiente. Para tal efecto fueron calculados multiplicadores globales (de carácter keynesiano) para el Sector Portuario y la Economía dependiente.

CUADRO 35. MULTIPLICADORES GLOBALES	
Sector Portuario 2009	2,03
Sector Portuario 2005	1,99
Economía Dependiente 2009	1,22
Economía Dependiente 2005	1,35

Fuente: Elaboración Propia.

En el caso del Sector Portuario se observa el multiplicador global en torno a 2 (2,03 en 2009 y 1,99 en 2005). Esto significa que por cada euro gastado en el mismo, se produce un aumento de la renta total en torno a 2 euros.

Del mismo modo, el multiplicador de la Economía Dependiente toma valores en torno a 1,3 (1,22 en 2009 y 1,35 en 2005), es decir, que por cada euro gastado en el mismo, se produce un aumento de la renta total en torno a 1,3 euros.

En el caso de la Economía Dependiente, el multiplicador toma un valor menor, lo cual se traduce en una menor capacidad para la generación de renta final con respecto al Sector Portuario. En parte se debe a la mayor presencia y peso específico de sectores, cuyos multiplicadores sectoriales (ver anexo I) son menores con respecto a los demás integrantes del mismo.

²² En realidad se trata de puntos de vistas distintos, lo que constituye materia de discusión académica hasta la fecha. Sin embargo, esta discusión escapa del objetivo central de este estudio.

5. GRADO DE DEPENDENCIA DE LA ECONOMÍA ALMERIENSE RESPECTO AL PUERTO.

El último de los objetivos propuestos para la elaboración del estudio de impacto económico del Puerto de Almería, pretende simular las consecuencias económicas de un eventual cese de las actividades portuarias. En esencia se trata de una simulación y de la medición del impacto económico que la misma genera, tanto en el Sector Portuario como en la Economía dependiente del Puerto, y así poder evaluar el grado de dependencia de la economía almeriense respecto a la actividad portuaria.

5.1. El Sector Portuario Almeriense: Impacto del cese de la actividad portuaria.

Con vista a determinar el impacto económico que tendría el cese del Puerto de Almería sobre el Sector Portuario, fue necesario asumir determinados supuestos:

- Cese de toda actividad necesaria e indispensable para el tráfico portuario en el Puerto de Almería
- Cierre de aquellas empresas, cuya actividad se encuentra directamente relacionada con el tráfico portuario
- Solo serán considerados los datos correspondientes al año 2009
- No se plantea la posibilidad de ampliación de ningún otro puerto almeriense, susceptible de absorber el tráfico portuario del Puerto de Almería.
- No serán consideradas aquellas empresas componentes del Sector Portuario, cuya actividad, aunque afectada por el cierre del puerto, puede continuar tras los ajustes correspondientes, dado que no son imprescindibles para el tráfico portuario. Es de prever que a corto plazo, el cese de la actividad portuaria signifique un descenso de la facturación anual y una pérdida de empleo. No obstante, dado que dicha situación puede variar a medio y largo plazo, compensando los descensos iniciales, el equipo redactor ha opinado no tenerlas en consideración, a fin de no imputar una pérdida de valor añadido bruto, susceptible de ser recuperada en el futuro²³.

Bajo este contexto, las consecuencias económicas que el cierre del Puerto de Almería podría ocasionar son las siguientes:

- 1) El impacto directo generado por el cese de la actividad portuaria

²³ Esta situación es impensable en el caso de las empresas, para los cuales el cese de la actividad portuaria implica el cierre definitivo.

implicaría la pérdida de 225 puestos de trabajo y de 15.901 miles de euros. Además generaría un impacto negativo en las demás variables consideradas.

- 2) El cierre de empresas implica además una contracción de la demanda de las mismas. Esto nos conduce al impacto indirecto, que bajo los supuestos adoptados implica la pérdida de 91 puestos de trabajo y un descenso del valor añadido bruto equivalente a 5.615 miles de euros.
- 3) Por otro lado, teniendo en cuenta la pérdida de empleo, y en consecuencia el efecto negativo sobre la variable sueldos y salarios, induce a la vez a una pérdida de 274 puestos de trabajo y un descenso del valor agregado bruto equivalente a 13.743 miles de euros.
- 4) Considerando en su totalidad el impacto generado por un hipotético cese de la actividad portuaria, la pérdida de empleo ascendería a 590 puestos de trabajo y el descenso del valor agregado bruto alcanzaría la suma de 35.259 miles de euros.

CUADRO 36. IMPACTO TOTAL DEL CESE DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA. (Miles de €)					
	Empleos	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
E. Directo	225	10.314	5.587	15.901	25.733
E. Indirecto	91	3.712	2.011	5.615	9.262
E. Inducido	274	8.914	4.828	13.743	22.241
Impacto Total	590	22.940	12.426	35.259	57.236

Fuente: Elaboración Propia.

5.2. Economía Dependiente del Puerto: Impacto del cese de la actividad portuaria.

En el caso de las empresas integrantes del grupo economía dependiente del puerto la situación es distinta. En la mayoría de los casos se trata de empresas cuya actividad implica el uso del transporte marítimo, sin que signifique exclusividad alguna con respecto al uso del Puerto de Almería. En tal sentido, el cese de actividad del mismo obligaría a las mismas a la utilización de instalaciones portuarias distintas, pero difícilmente las conduciría al cierre. No obstante, junto a estas, existen otras, en la mayoría de los casos sucursales de empresas ubicadas fuera de la provincia, para las cuales significaría el cierre o una disminución de empleo, al menos de las instalaciones y oficinas ubicadas en Almería. Esta última situación es la que será considerada, con vista a determinar las consecuencias del cierre del Puerto de Almería para la economía dependiente.

Al igual que en el caso del Sector Portuario, se han establecidos condiciones bajo las cuales será estudiado el impacto económico de la hipótesis de cese de la actividad portuaria:

- a) Cierre de representaciones y/o sucursales de empresas dependientes de la actividad portuaria, cuya casa matriz se encuentra fuera de la Provincia de Almería.
- b) Contracción de la actividad de empresas dependientes del Puerto de Almería, a consecuencia del cierre del mismo²⁴.
- c) Serán considerados únicamente los datos correspondientes al año 2009
- d) Queda descartada toda ampliación de otro puerto almeriense capaz de absorber el tráfico portuario del Puerto de Almería.
- e) En todo caso, no serán consideradas todas aquellas empresas integrantes de este grupo, susceptibles de utilizar los servicios de otros puertos, sean o no almerienses, como tampoco aquellas susceptibles de trasladarse. Aunque a corto plazo, el cierre del Puerto de Almería significaría una pérdida de empleo, de ventas y contracción de la demanda intermedia, el hecho es que esta situación no sería permanente, dado que a medio y largo plazo podría ser revertida, a diferencia de las empresas que cierran sus actividades.

Teniendo en cuenta estos supuestos, el cese del funcionamiento del Puerto de Almería tendría las siguientes consecuencias:

- Aunque la proporción no es elevada con respecto al total de empresas que conforman el grupo denominado Economía Dependiente del Puerto, la hipótesis planteada significaría la pérdida de 101 puestos de trabajos y la contracción del valor añadido bruto en un monto equivalente a 4.410 miles de euros.
- Además se verían afectados los sueldos y salarios, como las ventas, registrándose descensos con respecto a los niveles iniciales.
- El cierre de empresas previsto implicaría además una contracción de la demanda intermedia, generando un impacto indirecto caracterizado por la pérdida de 48 empleos y un descenso del valor agregado bruto equivalente a 1.999 miles de euros.
- A consecuencia de la pérdida de empleo, la contracción de la demanda final induciría a descensos posteriores del valor añadido bruto y a nuevas pérdidas de empleo. Así se estima un descenso equivalente a 5.168 miles de euros con respecto al valor agregado bruto y una

²⁴ En este caso, solo se considera la parte proporcional afectada a la actividad portuaria.

pérdida de 175 puestos de trabajo. A raíz de lo cual, el ingreso por sueldos y salarios se vería reducido en 3.949 miles de euros y se perderían en concepto de ventas una cantidad equivalente a 10.628 miles de euros.

- En consecuencia el cierre del Puerto de Almería, teniendo en cuenta la Economía Dependiente del mismo, significaría una contracción del valor añadido bruto equivalente a 11.577 miles de euros, así como también la pérdida total de 324 empleos.

