

# IMPACTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE LAS PALMAS

*Ginés de Rus Mendoza*  
*Manuela González Serrano*  
*Beatriz Tovar de la Fe*

En el Puerto de Las Palmas operan unos ocho mil buques al año, con un volumen de mercancía cargada, descargada o en tránsito que supera los 20 millones de toneladas y cercana al millón y medio de contenedores.

Uno de los motivos por los que los barcos utilizan el Puerto de Las Palmas es la exportación e importación de mercancías, actividad estrechamente ligada a las necesidades de materias primas, productos intermedios y finales de las Islas, y también para dar salida a la producción insular que se vende en el exterior. Sin embargo, este estudio muestra que esta no es ni la única ni la principal razón que explica la actividad, el valor añadido o el tamaño del puerto.

Los servicios prestados por el personal que trabaja en el puerto o para el puerto en sus actividades directas, y la utilización de su infraestructura y superestructura, vienen también determinados por otras demandas que impiden denominar al tráfico del Puerto de Las Palmas como cautivo, calificativo que se utiliza con frecuencia probablemente por ser un puerto insular sin alternativa para la importación y exportación de sus mercancías.

Los buques que vienen a reparar, avituallarse o transbordar contenedores no constituyen tráfico cautivo y suponen, en empleo o valor añadido, mayor actividad económica para la isla que el tráfico import-export. El Puerto de Las Palmas está muy expuesto a la competencia exterior a pesar de su carácter insular, y el volumen de negocio que puede calificarse estrictamente como cautivo supone un porcentaje que oscila en torno al 30 por ciento.

El Puerto de Las Palmas es el primer puerto del archipiélago canario en tráfico de mercancías y, dentro del sistema portuario español, ocupa el segundo lugar en avituallamiento, el tercero en pesca (fresca y congelada), el cuarto en contenedores, en mercancía general, en pasajeros de cruceros y en tráfico de buques (tanto en número de embarcaciones como en arqueo de las mismas), y el séptimo lugar en pasajeros totales y tráfico de mercancías (granel líquido, granel sólido y mercancía general, que incluye la carga transportada en contenedor y la transportada en medios convencionales, como pallets, sacos, etc.).

El tamaño de su actividad y su impacto económico es el objetivo principal de este estudio, aunque previamente es ilustrativo ver la evolución de los tráficos y de las cargas hasta llegar al momento presente, así como su procedencia y destino.

El gráfico 1 muestra la evolución del tráfico desde los años sesenta. Puede observarse que se alternan períodos de estancamiento y descenso en el tráfico con períodos de fuerte crecimiento. La tasa media anual acumulativa en 1960-2005 es del 1,8%, aunque es quizá su desglose por subperíodos y tipos de tráfico lo que revela información de mayor interés para

comprender lo que ha ido ocurriendo con la actividad portuaria durante los últimos 50 años (cuadro 1).

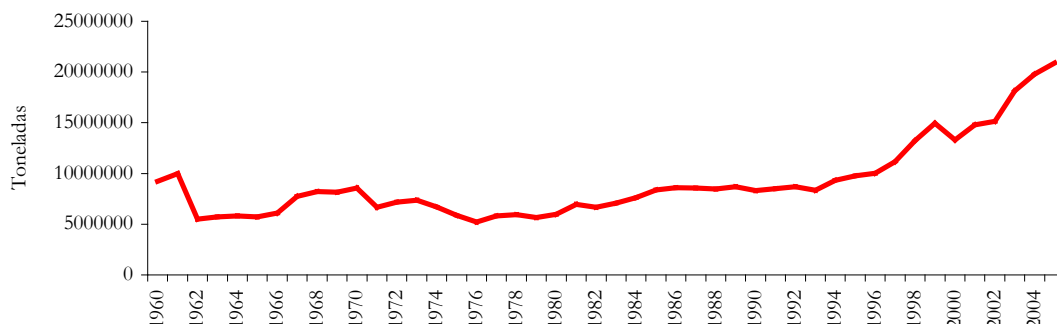


Gráfico 1. Tráfico total en el Puerto de Las Palmas, 1960-2005 (toneladas).

Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas. Elaboración propia.

	1960-1969	1970-1979	1980-1989	1990-1999	2000-2005
Tráfico total	-1,4	-4,5	4,3	6,7	9,5
Granel líquido	5,5	-9,6	7,4	5,1	2,6
Granel sólido	1,7	9,8	2,1	5,8	1,7
Mercancía general	-11,9	3,2	4,3	10,1	15,0
Contenedores (TEUS)	n.d.	12,2	14,1	13,1	27,7
Contenedores (toneladas)	n.d.	21,6	10,3	11,7	19,4
Índice de contenerización	n.d.	9,9	5,7	1,5	3,8
Pesca total	3,5	8,7	2,8	15,6	-0,6
Avituallamiento	5,4	-9,1	1,6	-2,1	3,2
Buques (número)	2,6	-1,7	0,3	0,2	-3,9
Buques (TRB o GT)	7,8	-3,0	-1,6	6,7	4,3
Tamaño medio del buque	5,1	-1,3	-1,9	6,5	8,5
Pasajeros (Embarcados y desembarcados)	n.d.	17,4	3,3	3,8	-12,9
Pasajeros (tránsito)	n.d.	-7,8	2,4	14,8	11,6

Cuadro 1. Tasas de crecimiento anual de tráfico portuario en el Puerto de Las Palmas, 1960-2005 (porcentaje).

Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas. Elaboración propia.

Centrando el análisis en los últimos 25 años, las tasas de crecimiento medias anuales muestran incrementos del 5,2% en el tráfico total, una media alta que viene explicada fundamentalmente por la aparición desde 1998 del tráfico de tránsito de contenedores. El número de buques decrece paralelamente con el aumento de su tamaño medio: más carga transportada por menos buques de mayor tamaño. Los pasajeros de crucero crecen y los totales decrecen, reflejando la competencia del puerto de Agaete.

Finalmente, y en cuanto a la procedencia y destino del tráfico de mercancías, la Europa de los 15 supone el 66% en el destino de lo embarcado y el 56% en el origen de lo que se desembarca (medido en toneladas). Le sigue en importancia el tráfico con África que supone un 16% y 34%, respectivamente.

Esta es, a grandes rasgos, la evolución de la actividad del puerto expresada en unidades físicas (toneladas, número de buques y contenedores) y la significación de las zonas geográficas con las que opera. El objetivo fundamental de este estudio consiste en fotografiar la actividad económica del puerto, más allá de la información incompleta que ofrecen las unidades físicas de tráfico. Un determinado tráfico puede ser muy voluminoso, implicar mucha actividad visible y sin embargo añadir poco valor a la economía. Lo que este estudio persigue es obtener una imagen lo más precisa posible sobre todas las actividades económicas portuarias y los agentes que las hacen posibles, así como el efecto multiplicador de esta actividad sobre el conjunto de la economía canaria.

Se trata por tanto de responder a la pregunta de qué magnitud representa (en unidades monetarias y empleo) el impacto económico del Puerto de Las Palmas en sus efectos directos, en los indirectos y en los inducidos. No existe una metodología única para realizar esta tarea. Hay estudios que han interpretado esta pregunta como la estimación de la cifra de negocio correspondiente a las actividades que se realizan o son dependientes del puerto, en el sentido de que si el puerto no existiera dejarían de existir. Esta forma de responder a la pregunta conduce a unos volúmenes de actividad exagerados (aunque interesantes para debatir sobre la importancia del puerto en la economía), porque a lo que se está respondiendo en realidad es a qué ocurriría si el puerto dejara de funcionar.

La interpretación en este trabajo del concepto de impacto económico parte de una economía que funciona con normalidad y sitúa al puerto como un conjunto de infraestructuras y de servicios que se utilizan como intercambiador entre el transporte marítimo y terrestre, como centros para reparar o avituallarse, o para realizar actividades logísticas de alto valor añadido. La frontera en este estudio para incluir o excluir una actividad como portuaria es mucho más estricta.