CUADRO 37. IMPACTO TOTAL DEL CESE DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA SOBRE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE. (Miles de €)					
	Empleos	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
E. Directo	101	3.370	1.040	4.410	9.069
E. Indirecto	48	1.527	471	1.999	4.110
E. Inducido	175	3.949	1.218	5.168	10.628
Impacto Total	324	8.846	2.729	11.577	23.807

Fuente: Elaboración Propia.

El hipotético cierre del Puerto de Almería tendría consecuencias negativas para la Economía

Dependiente del mismo, tanto en cuanto a pérdida de empleo y contracción del valor añadido bruto, como con respecto a las demás variables de impacto consideradas.

Estas conclusiones, refuerzan la importancia de las instalaciones portuarias, poniendo de relieve que tanto su funcionamiento como el cese del mismo, afectaría de forma positiva o negativa –según el caso- a la economía regional y provincial.

Por tanto, y tal y como muestran los resultados obtenidos, el hecho de que se produjese el cierre del Puerto de Almería provocaría una pérdida importante para la economía almeriense. Además de los datos cuantitativos expuestos, hay que tener en cuenta las expectativas negativas para el crecimiento económico, que significaría la pérdida de una infraestructura como la que representa el puerto, tanto para la creación y asentamiento de empresas futuras, como para los planes de ampliación y crecimiento de las ya existentes.

6. ANÁLISIS DAFO E ITINERARIOS DE ACTUACIÓN

A continuación se expone un diagnóstico estratégico en el que se realizará el análisis DAFO del Puerto de Almería y unos posibles itinerarios de actuación.

DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Su situación periférica respecto a : <ol style="list-style-type: none"> 1. Centros de producción y consumo de España y UE 2. Proximidad geográfica con los puertos de Málaga, Motril y Cartagena. ▪ Falta de accesibilidad ferroviaria en el puerto. ▪ Conflictividad en el tráfico viario por interferencias con el urbano. ▪ Inexistencia de líneas regulares con Europa. ▪ Dificultad de captar tráfico frigorífico en otros modos complementarios a la carretera. ▪ La estructura sectorial de la carretera puede dificultar su paso a transporte intermodal. ▪ Peso poco significativo del sector industrial en la provincia, lo que a su vez condiciona el desarrollo de nuevos tráfico y actividades de valor añadido. ▪ Hinterland muy concentrado en la provincia de Almería 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Red Transeuropea de Transporte se ha extendido a terceros países considerando como nodos puertos del Norte de África, donde tienen menores costes laborales y de suelo que puede generar desubicación de empresas industriales y logísticas, así como de actividades portuarias. ▪ Otros puertos en el Estrecho de Gibraltar (Tánger) y competencia de puertos del entorno (fachada mediterránea, sur de Portugal...). ▪ Congestión en las infraestructuras viarias. ▪ No integración en red interior de puertos secos. ▪ Tráfico de mercancía general muy centrados en los perecederos, que son los más complejos para uso de transporte intermodal-marítimo. ▪ Competencia “desleal” con los puertos autonómicos. ▪ Ralentización de nuevos tráfico por la crisis económica mundial. ▪ Negatividad de la ciudad a la conexión del ferrocarril con el puerto a favor de una mayor demanda de actuaciones puerto-ciudad.

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Posición geoestratégica de Almería en los tráficos de pasajeros y de tránsito de contenedores con el Norte de África. ▪ No existen problemas de capacidad por crecimiento en los tráficos. ▪ Existencia de suelo industrial en polígonos del entorno. ▪ Evolución favorable al tráfico de contenedores y Ro-Ro en el futuro (otros puertos competidores no tienen calado suficiente para buques de 18m). ▪ Escaso impacto ambiental de los tráficos portuarios en Almería. ▪ Apertura de actividades urbanas de diversas zonas portuarias (pesca, deportivas, ..) ▪ Posibilidad de mayor desarrollo a corto plazo del tráfico de cruceros. ▪ Inversiones realizadas en los últimos años en el muelle de Poniente. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mayor estabilidad socio-política que los puertos del Norte de África. ▪ Cabecera Sur del corredor Mediterráneo y Cabecera Este del eje transversal Portugal-Andalucía. ▪ Capacidad inmediata a la atención de nuevos tráficos. ▪ Tráfico Ro-Ro con remolques frigoríficos para el Norte de África. ▪ Conseguir que el desarrollo de la logística contribuya al desarrollo económico. ▪ Creación de una línea Ro-Ro reefer con el Sur de Inglaterra y el Norte de Europa ▪ Captar tráficos de transbordo del Estrecho de Gibraltar para fijar actividades de valor añadido en la Comunidad. ▪ Fomentar el turismo en Almería para el tráfico de cruceros. ▪ Posibilidad de establecer un servicio regular para el transporte de productos hortofrutícolas. ▪ Posibilidad de implantación de una terminal de contenedores en tránsito. ▪ Buen entendimiento en las administraciones para el desarrollo del puerto-ciudad. ▪ Decidido apoyo de la UE (Libro Blanco) y del Gobierno español (PEIT) al desarrollo de la alta capacidad y redes intermodales.

Para finalizar, presentamos unos posibles escenarios para el desarrollo del Puerto de Almería, para los que es necesario establecer inicialmente los siguientes aspectos:

A. EL ESCENARIO GLOBAL Y LAS TENDENCIAS RECIENTES.

Tal y como se ha comentado anteriormente, en las últimas décadas el transporte marítimo y la función de los puertos han sufrido una gran transformación. Los cambios en la configuración de las cargas, con el desarrollo del proceso de contenedorización (el movimiento mundial de contenedores ha pasado de 50 millones de TEUs en 1985 a 420 millones en 2005) , han impulsado modificaciones en las operaciones logísticas portuarias y en el tamaño de los buques. En el caso de los puertos se han debido de acometer fuertes inversiones para adecuar su infraestructura física a los requerimientos derivados de esta nueva configuración del tráfico marítimo. Estos cambios han supuesto un crecimiento de las necesidades financieras de los puertos, a la vez que una ampliación del espacio requerido para la operatividad. La nueva logística portuaria se ve sostenida por un aumento de la inversión, una intensificación de los procesos ahorradores de mano de obra y un aumento del consumo de espacio para el desarrollo de las operaciones portuarias.

Las funciones portuarias se han hecho más amplias y complejas. La tendencia es que los puertos deben sobrepasar la mera oferta de servicios de intermodalidad, tanto al buque como a las cargas, actuando de interfase entre los medios marítimos y terrestre, para integrarse en las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución. Se espera de los puertos que actúen como dinamizadores del desarrollo de los territorios al convertirse en centros de valor añadido, más allá de su función de eslabón en la cadena del transporte.

Estas tendencias se concretan en los siguientes aspectos:

- a) El comercio marítimo mundial es el modo de transporte que concentra el mayor volumen de mercancía, por lo que en los puertos se generan **grandes concentraciones de carga** que facilitan el logro de economías de escala en el conjunto de las actividades logísticas.
- b) En las últimas décadas se ha producido una **intensificación de la competencia entre los puertos**, lo que obliga a mejoras en la eficiencia concretadas en recortes en las tasas y en los tiempos empleados, así como una mayor flexibilidad en la oferta de servicios. Al mismo tiempo, la proximidad geográfica de muchos de los puertos que hemos heredado de una larga historia de tráfico marítimo, presenta actualmente problemas de solapamiento de unos hinterlands que, con las mejoras de la accesibilidad derivadas de la modernización del transporte terrestre, se han ampliado extraordinariamente.
- c) El crecimiento de la **especialización** de las operaciones ha convertido a las **terminales de carga en las unidades operativas básicas** más allá

de los puertos en su conjunto. Si hace algún tiempo en los puertos se manejaban cargas indeferenciadas en general, ahora predominan terminales que se especializan en tipos de productos cada vez más concretos (contenedores, graneles líquidos o sólidos, carga rodada, frutos, etc.). Esta nueva orientación ha obligado a la modernización de las instalaciones portuarias, tanto mediante una fuerte inversión en la mejora de los equipamientos, como en la remodelación de los muelles para la consecución, más allá de la extensión de la línea de atraque, tanto de mayores calados (que permitan la llegada de grandes buques portacontenedores) como de grandes explanadas para el depósito de la mercancía general y de los contenedores.

- d) El crecimiento de las instalaciones portuarias va paralelo al **alejamiento de los puertos comerciales de los centros históricos urbanos**. Esta circunstancia supone la apertura de una nueva fase en la relación de los puertos con su entorno ciudadano que suele derivar en el crecimiento de nuevos usos urbanos para buena parte del antiguo espacio portuario que deja de tener una función básicamente comercial e intermodal.
- e) Desde la perspectiva funcional se han producido cambios que apuntan hacia una nueva (cuarta y hasta quinta) generación de puertos. Así, desde la óptica del nivel de desarrollo de los servicios prestados se configura una renovada **jerarquía portuaria**. Aunque predominan los puertos multifuncionales, en los que conviven diferentes especialidades de carga con dársenas o muelles especializados en cada una de ellas, el nivel de servicios que ofrecen permite establecer una clasificación (Rúa, 2006) del siguiente modo:
- Los puertos de la primera generación, con servicios de carga, descarga y almacenamiento de la mercancía y bajo desarrollo de terminales especializadas. Este sería el modelo predominante en los países desarrollados hasta los años 1960, y que se mantiene vigente en muchos países en vías de desarrollo.
 - Los puertos de segunda generación, con un mayor grado de integración, una cierta especialización por tráfico y ampliación de los servicios que incorporan valor a la mera manipulación de las cargas (servicios industriales y comerciales). Este sería el modelo predominante entre los 60' y los 80'.
 - Los puertos de tercera generación, a partir de los 80', presentan una alta especialización con terminales diferenciadas y un predominio de la “unitización” de las cargas a través del uso y la manipulación de los contenedores. Los puertos se convierten en plataformas logísticas y en centros de transporte intermodal donde se desarrollan servicios comerciales e industriales que

incrementan el valor añadido del proceso y convierten a los puertos en nodos dinamizadores del desarrollo territorial.

- Los puertos de la cuarta generación, de los que se habla desde comienzos del siglo XXI, se organizan en redes que conectarían zonas logísticas, puertos secos y estrategias de crecimiento y expansión, bien a través del impulso de una gran operadora o mediante acuerdos entre las mismas administraciones portuarias.

En este contexto de acelerada transformación de la actividad portuaria las decisiones estratégicas cobran una importancia trascendental. En un entorno de incertidumbre los gestores se sienten incentivados a la ampliación de la infraestructuras físicas para poder posicionarse en las líneas del tráfico marítimo, adelantándose a la demanda, aun a costa de incurrir en elevados compromisos financieros. El riesgo de sobreequipamiento o sobrecapacidad está detrás de este estrategia, especialmente si se multiplican estas decisiones de inversión a gran escala en puertos con una relativa cercanía geográfica.

B. EL CONTEXTO INSTITUCIONAL.

Para intentar dar respuesta a estas tendencias junto con la obligada adecuación a la realidad administrativa e institucional de un Estado de las Autonomías integrado en la Unión Europea, la administración española ha desplegado una gran actividad normativa en los últimos veinte años. Los hitos de esta acción reguladora serían las leyes de puertos de 1992, 1997²⁵, 2003 y, muy recientemente, 2010 (*Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de*

²⁵ La Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, (BOE 15-11-1992) es modificada por la Ley 62/1997 de 26 de diciembre (BOE 30-12-1997) con el fin de alcanzar, entre otras, las siguientes metas:

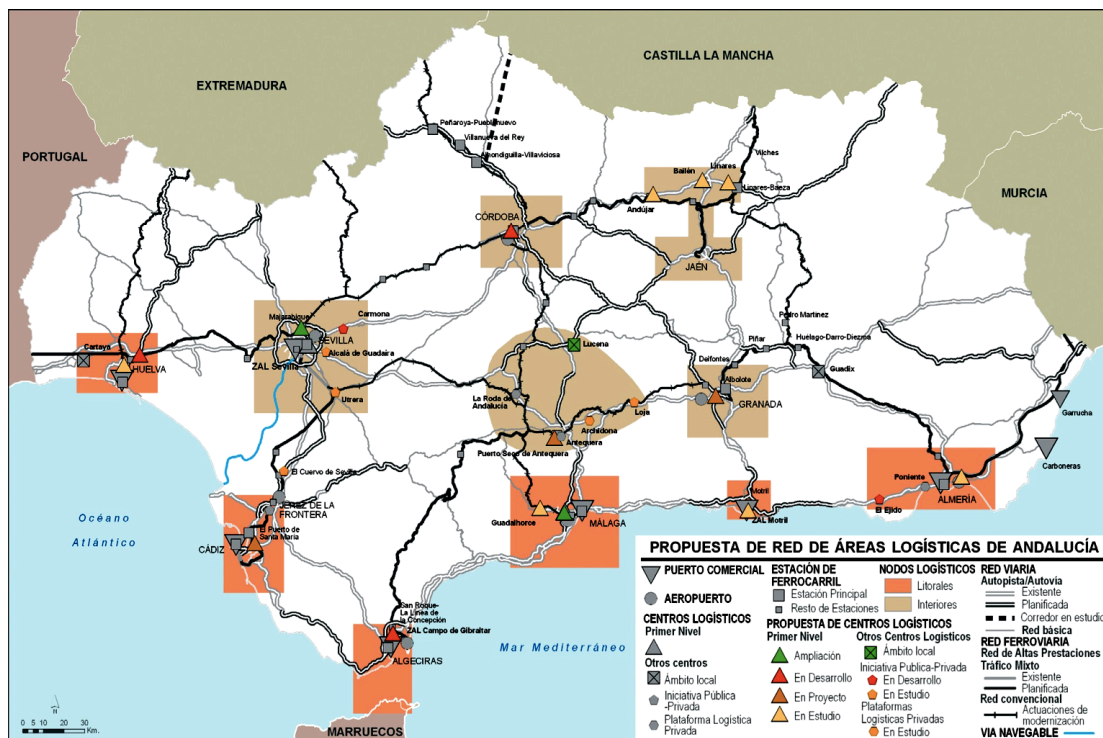
- 1) Reforzar la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias, para que desarrollen su actividad con procedimientos de gestión empresarial, sin perjuicio de los necesarios mecanismos de control y de coordinación.
- 2) Regular la participación de las Comunidades Autónomas en la estructura y organización de los puertos de interés general, a través de la designación de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias. A tal fin, se establece que las Comunidades Autónomas designen a su Presidente y determinen la composición última de su Consejo de Administración, aunque garantizando, en todo caso, la presencia en éste de las Administraciones local, autonómica y central, de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas y de los sectores económicos relevantes relacionados con el tráfico portuario.
- 3) Profesionalizar la gestión de cada puerto y potenciar la presencia del sector privado en las operaciones portuarias.
- 4) Configurar al ente público Puertos del Estado como órgano encargado del control de las facultades que ejerce en nombre del Estado, de la ejecución de la política portuaria del Gobierno y de la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, ejerciendo, además, funciones consultivas y de asesoramiento, así como otras comunes al conjunto de los puertos que lo integran.

interés general) que persigue el aumento de la eficiencia del sistema portuario. Este nuevo marco legal promueve que los puertos de interés general se conformen como facilitadores de la actividad económica, de la competitividad del tejido social y empresarial y de su sostenibilidad ambiental, así como coordinadores de los diferentes agentes y administraciones que intervienen en el paso por puerto de buques y mercancías. Así mismo, busca el refuerzo de la intermodalidad ferroviaria, la mejora la capacidad de los puertos para atraer/estimular los tráficos y la búsqueda de la autosuficiencia económica .

La Comunidad Autónoma andaluza ha diseñado también un Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA), que tiene entre sus objetivos: (1) impulsar el papel de las infraestructuras del transporte como instrumento para mejorar la competitividad de Andalucía, y (2) mejorar la articulación de Andalucía internamente y con el conjunto de España y Europa, contribuyendo a la cohesión territorial. En este documento el sistema portuario andaluz adquiere una gran importancia como elemento articulador de la Red de Áreas Logísticas de Andalucía que constituye una de las principales propuestas del Plan.

El proyecto de constitución de un Área Logística.

La propuesta del PISTA incluye a los puertos de interés general, entre ellos el de Almería, como elementos centrales de los nodos logísticos litorales. La Red de Áreas Logísticas ha de estar conectada por ferrocarril y carretera, de forma que favorezca la comodalidad y la mayor eficiencia técnica, económica y ambiental del transporte. Ello supone el cierre de un sistema viario y ferroviario de gran capacidad que conecte los nodos, en especial los portuarios, con los grandes corredores de transportes nacionales e internacionales. Asimismo, requiere la conexión eficiente, en el interior de cada nodo, de las grandes infraestructuras modales: puertos, terminales ferroviarias de mercancías, áreas de transporte de mercancías y, en su caso, aeropuertos.



Fuente: PISTA (2008).

El diagnóstico y los retos para el puerto de Almería quedan definidos dentro del denominado *Nodo Logístico de Almería*²⁶.