El impacto económico del puerto se ha estimado en este trabajo en una cifra de facturación de 1.312 millones de euros, de los que un 23% es valor añadido que el puerto aporta de manera directa a la economía canaria. El Puerto de Las Palmas da empleo directo a 4.597 trabajadores, que reciben una remuneración que asciende a 173 millones de euros, lo que representa el 57% del valor añadido total.

Junto a estos efectos propios, se estiman los directos, indirectos e inducidos sobre la economía canaria mediante la utilización de las tablas input-output regionales. La demanda de servicios portuarios se traduce en una actividad propia de las empresas de servicios portuarios y de otras empresas que tendrán que suministrar productos intermedios a las empresas portuarias para obtener la producción inicial que se demanda al puerto.

Estas empresas que suministran a empresas del puerto demandarán, a su vez, otros productos y servicios a otras empresas, que a su vez demandarán a otras, hasta que se vaya agotando el efecto multiplicador de la demanda inicial, ocasionando que el volumen de producción final sea mayor que la demanda inicial. El efecto total de todas estas rondas sucesivas es el impacto económico que, en el conjunto de la economía, ha tenido el incremento inicial de demanda final.

A partir de las tablas input-output de Canarias (TIO-Canarias 2002), se han estimado los efectos directos, indirectos e inducidos del puerto sobre la economía regional. El modelo básico sobre el que se basan estas tablas permite estimar el impacto económico de una rama

de actividad económica en la economía, al tener en cuenta todas las relaciones que esta guarda con las demás.

Antes de mostrar los resultados obtenidos mediante la utilización de las TIO-Canarias 2002, es importante relativizar el alcance de las cifras obtenidas, por la propia naturaleza regional de las tablas input-output utilizadas y el carácter agregado de la información que contienen.

Los puertos o el sector portuario no aparecen como producto o rama específica en la TIO-Canarias 2002. Su actividad se encuentra recogida en cuatro ramas de actividad y su producción en cuatro productos. La actividad portuaria, a excepción de las reparaciones navales y el avituallamiento, se encuentra integrada en la rama 36: *Actividades anexas al transporte*. Las reparaciones navales están incluidas en la rama 25: *Fabricación de vehículos de motor y otro material de transporte*; y el avituallamiento está integrado en dos ramas: la actividad de comercialización del combustible se recoge en la rama 13: *Coquerías, refino y combustibles nucleares* y el servicio de suministro está en la rama 29: *Comercio al por mayor e intermediarios*.

En lo que se refiere a la inversión, se requiere una rama adicional. La TIO contabiliza la formación bruta de capital (FBK) por ramas de origen. La rama construcción, en su cruce con la FBK, indica el valor de las construcciones que se destinan a FBK y que, como tales, serán utilizadas por cualquier rama de la economía. Por esta razón, si las empresas portuarias realizan obra civil, el valor de esa inversión no aparecerá en la FBK de la rama 36, sino en la FBK de la rama 25: *Construcción*.

Como puede intuirse, la propia naturaleza de las TIO y la agregación de actividades muy diferentes en una misma rama obliga a ser muy cautos en la interpretación de los valores obtenidos en la estimación del impacto. Además, las tablas son regionales y el impacto del Puerto de Las Palmas está estimado para todo el archipiélago, impacto que será lógicamente inferior al que supone para la isla de Gran Canaria.

Resumiendo los resultados obtenidos en el análisis de impacto mediante las TIO-Canarias 2002, un primer resultado que podía anticiparse es el fuerte vínculo del puerto con el resto de la economía que demanda sus servicios para poder realizar sus actividades productivas, reforzado por la demanda del propio puerto a otras ramas de la economía para poder atender las demandas que recibe.

Tanto desde el punto de vista de la oferta de productos del puerto que son utilizados para producir otros bienes y servicios, como desde el punto de vista de un demandante de consumos intermedios de otras ramas, los servicios anexas al transporte presentan relaciones importantes con varias ramas entre las que destaca, por su importancia, la propia rama *Actividades anexas al transporte*.