Las ideas fundamentales de la propuesta de la Junta de Andalucía para la orientación estratégica del áreas logística de Almería se podrían esquematizar así:

- Especialización en tráfico de mayor valor añadido.
- Incremento de la participación en los transportes marítimos a corta distancia en el ámbito mediterráneo.
- Desarrollo del muelle de Poniente.
- Recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto.
- Centro de Transportes de Mercancías.

²⁶ **Nodo Logístico de Almería:** Cuenta con el Puerto de Almería como principal activo. Una vez perdidas sus funciones como punto de salida para el hierro de Alquife, el puerto está desarrollando otras actividades, que deben consolidarse. La orientación estratégica del puerto pasa, en este sentido, por especializarse en tráfico de mayor valor añadido e incrementar su participación en los transportes marítimos de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo.

Para la consecución de estos objetivos se acometerá la ampliación con el desarrollo del muelle de Poniente y la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto.

En el interior se prevé configurar una oferta cualificada de áreas logísticas, gracias a una iniciativa autonómica para implantar un Centro de Transporte de Mercancías con emplazamientos que permitan su vinculación con los tráfico portuarios y las futuras líneas de ferrocarril.

En este sentido, la futura línea ferroviaria de altas prestaciones entre Almería y Murcia abre unas especiales posibilidades para la implantación de nuevas actividades logísticas en el ámbito.

(PISTA, 2008).

La iniciativa de un área logística para Almería está prevista en la planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, y se concretaría en la puesta en marcha de un puerto seco (instalación no costera equipada para el intercambio modal) en el término municipal de Níjar.

Teniendo en cuenta estos aspectos, la reflexión sobre el futuro del puerto de Almería ya ha sido iniciado dentro de la comunidad portuaria con la redacción durante los últimos años de un Plan Estratégico (2009-2015). Este contempla tanto un análisis interno (tráficos, posicionamiento, infraestructura, accesibilidad, servicios y situación económica-financiera), como externo (mercados, evolución de los tráfico y tendencias, puertos competidores y análisis del entorno territorial, económico e institucional), que soportan el diagnóstico estratégico que trata de señalar las líneas que deben orientar el posicionamiento competitivo del puerto de Almería.

Con la mera intención de sugerir algunos aspectos esenciales para esa reflexión sobre la futura configuración de la oferta de servicios portuarios que se puede hacer desde el ámbito territorial de la Autoridad Portuaria de Almería, planteamos la posibilidad de *tres escenarios diferentes*, aunque no absolutamente alternativos, que pivotan sobre cuatro cuestiones esenciales:

- La accesibilidad y, por lo tanto, la posibilidad de desarrollar con un mínimo de eficiencia la función intermodal.
- La disponibilidad de espacio para el desarrollo de las operaciones logísticas que se exigen en unas instalaciones portuarias de tercera o cuarta generación.
- La relación con el entorno, ya sea con la propia ciudad de Almería o con el hinterland más cercano (constituido en su mayor parte por la provincia de Almería).
- La definición del posicionamiento de la oferta portuaria de Almería dentro de los ejes mediterráneos de tráfico marítimo.

ESCENARIO I. UN PUERTO MULTIFUNCIONAL DE TERCERA O CUARTA GENERACIÓN.

Se trataría de mantener y mejorar en el modelo actual que establece una división funcional muy clara entre el puerto de Almería, donde convive el tráfico de pasajeros y mercancías (ro-ro, graneles y mercancía general) y el puerto de Carboneras (actividad comercial en dos dársenas de concesión privada).

La expansión del Puerto de Almería se apoyaría en el desarrollo del potencial derivado de la ampliación del muelle de Poniente y su capacidad para captar tráfico de buques portacontenedores.

Dentro de los ejes mediterráneos, el puerto de Almería podría integrarse en las autopistas del mar para el transporte marítimo a corta distancia que auspicia la política de transportes de la Unión Europea. Además, sus instalaciones podrían ser suficientes para el tráfico de transbordo a buques de menor capacidad (*feeder service*).

El movimiento de pasajeros (fundamentalmente a través de las conexiones con el Norte de África) con una tendencia estable, y el crecimiento de las escalas de cruceros, con una tendencia creciente, ayudarían a mantener esa posición destacada del puerto almeriense en ese tipo de tráfico así como su importancia en los ingresos para la institución portuaria.

Por último, el desarrollo de los procesos de integración puerto-ciudad permitirán una nueva definición de los usos de amplias zonas del espacio portuario que hasta ahora han tenido un uso comercial.

Los principales obstáculos y/o riesgos que podrían poner en peligro el desarrollo y la expansión de este modelo portuario multifuncional derivan fundamentalmente de:

- a) *Los problemas de accesibilidad.* Resulta crucial el restablecimiento de una conexión ferroviaria sin la que el puerto de Almería pierde buena parte de su capacidad competitiva. Así mismo, la centralidad urbana de buena parte del espacio portuario, genera problemas adicionales de acceso por carretera, sobre todo si el tráfico pesado que provocaría un espacio logístico como el que podría desarrollarse en el puerto, no cuenta con un acceso independiente.
- b) Las restricciones que la proximidad urbana pueden provocar para el crecimiento de determinadas cargas que pudieran tener un cierto impacto ambiental.

ESCENARIO II ESPECIALIZACIÓN DENTRO DE LOS PUERTOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA.

Un viraje decisivo en lo que ha sido la tradición del tráfico marítimo en el ámbito territorial de la Autoridad Portuaria de Almería, podría consistir en la oferta en red de los servicios que pueden realizarse en las dársenas de los puertos de Almería y Carboneras. El puerto de Almería iría especializándose cada vez más en el movimiento de pasajeros, a la vez que se ampliaba la incorporación de espacio portuario a nuevos usos urbanos, dentro del proceso de integración puerto-ciudad. La posibilidad de compartir el uso industrial y comercial de Carboneras con el del Puerto de Almería pasaría por estudiar:

- a) La posibilidad de un enlace ferroviario desde el trazado de altas prestaciones (AVE) Almería-Murcia y desde el puerto seco de Níjar.
- b) La disponibilidad de espacio suficiente para las operaciones logísticas en el recinto portuario de Carboneras.

Los riesgos para esta opción derivan fundamentalmente de los fuertes requerimientos financieros de la inversiones que habría que acometer tanto en la ampliación de la capacidad del puerto de Carboneras como en su accesibilidad por carretera y por ferrocarril, así como de las reticencias que podría despertar una actuación de estas dimensiones en un área colindante a un espacio natural protegido (Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar).

ESCENARIO III. OFERTA EN RED.

Se trataría de explorar con otros puertos cercanos (Motril, Carboneras, así como con el resto de puertos andaluces) la posibilidad de alianzas para la oferta de servicios en red y para avanzar en la coordinación, la especialización y la complementariedad.

7. CONCLUSIONES

Una vez analizados todos los datos mostrados a lo largo del estudio, llegamos a las siguientes conclusiones:

En cuanto al impacto económico en cifras absolutas de 2009 podemos decir que del Puerto de Almería dependen un total de 1.775 trabajadores de forma directa. El empleo indirecto se cifra en 5.694 puestos y el inducido en 1.496. Los 8.965 trabajadores reciben un total de 148.612 miles de euros en sueldos y salarios. Las empresas que mantienen una relación de dependencia con el Puerto de Almería generan en nuestra región un volumen de ventas de 929.377 miles de euros. El Excedente Bruto de Explotación que produce el Puerto es de 161.678 miles de euros, mientras que el Valor Añadido Bruto generado se cifra en 309.087 miles de euros.

En cuanto al impacto económico en cifras absolutas de 2005 podemos decir que del Puerto de Almería dependen un total de 2.009 trabajadores de forma directa. El empleo indirecto se cifra en 5.989 puestos y el inducido en 1.803. Los 9.802 trabajadores reciben un total de 159.051 miles de euros en sueldos y salarios. Las empresas que mantienen una relación de dependencia con el Puerto de Almería generan en nuestra región un volumen de ventas de 835.497 miles de euros. El Excedente Bruto de Explotación que produce el Puerto es de 190.540 miles de euros, mientras que el Valor Añadido Bruto generado se cifra en 349.310 miles de euros.

Si hacemos la *comparativa de 1998-2005-2009* podemos concluir que los resultados obtenidos en los dos estudios de impactos realizados hasta la fecha permiten obtener, con las cautelas que exige la comparación de unos impactos obtenidos a partir de situaciones y metodologías diferentes, las siguientes conclusiones:

Si tenemos en cuenta cómo ha ido evolucionando el impacto económico del Puerto de Almería desde 1998 hasta el 2009²⁷, podemos apreciar un aumento significativo y generalizado del impacto total que el Sector Portuario ha producido sobre la economía almeriense.

Así vemos como desde 1998 hasta el 2005 se ha producido un incremento del 167,51% en empleo, un 152,45% en producción (VAB) y de un 131,76% en ventas.

Si bien la crisis económica que estamos viviendo desde 2008 ha disminuido dicho impacto, los efectos totales producidos por la actividad del Sector Portuario a lo largo de la década han producido un incremento del 71,48% en el empleo, un 119,80% en la producción y un 103,54% en las ventas.

Más allá de los datos cuantitativos, hay que añadir que la existencia del Puerto de Almería lleva asociada unas expectativas positivas para el crecimiento económico de la provincia derivadas de la creación y asentamiento de empresas que genera y puede generar, así como para los planes de ampliación y desarrollo de las ya existentes.

BIBLIOGRAFÍA

BAIRD, A. (1995): “Privatization of Trust Ports in the United Kingdom: Review and Analysis of the First Sales”, *Transport Policy*, 2, 135-143.

JUHEL, M. (1997): “Government Regulation of Port Activities: what Balance Between Public and Private Sector?”, *International Course on Privatization and Regulation of Transport Services*, World Bank, Washington, D.C.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2008): “Plan de Infraestructuras par la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2007-2013), Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía

²⁷ En el análisis comparativo con los datos del primer estudio de impacto económico realizado, se han comparado los datos del Sector Portuario, ya que dicho estudio carece de la distinción entre Sector Portuario y Economía Dependiente tal y como se hace en este. Si realizáramos la comparativa de los datos con los efectos totales las diferencias en cifras y en porcentajes serían aún mayores.

CORONADO, D., ACOSTA, M., CERBÁN, M. M. and LÓPEZ., M. P. (2006) *“Economic Impact of the Container Traffic at the Port of Algeciras Bay”*.

COTO-MILLÁN, P, VILLAVERDE, J. y MATEO- MANTECÓN, I. (2008): *“Impacto Económico del Puerto de Santander en la Ciudad, en Cantabria y en otras Regiones Españolas”*. Autoridad Portuaria de Santander.

COTO-MILLÁN, P., GALLEGOS, J. L. y VILLA- VERDE, J. (2001): *“Crecimiento y Desarrollo Portuario. Aplicación al Puerto de Santander”*. Autoridad Portuaria de Santander.

DE LANGEN, P. W. (2003): *“The performance of seaport clusters. Erasmus Research Institute of Management (ERIM)”* Ph.D. Series Research in Management 34. Rotterdam School of Economics.

ESTRADA, J. L. (2007): *“Mejora de la competitividad de un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión aplicando el cuadro de mando integral”*. E.T.S. Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad Politécnica de Madrid.

JAÉN, M. ET AL (2001): *“El Impacto Económico del Puerto de Almería sobre la Economía Almeriense y Andaluza”*. Universidad de Almería. Almería.

LEONTIEF, W. (1936): *“Quantitative input and output relations in the economic systems of the Unites States”*. The Review of Economics and Statistics, vol. 18, no 3, pp.105-125.

PARLAMENTO EUROPEO (1993): *“Política de puertos marítimos de la comunidad”*, Documento de trabajo, Dirección General de Estudios.

PUERTOS DEL ESTADO (2000-2009): *Anuario estadístico del sistema portuario de titularidad estatal*. Ministerio de Fomento.

RÚA, C. (2006): *“Los Puertos en el Transporte Marítimo”*, Instituto de Organización y Control de Sistemas Industriales. Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona.

SÁNCHEZ PICÓN, A. Y CUÉLLAR, D. (2010): *“El Puerto de Almería (1805-2008). Una Historia Económica e Institucional”*. Autoridad Portuaria de Almería. Almería.

SCHAFFER, W.A. (1999): *“Regional Impact Models”*, Georgia Institute of Technology.

TEMA (1995): *“Evaluación de los Impactos de la Actividad de los Puertos de Galicia sobre la Economía Nacional”*.

ANEXOS

ANEXO I. CLASIFICACIÓN DE EMPRESAS.

Aquí se presentan las empresas tanto del Sector Portuario como las pertenecientes a la Economía Dependiente del Puerto de Almería agrupadas por sectores.

SECTOR PORTUARIO:

Sector	Empresas Sector Portuario
37	PUERTO DE ALMERÍA
	JIMENEZ CONESA SL
	ASTILLEROS Y TALLERES EL PUERTO SOCIEDAD LIMITADA
	LOHA S.L.
	HARPO SHIPS SUPPLIER S.L.
47	PETROLERA DEL PUERTO S.L.
53	J. RONCO Y CIA. S.L.
	LOGISTICA LÓPEZ GUILLÉN S.L.
	YARA SERVICIOS LOGÍSTICOS
	EUROPA FERRYS SA
	LINEAS MARITIMAS EUROPEAS SA
	FERRIMAROC AGENCIAS SL (GRUPO EMPRESARIAL)
	SERVICIOS AUXILIARES DEL PUERTO S.A. (SERTOSA)
	SESTIALSA
54	PRACTICOS PUERTO DE ALMERIA S.L.P.
	NAVIERA RIA DE AROSA S.L.
	CAMARAS FRIGORIFICAS DEL PUERTO DE ALMERIA SL
	IMPORTACIONES Y TRANSITOS SA
	MOLINA MARITIMA SA
	TRANSBULL CADIZ
	PETROLERA DEL PUERTO S.L.

SECTOR ECONOMÍA DEPENDIENTE:

Sector	Empresas Economía Dependiente del Puerto
1	EXPLOTACIÓN PESQUERA DE ALMERÍA S.L.
3	AGUSTIN PASTOR ALONSO SL
	ARMADORES ALONSO SL
	CULTIPERLITA S.A.
	GESTIONES PESQUERAS ALMERIENSES SOCIEDAD LIMITADA
	LONJA DE PESCADO DE ALMERIA
	MARISCOS BAFER SL
	PISCIFACTORIA AGUADULCE
	PESC. Y CONGEL. MAR DE ALBORAN
7	PESCABELMONTE SL
	PESCADOS DENSE SA
	PESCADOS SIMO
	CONGELADOS EL JUNZA SA
	FRIGORIFICOS PORTOCARRERO SL
	UNIÓN SALINERA DE ESPAÑA S.L.
13	ONDUSPAN S.A.
19	SERRERÍA ALMERIENSE S.A.
20	KAPPA IBEROAMERICANA ALMERÍA S.A.
	KAPPA IBEROAMERICANA HUELVA S.A.
	SMURFIT KAPPA ALMERÍA S.A.
	SMURFIT KAPPA IBEROAMERICANA
	S.A.E.C.O.
	S.I.C.E.
	RAFAEL HINOJOSA S.A.
	CARTONAJES VEGABAJA S.A.
	SMURFIT KAPPA HUELVA S.A.
	CARTONAJES UNIÓN S.L.
	CARTONAJES DE LA PLANA S.L.
	ENVASES DURA S.L.
	ANCOSA
	CARTONAJES DEL PENEDES S.L.
	PAPELERA DEL EBRO S.L.
	CARTONAJE LEVANTE S.A.
	EMBALAJES PETIT S.A.
	ONDULADOS DEL MEDITERRÁNEO S.A.
	CARTONAJES PERAL S.A.
	DAPSA S.A.
	CONTIBER S.A.
	SMURFIT KAPPA TOTANA S.L.
	KEKKILA IBERIA S.L.
23	A. NAVARRO S.A.
	YARA IBERIAN S.A.
	NEDROM IBÉRICA S.L.
	FERTILIZANTES QUIMICOS S.A.
	VIAGRO S.A.
	IBERPLACO S.A.
26	SURGYPS S.L.
	CEMINTER HISPANIA S.A.
	CEMEX ESPAÑA S.A.