Los coeficientes de ligazón global permiten identificar a aquellas ramas que poseen interrelaciones más intensas con el conjunto de la economía. El coeficiente de ligazón global de la rama *Actividades anexas al transporte* presenta un valor de 1,38, superior a la media regional (0,93), lo que evidencia el elevado nivel de integración de esta rama con la economía regional. Lo mismo puede decirse de las ramas que integran la inversión en obra civil de los agentes portuarios y la actividad portuaria de avituallamiento que, con un valor de 3,6, 2,7 y 0,96 respectivamente, también superan la media regional.

En el caso de las reparaciones navales, la intuición económica sugiere fuertes relaciones de dependencia con otras ramas de la economía. Sin embargo, los coeficientes de ligazón con el resto de la economía no son altos, probablemente por aparecer en las TIO agregada con otras actividades (*Fabricación de vehículos a motor y material de transporte*) muy heterogéneas que realmente tienen menos impacto en la economía regional que las reparaciones navales.

El valor de la demanda final que recibe el puerto fue de 873 millones de euros en el año 2005. Mediante las TIO-Canarias 2002, se ha estimado el valor de la producción efectiva (productos intermedios y finales) que tienen que producir todas las ramas de la economía para hacer frente a la demanda final de servicios portuarios. A partir de las producciones efectivas estimadas para cada rama, se ha obtenido el valor añadido, empleo y salarios que se derivan de esos incrementos de producción.

Los efectos directos, indirectos e inducidos de la actividad portuaria suponen un incremento de producción efectiva anual en el año 2005 de 1.566 millones de euros (2,83% de la producción efectiva total de Canarias) y un incremento del valor añadido bruto de 578 millones de euros (1,89% del VAB total de Canarias). En cuanto al empleo, el impacto total es de 9.475 puestos de trabajo (1,19% del empleo total en Canarias).

El efecto multiplicador de la demanda de servicios portuarios puede sintetizarse en las siguientes relaciones: por cada euro que se demanda de servicios portuarios, la economía canaria produce 1,8 euros de productos intermedios y finales, y genera 0,66 euros de valor añadido.

Finalmente, y con el fin de estimar el impacto de una subida de precios de los servicios del puerto sobre el conjunto de la economía canaria, se ha simulado un incremento del 10% en el precio de la actividad portuaria. El incremento promedio del precio para todas las ramas de la economía es del 0,15%, si bien hay algunas ramas de actividad especialmente afectadas como son la rama de pesca y acuicultura, algunas de importancia estratégica como las relacionadas con los transportes y con el comercio al por mayor y al por menor.

Hay que destacar el incremento significativo que sufre el precio de los servicios portuarios (un 5% adicional) cuando se permite que la rama se vea afectada por los cambios de precio que se producen como consecuencia del cambio original. Este resultado es esperable dado que la rama 36 (en la que se integran los puertos) destina a sí misma el 61% de su producción que ha tenido un destino intermedio.

Teniendo en cuenta que la actividad del Puerto de Las Palmas está en un 70% vinculada a la competencia exterior, la repercusión de una subida de precios de sus servicios no solo dañaría a los consumidores canarios por el encarecimiento de los productos de consumo, sino que afectaría negativamente al crecimiento económico de Canarias. La eficiencia en el funcionamiento del puerto no debe ser una preocupación exclusiva de los agentes y operadores portuarios.

A continuación se presenta con más detalle quién es quién en el puerto, mediante la imputación de la actividad económica por agentes y, posteriormente, mediante el estudio del peso que tienen las distintas actividades que se realizan en el puerto. Los cuadros 2 y 3 y gráficos 2 y 3 sintetizan la información relativa a la procedencia de la facturación, empleo y valor añadido por agentes y actividades.