Sector	Empresas Economía Dependiente del Puerto
27	TRAVERTINO HUERCAL OVERA S.L.
	MARMOLES MANUEL SANCHEZ S.L.
	COSENTINO S.A.
	MARBLE ORTEGA STONE S.L.
	OTAVI IBÉRICA S.L.U.
	EUROPERLITA ESPAÑA S.A.
	ROCKWOOD INDUSTRIES SPAIN S.L.
	CETCO IBERIA S.L.
	TRITURADOS MACAEL BLANCO S.L.
	REVERTE CARBONATOS DE CALCIO
	PROYECTO DOVER S.L.
	TRITURADOS ROMERAL S.A.
	S.A. TUDELA VEGUIN
	COMERCIAL PROJAR SA
49	COSTAMAR SUMINISTROS SL
	NAUTISOL SA
	NAUTISOL SA
51	BARES Y CAFETERÍAS
52	ALMERAYA SA
	ALBA FRESH LINE SL
	LINEAS EUROPEAS DE AUTOBUES SA
	NEX CONTINENTAL HOLDINGS SL
	AUTOCARES FRAHERMAR SA
53	S.C.I. TRANSPORTES PORTUARIOS
54	VIAJES PARIS S.A.
	VIAJES ISLA VERDE S.L.
	VIAJES MARRUECOTOUR S.A.
	FLANDRIA INTERNAC.TRAVEL

En el grupo Bares y Cafeterías, no aparece nombre alguno. Se han contabilizado 8 empresas, todos ejercidas por autónomos que no depositan las cuentas anuales. Agrupadas todas en un solo grupo, fueron utilizados datos promedios para tal efecto.

Las empresas que no aparecen en la lista, tales como ENDESA, Holcim, y otras más, se debe a que las mismas operan principalmente en el Puerto de Carboneras. La memoria de la Autoridad Portuaria destaca tal dato, cuando se refiere a Carboneras.

ANEXO II. MULTIPLICADORES TIPO I Y II.

MARCO INPUT OUTPUT 2005

MULTIPLICADORES TIPO I Y II					
	SECTORES	RENTA 1	RENTA 2	EMPLEO 1	EMPLEO 2
1	Agricultura, ganadería y caza	0,794710	1,794668	0,314546	0,866802
2	Silvicultura, explotación forestal y servicios relacionados	0,795018	1,216836	0,344082	0,435941
3	Pesca, acuicultura y actividades relacionadas	0,621878	1,161241	0,327325	0,502999
4	Extracción de productos energéticos	0,636898	1,124133	0,127328	0,193410
5	Extracción de minerales metálicos, no metálicos ni energéticos	0,657797	1,298754	0,128774	0,210659
6	Industria cárnica	0,667319	1,112589	0,185306	0,878560
7	Elaboración y conservación de pescados y productos a base de pescado	0,397164	1,085749	0,179153	0,539960
8	Preparación y conservación de frutas y hortalizas	0,647844	1,367862	0,229962	0,674892
9	Fabricación de grasas y aceites	0,718946	1,128598	0,243774	0,662725
10	Industrias lácteas	0,546272	1,105897	0,153139	0,647318
11	Fabricación de productos de molinería, almidones y productos amiláceos	0,470716	1,259876	0,143029	0,374504
12	Fabricación de productos para la alimentación animal	0,481188	0,987688	0,174627	0,479087
13	Fabricación de otros productos alimenticios. Industria del tabaco	0,635603	0,897899	0,202753	0,563158
14	Elaboración de vinos y alcoholes	0,607672	1,489759	0,140893	0,334061
15	Elaboración de cerveza y bebidas no alcohólicas	0,545241	1,398757	0,083468	0,287328
16	Industria textil	0,518526	0,987899	0,186839	0,320743
17	Industria de la confección y de la peletería	0,442668	0,897875	0,192051	0,617222
18	Industria del cuero y del calzado	0,493160	0,998787	0,218741	0,441617
19	Industria de la madera y del corcho (excepto muebles)	0,498833	0,886572	0,202916	0,243664
20	Industria del papel	0,444071	0,698754	0,090781	0,165270
21	Edición, artes gráficas y reproducción de soportes grabados	0,610700	1,123450	0,171466	0,424367
22	Refino de petróleo y tratamiento de residuos nucleares	0,100051	0,547897	0,018876	0,111132
23	Productos de la química básica (incluso agroquímicos)	0,487567	0,689758	0,044708	0,097225
24	Otros productos químicos	0,532066	0,987659	0,084159	0,330135

25	Fabricación de productos de caucho y materias plásticas	0,440344	0,785240	0,094486	0,159414
26	Fabricación de cemento, cal, yeso y sus derivados	0,544027	1,298796	0,109478	0,186769
27	Fabricación de productos cerámicos, azulejos, ladrillos y otras tierras cocidas para la construcción	0,646671	1,128976	0,189159	0,270997
28	Industrias del vidrio y de la piedra	0,595613	1,138973	0,151395	0,229360
29	Metalurgia	0,238545	0,689749	0,041374	0,070492
30	Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	0,480293	1,123987	0,156794	0,205620
31	Industria de la construcción de maquinaria y equipo mecánico	0,512907	1,268971	0,130302	0,213265
32	Fabricación de máquinas de oficina y equipos informáticos	0,206918	0,598769	0,114409	0,201948
33	Fabricación de maquinaria y material eléctrico	0,402461	0,789257	0,102373	0,138365
34	Fabricación de material electrónico, equipo y aparatos de radio, televisión y comunicaciones	0,391248	0,689735	0,084134	0,137744
35	Fabricación de equipo e instrumentos médico-quirúrgicos, de precisión, óptica, y relojería	0,402046	0,698735	0,132215	0,188193
36	Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	0,310177	0,545897	0,087611	0,159586
37	Construcción y reparación naval	0,594576	0,698321	0,182465	0,246991
38	Fabricación de otro material de transporte	0,597458	0,568974	0,126041	0,275120
39	Fabricación de muebles	0,585076	1,123568	0,238266	0,471034
40	Otras industrias manufactureras	0,488212	0,896877	0,147936	0,466585
41	Reciclaje	0,640675	1,268953	0,147758	0,220825
42	Producción y distribución de energía eléctrica	0,607765	1,897599	0,036314	0,257412
43	Producción y distribución de gas, vapor de agua y agua caliente	0,242889	0,693259	0,031240	0,123569
44	Captación, depuración y distribución de agua	0,793917	1,238976	0,142748	0,446419
45	Construcción de inmuebles y obras de ingeniería civil	0,675998	1,569875	0,205748	0,264611
46	Preparación, instalación y acabado de obras	0,623974	1,698759	0,102211	0,174453
47	Venta, mantenimiento y reparación de vehículos de motor; comercio de combustible para vehículos de motor	0,630181	1,236987	0,206689	0,640965

48	Comercio al por mayor e intermediarios de comercio	0,763117	1,569369	0,182410	0,597122
49	Comercio al por menor y reparación de efectos personales y domésticos	0,840177	1,123896	0,338370	1,063766
50	Servicios hoteleros y de alojamiento en otros tipos de hospedajes	0,850857	1,356897	0,212690	0,816620
51	Servicios de cafeterías, bares y restaurantes; provisión de comidas preparadas.	0,713181	1,453146	0,182331	0,959296
52	Transporte terrestre; transporte por tuberías	0,624625	1,897897	0,167887	0,392729
53	Transporte marítimo, fluvial y aéreo	0,551688	1,456987	0,100817	0,587943
54	Actividades anexas a los transportes, actividades de las agencias de viajes	0,671503	1,269876	0,122256	0,384301
55	Correos y telecomunicaciones	0,697555	1,569874	0,086880	0,420180
56	Intermediación financiera, excepto seguros y planes de pensiones	0,887526	1,897863	0,109928	0,343367
57	Seguros y planes de pensiones	0,824991	1,123259	0,096206	0,674977
58	Actividades auxiliares a la intermediación financiera	0,859388	1,236988	0,126468	0,453812
59	Actividades inmobiliarias	0,925895	1,987699	0,054478	0,551340
60	Alquiler de maquinaria y equipo sin operario, de efectos personales y enseres domésticos	0,832187	1,256319	0,142613	0,403310
61	Actividades informáticas	0,768728	1,326598	0,235273	0,342471
62	Investigación y desarrollo	0,845262	1,123599	0,190478	0,242600
63	Actividades jurídicas, de contabilidad, etc.	0,837788	1,356966	0,192040	0,322474
64	Servicios técnicos de arquitectura e ingeniería, ensayos, etc.	0,763051	1,698770	0,163584	0,242142
65	Publicidad	0,645535	1,369875	0,084503	0,210040
66	Servicios de investigación y seguridad	0,880004	1,456988	0,306414	0,383385
67	Actividades industriales de limpieza	0,892793	1,698766	0,532030	0,601727
68	Otros servicios a las empresas	0,797114	1,368976	0,275506	0,425665
69	Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	0,868648	0,987699	0,265970	0,309263
70	Educación no de mercado	0,961579	1,569876	0,243252	0,282959
71	Educación de mercado	0,901994	1,698799	0,381068	0,844781
72	Actividades sanitarias y veterinarias no de mercado	0,773111	1,369876	0,193040	0,237192
73	Actividades sanitarias y veterinarias de mercado	0,768626	1,239688	0,175172	0,668093
74	Servicios sociales no de mercado	0,892203	1,239690	0,312843	0,445480

75	Servicios sociales de mercado	0,920352	1,569879	0,279902	0,706409
76	Actividades de saneamiento público	0,867033	1,123969	0,198914	0,392370
77	Actividades asociativas	0,765011	0,569876	0,239707	0,352790
78	Actividades cinematográficas, video, radio y televisión	0,689104	0,897866	0,215381	0,623830
79	Otras actividades recreativas, culturales y deportivas	0,826234	0,896988	0,178208	0,786459
80	Actividades diversas de servicios personales	0,765758	0,706986	0,362949	1,135599
81	Hogares que emplean personal doméstico	1,000000	1,000000	1,759159	2,453646

Fuente: Elaboración Propia.

ANEXO III. DATOS DE IMPACTOS SOBRE SECTOR PORTUARIO Y DE ECONOMÍA DEPENDIENTE PARA 2005.

Aquí se muestran todos los datos obtenidos una vez se ha aplicado la misma metodología input-output para los datos de 2005, que se han integrado en los cuadros y gráficos comparativos en el análisis de la evolución del impacto del Puerto de Almería durante esta década.

Así, del mismo modo, se adjuntan los impactos directos, indirectos, inducidos y totales tanto para el Sector Portuario como para la Economía Dependiente del Puerto correspondientes a 2005.

SECTOR PORTUARIO:

IMPACTO ECONÓMICO DIRECTO DEL SECTOR PORTUARIO (2005). (miles de €)					
	EMPLEOS (*)	SUELDOS Y SALARIOS	EBE	VAB	VENTAS
Organismos Oficiales	114	4.274	3.331	8.547	10.643
Empresas Privadas	450	12.938	2.804	15.742	52.808
Total	564	17.212	6.135	24.290	63.451

Fuente: Elaboración Propia.

IMPACTO ECONÓMICO INDIRECTO DEL SECTOR PORTUARIO (2005). (miles de €)						
Sectores		Empleo	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	1	21	46	64	122
2	Pesca	0	2	1	2	14
3	Extracción de productos energéticos	0	2	0	2	319
4	Extracción de otros minerales, excepto productos energéticos.	0	12	12	24	160
5	Industrias de la alimentación, bebidas y tabaco	0	14	15	28	215
6	Industria textil y de la confección	0	7	3	10	97
7	Industria del cuero y del calzado	0	0	0	0	0
8	Industria de la madera y el corcho	1	22	11	33	213
9	Industria del papel, edición, artes gráficas y reproducción de soportes grabados	2	67	48	115	610
10	Coquerías, refino de petróleo y tratamiento de combustibles nucleares	2	83	531	626	5.980
11	Industria química	1	31	31	63	774
12	Industria transformación caucho y materias plásticas	1	57	33	93	624
13	Industrias de otros productos minerales no metálicos	1	42	42	84	407
14	Metalurgia y fabricación de productos metálicos	1	53	31	84	566
15	Industria de construcción de maquinaria y equipo mecánico	1	69	34	102	958
16	Industria de material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	1	41	11	51	863
17	Fabricación de material de transporte	1	203	33	225	2.720
18	Industrias manufactureras diversas	0	10	6	16	73
19	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua	2	144	371	521	1.362
20	Construcción	10	445	329	781	2.338
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	52	1.306	1.114	2.416	4.483
22	Hostelería	9	271	300	537	1.063
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	86	2.907	4.012	6.927	13.637
24	Intermediación financiera	11	784	705	1.497	2.482
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios empresariales	42	1.478	3.853	5.553	6.627
26	Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	0	0	0	0	0
27	Educación	1	184	19	203	224
28	Actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales	1	164	55	219	342
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	1	158	125	285	363
30	Hogares que emplean personal doméstico	0	0	0	0	0
TOTAL		229	8.574	11.771	20.563	47.638

Fuente: Elaboración Propia.

IMPACTO ECONÓMICO INDUCIDO DEL SECTOR PORTUARIO (2005). (miles de €)						
Sectores		Empleo	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	32	194	431	599	1.148
2	Pesca	3	19	10	27	167
3	Extracción de productos energéticos	0	1	0	1	167
4	Extracción de otros minerales, excepto productos energéticos.	0	6	7	13	85
5	Industrias de la alimentación, bebidas y tabaco	10	123	132	255	1.926
6	Industria textil y de la confección	3	22	9	31	289
7	Industria del cuero y del calzado	0	1	0	1	13
8	Industria de la madera y el corcho	2	14	7	21	137
9	Industria del papel, edición, artes gráficas y reproducción de soportes grabados	3	49	35	84	443
10	Coquerías, refino de petróleo y tratamiento de combustibles nucleares	0	9	59	70	1.040
11	Industria química	1	8	5	14	92
12	Industria transformación caucho y materias plásticas	1	8	5	14	92
13	Industrias de otros productos minerales no metálicos	2	23	23	47	225
14	Metalurgia y fabricación de productos metálicos	2	22	13	35	234
15	Industria de construcción de maquinaria y equipo mecánico	1	19	9	27	330
16	Industria de material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	1	8	2	10	160
17	Fabricación de material de transporte	1	25	4	27	330
18	Industrias manufactureras diversas	6	51	31	82	377
19	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua	4	107	274	385	1.006
20	Construcción	18	231	171	406	1.216
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	146	1.819	1.551	3.364	5.964
22	Hostelería	105	1.226	1.357	2.430	4.807
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	37	464	640	1.105	3.086
24	Intermediación financiera	22	537	484	1.027	1.703
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios empresariales	82	1.019	2.658	3.830	6.577
26	Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	0	0	0	0	0
27	Educación	29	478	49	527	583
28	Actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales	28	414	138	552	865
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	47	578	458	1.041	2.014
30	Hogares que emplean personal doméstico	100	420	0	420	420
TOTAL		688	7.905	8.575	16.467	35.968

Fuente: Elaboración Propia.

IMPACTO TOTAL DEL SECTOR PORTUARIO (2005). (miles de €)					
	Empleos	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
E. Directo	564	17.212	6.135	24.290	63.451
E. Indirecto	229	8.574	11.771	20.563	47.638
E. Inducido	688	7.905	8.575	16.467	35.968
Impacto Total	1.482	33.691	26.481	61.320	147.057

Fuente: Elaboración Propia.

ECONOMÍA DEPENDIENTE DEL PUERTO DE ALMERÍA:

IMPACTO DIRECTO DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE (2005). (miles de €)					
	EMPLEOS (*)	SUELDOS Y SALARIOS	EBE	VAB	VENTAS
Empresas	1.445	44.077	50.211	94.289	333.909
Total	1.445	44.077	50.211	94.289	333.909

(*) número de empleados

Fuente: Elaboración Propia.

IMPACTO INDIRECTO DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE DEL PUERTO (2005). (miles de €)						
Sectores		Empleo	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	2.209	16.550	36.763	51.017	13.014
2	Pesca	42	222	112	321	2.469
3	Extracción de productos energéticos	28	700	62	739	7.299
4	Extracción de otros minerales, excepto productos energéticos.	106	1.467	1.547	3.016	15.209
5	Industrias de la alimentación, bebidas y tabaco	190	2.145	2.302	4.435	18.795
6	Industria textil y de la confección	2	15	6	21	201
7	Industria del cuero y del calzado	0	0	0	1	6
8	Industria de la madera y el corcho	27	204	106	309	1.999
9	Industria del papel, edición, artes gráficas y reproducción de soportes grabados	35	418	303	720	3.816
10	Coquerías, refino de petróleo y tratamiento de combustibles nucleares	5	174	1.117	1.316	10.116
11	Industria química	39	742	730	1.479	18.287
12	Industria transformación caucho y materias plásticas	28	336	194	554	3.702
13	Industrias de otros productos minerales no metálicos	218	2.540	2.589	5.150	19.909
14	Metalurgia y fabricación de productos metálicos	40	426	251	676	4.541
15	Industria de construcción de maquinaria y equipo mecánico	35	438	214	647	6.051
16	Industria de material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	6	83	22	103	1.738
17	Fabricación de material de transporte	48	815	131	907	10.877
18	Industrias manufactureras diversas	5	43	26	70	319
19	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua	73	1.616	4.152	5.836	12.792
20	Construcción	291	3.040	2.247	5.340	12.608
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	639	4.677	3.986	8.650	68.467
22	Hostelería	83	827	915	1.640	68.467
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	716	7.734	10.674	18.428	29.945
24	Intermediación financiera	176	4.249	3.825	8.118	13.462
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios empresariales	545	5.628	14.675	21.151	67.040
26	Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	0	0	0	0	0
27	Educación	63	1.028	105	1.133	1.254
28	Actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales	24	351	117	469	734
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	85	835	661	1.503	2.909
30	Hogares que emplean personal doméstico	0	0	0	0	0
TOTAL		5.760	57.305	87.835	143.749	406.373

NOTAS: La tabla input output de Andalucía (2005) está formada por 86 sectores. A los efectos de facilitar la lectura de la información ha sido reducida a 30 sectores, tal como es utilizada en la Contabilidad Nacional de España, y utilizada en el análisis correspondiente.