Una primera lectura de los cuadros y gráficos permite ver, a grandes rasgos, las principales características del Puerto de Las Palmas:

- El puerto no tiene una única actividad de servicios que lo caracteriza. Al contrario, presenta actividad significativa en reparaciones, carga y descarga, tránsito, almacenamiento y tráfico de pasajeros. No es un puerto dependiente de un único tipo de tráfico.
- El puerto está integrado por un conjunto de agentes mayoritariamente privados. La Autoridad Portuaria supone un 10% del valor añadido y un 6,4% del empleo. El Puerto de Las Palmas no es un puerto que pueda considerarse perteneciente al sector público, en el sentido de la titularidad de las fuentes de generación de valor. La responsabilidad del grueso de la actividad económica de este puerto está en manos de agentes y operadores privados.
- El carácter público del puerto está en su papel de propietario del suelo y de regulador, pero no en producción directa. Puede afirmarse que el impacto económico de la Autoridad Portuaria no es directo sino indirecto, mediante sus decisiones que afectan al marco en que la iniciativa privada se desenvuelve y, por tanto, la responsabilidad de este propietario de suelo y regulador es muy superior a lo que el 10% de generación directa de valor puede sugerir.
- El avituallamiento de combustible supone la mitad de las ventas del puerto, cifra que desciende al 20% del valor añadido y al 7% del empleo. Dentro del valor añadido están los beneficios e impuestos, que en gran parte no quedan en la economía regional en el caso de la comercialización del combustible. Separando depósito y actividad de suministro de combustible de la comercialización, una cifra en torno al 10% del VAB representaría con más realismo la significación de esta actividad en el puerto.
- La carga y descarga de mercancías (excluyendo el tránsito de contenedores) es la segunda actividad en su aportación al valor añadido (35%) y primera en empleo (39%). El tránsito de contenedores, contrariamente a su intensiva ocupación de suelo, y visibilidad supone un 12% del valor añadido y un 10% del empleo. Su importancia real podría verse aumentada si el nivel de precios de la mercancía importada se redujese por compartir este tráfico.
- Las reparaciones navales constituyen una actividad de alto valor añadido y generación de empleo, pero no es solo su aportación total a la actividad económica del puerto (24% del valor añadido y 32% del empleo), sino el tipo de actividad que suponen. Las reparaciones navales dan empleo directo a 1.450 trabajadores, en las grandes empresas del recinto portuario y en un amplio número de pequeñas empresas que son subcontratadas. Tanto el empleo de contratación directa como en subcontratas generan tejido empresarial a través de la demanda de inputs intermedios en la economía de la isla. Probablemente, la importancia económica de esta actividad en la isla es significativamente mayor de lo que reflejan las ya de por sí elevadas cifras de su aportación directa a la actividad económica del puerto.
- Restando al tráfico total del puerto las actividades que podrían denominarse como cautivas (importación de mercancías para uso interno y de exportación de los

productos internos), se obtiene la actividad que se desarrolla en este puerto pero que igualmente podría ser realizada en otros puertos. Se trata por tanto de actividad expuesta, en mayor o menor grado, a la competencia exterior. Los tráficos no dependientes de la demanda interna o de las exportaciones de los productos insulares pueden estimarse en un 70% aproximadamente del total. No es una demanda cautiva como erróneamente se afirma. En general, podría realizarse en otros puertos. La competitividad de los servicios del Puerto de Las Palmas no afecta solo al precio de los consumidores de la isla, sino al crecimiento económico del archipiélago al ser, en sí misma, una actividad fundamentalmente de exportación de servicios en competencia con otros puertos.

Servicios portuarios	Empleo (número)	Remuneración asalariados (euros)	Excedente bruto explotación (euros)	Valor añadido (euros)	Ventas (euros)
Consignatarias	450	13.709.355	13.626.468	27.335.824	182.517.371
Autoridad Portuaria	292	8.769.000	22.872.000	31.641.000	37.247.000
Servicios para el atraque	134	5.665.286	2.817.131	8.482.418	12.652.141
Agentes aduanas	280	9.118.083	1.542.443	10.660.525	26.869.492
Transitarios	510	15.653.624	7.354.540	23.008.164	55.372.931
Sanidad	32	1.373.252			
Sestiba	530	32.678.303	3.329.623	36.008.926	37.947.505
Manipulación de mercancías	293	14.338.038	11.243.533	25.581.572	89.919.746
Almacenamiento	110	3.304.315	1.772.657	5.076.971	8.952.698
Avituallamiento	267	10.584.371	44.069.075	54.653.446	656.536.795
Provisionistas	249	6.456.076	3.545.588	10.001.663	40.233.933
Reparaciones (total)	1.450	51.849.765	20.588.242	72.438.035	164.059.788
<b>Total</b>	<b>4.597</b>	<b>173.499.468</b>	<b>132.761.300</b>	<b>304.888.544</b>	<b>1.312.309.400</b>