Salvo la columna referente a “Empleo”, todos los datos están expresados en miles de euros. Aquellas casillas en las cuales no aparecen datos, significan que los datos obtenidos no superan la unidad (en este caso mil euros) y por tanto fueron informadas con cero.

Fuente: Elaboración Propia.

IMPACTO INDUCIDO DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE DEL PUERTO (2005). (miles de €)						
Sectores		Empleo	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
1	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	32	589	1.308	1.815	2.174
2	Pesca	3	58	29	84	511
3	Extracción de productos energéticos	0	5	0	5	1.729
4	Extracción de otros minerales, excepto productos energéticos.	1	18	19	38	253
5	Industrias de la alimentación, bebidas y tabaco	10	374	401	773	3.662
6	Industria textil y de la confección	9	68	27	94	888
7	Industria del cuero y del calzado	0	2	1	2	27
8	Industria de la madera y el corcho	6	42	22	64	414
9	Industria del papel, edición, artes gráficas y reproducción de soportes grabados	3	148	108	256	1.355
10	Coquerías, refino de petróleo y tratamiento de combustibles nucleares	1	28	180	214	2.069
11	Industria química	3	56	55	112	937
12	Industria transformación caucho y materias plásticas	2	26	15	42	282
13	Industrias de otros productos minerales no metálicos	6	70	71	141	682
14	Metalurgia y fabricación de productos metálicos	6	68	40	108	648
15	Industria de construcción de maquinaria y equipo mecánico	5	57	28	84	703
16	Industria de material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	1	21	6	26	445
17	Fabricación de material de transporte	4	73	12	81	976
18	Industrias manufactureras diversas	20	155	94	249	1.142
19	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua	4	324	832	1.170	3.056
20	Construcción	18	701	518	1.231	2.573
21	Comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	152	5.517	4.704	10.204	16.539
22	Hostelería	115	3.718	4.116	7.372	13.135
23	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	37	1.407	1.942	3.352	8.076
24	Intermediación financiera	69	1.631	1.468	3.117	4.011
25	Actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios empresariales	82	3.092	8.062	11.619	18.343
26	Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	0	0	0	0	0
27	Educación	89	1.451	148	1.599	1.770
28	Actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales	85	1.253	419	1.673	2.621
29	Otras actividades sociales y servicios prestados a la comunidad; servicios personales	47	1.754	1.388	3.158	4.923
30	Hogares que emplean personal doméstico	304	1.272	0	1.272	1.272
TOTAL		1.115	23.979	25.012	49.952	95.215

NOTAS: La tabla input output de Andalucía (2005) está formada por 86 sectores. A los efectos de facilitar la lectura de la información ha sido reducida a 30 sectores, tal como es utilizada en la Contabilidad Nacional de España, y utilizada en el análisis correspondiente.

Salvo la columna referente a “Empleo”, todos los datos están expresados en miles de euros. Aquellas casillas en las cuales no aparecen datos, significan que los datos obtenidos no superan la unidad (en este caso mil euros) y por tanto fueron informadas con cero.

Fuente: Elaboración Propia.

IMPACTO TOTAL DE LA ECONOMÍA DEPENDIENTE DEL PUERTO (2005). (miles de €)					
	Empleos	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
E. Directo	1.445	44.077	50.211	94.289	333.909
E. Indirecto	5.760	57.305	87.835	143.749	406.373
E. Inducido	1.115	23.979	26.012	49.952	95.215
Impacto Total	8.320	125.360	164.059	287.990	835.497

Fuente: Elaboración Propia.

ANEXO IV. IMPACTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE CARBONERAS.

Junto al Puerto de Almería, el otro puerto de interés general, es el de Carboneras. Aunque de menores, ha ido cobrando importancia con el paso del tiempo, razón por la cual el equipo redactor ha decidido analizar, aunque de forma sucinta, el impacto económico que el mismo genera.

Aunque se ha aplicado la misma metodología que en el caso anterior, los datos obtenidos serán presentados de forma resumida, teniendo en cuenta que el tema principal del presente estudio es el Puerto de Almería.

1. Impacto directo

La presencia de empresas como Endesa y Holcim, marcan principalmente la actividad y el tráfico del Puerto de Carboneras. Sin embargo, a pesar de su preponderancia no constituyen las únicas que operan en dicha instalación marítima. En consecuencia, en conjunto la actividad desplegada por el Sector Portuario y la Economía dependiente del puerto, generan el siguiente impacto directo:

	Empleos	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
Sector Portuario	76	3.135	1.713	4.848	11.184
Economía Dependiente	63	1.177	1.821	2.998	23.308
Total	139	4.312	3.534	7.846	34.492

Fuente: Elaboración Propia.

2. Impacto indirecto

La demanda intermedia generada por las empresas que operan en el Puerto de Carboneras, impulsan a la vez la actividad de las empresas proveedoras, que a su vez dan lugar a una mayor actividad económica. En otras palabras, el impacto indirecto generado se eleva a un valor agregado bruto equivalente a 11.414 miles de euros, lo cual da lugar a la creación de 79 nuevos empleos.

	Empleos	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
Sector Portuario	31	2.042	1.116	3.158	7.285
Economía Dependiente	48	3.241	5.015	8.256	64.186
Total	79	5.283	6.131	11.414	71.471

Fuente: Elaboración Propia.

3. Impacto inducido

Si atendemos al estudio del efecto sobre la economía generado por el aumento de la demanda final, a raíz del incremento de sueldos y salarios, fruto del empleo, podemos decir que el valor agregado bruto asciende a la cantidad de 5.528 miles de euros, generándose en total 173 empleos.

	Empleos	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
Sector Portuario	93	2.717	1.485	4.202	9.694
Economía Dependiente	80	521	805	1.326	10.309
Total	173	3.238	2.290	5.528	20.003

Fuente: Elaboración Propia.

4. Impacto total

Por último, el impacto total generado por el Puerto de Carbonera muestra un valor agregado bruto que asciende a la cantidad de 24.788 miles de euros, alcanzando a la cantidad de 391 en el nivel de empleo total.

	Empleos	Sueldos y Salarios	EBE	VAB	Ventas
Sector Portuario	31	2.042	1.116	3.158	7.285
Ec. Dependiente	48	3.241	5.015	8.256	64.186
Total	79	5.283	6.131	11.414	71.471

Fuente: Elaboración Propia.

Los resultados registrados revelan la importancia del Puerto de Carboneras para la economía regional y almeriense. Este hecho justifica la calificación de puerto de interés general, concedido en su momento por la autoridad competente y pone de relieve su importancia creciente a lo largo de las últimas décadas.

De igual forma, ha sido considerado en el Plan de Ordenación Territorial Subregional del Levante Almeriense, en el cual se prevé una ampliación del acceso a Carboneras, y en consecuencia al puerto, y la creación de un área de oportunidad industrial, la cual contribuirá a reforzar el hinterland del mismo.

Ambas medidas son importantes, teniendo en cuenta que el Puerto de Carboneras se encuentra inmerso en un espacio protegido, lo cual limita toda posible expansión del hinterland, fuera de los límites previstos en el POT del Levante Almeriense.

En el mismo contexto, es conveniente destacar la preponderancia de dos empresas, Endesa y Holcim, en el conjunto de empresas que conforman el hinterland del mismo. Obviamente el futuro del Puerto de Carboneras, pasa por el crecimiento del mismo (hinterland), sea a través de creación o instalación de nuevas empresas, o mediante el trabajo en red con otros puertos, apoyándose sobre todo en el tráfico que podría generar el puerto seco, cuya instalación se halla prevista para un futuro próximo en Nijar.