*Cuadro 2. Efectos directos de los servicios portuarios, por agente, 2005.  
Fuente: Registro Mercantil de Las Palmas. Elaboración propia.*

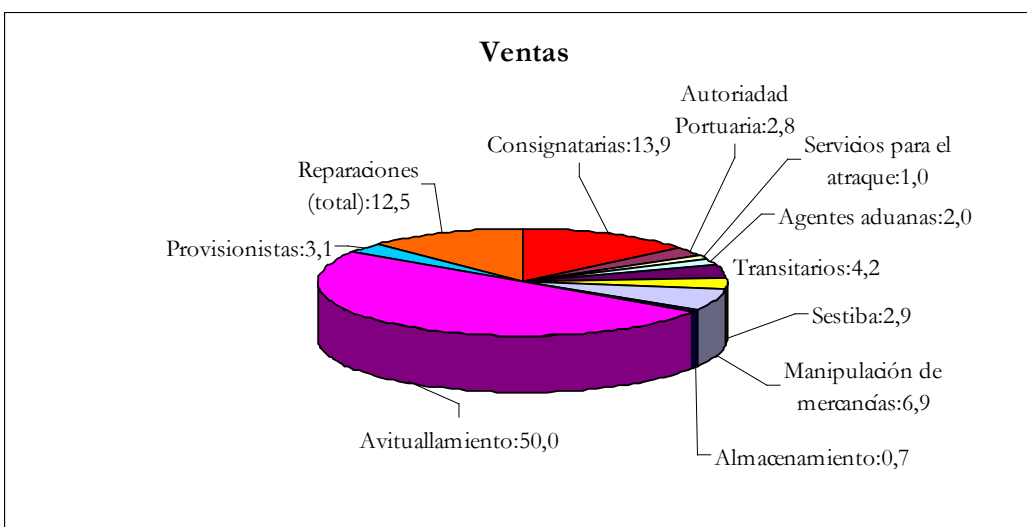
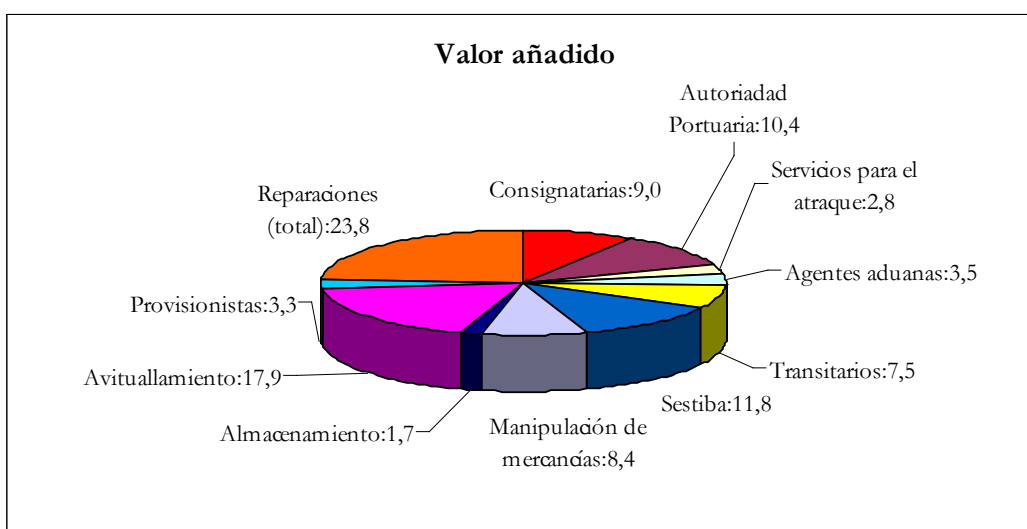
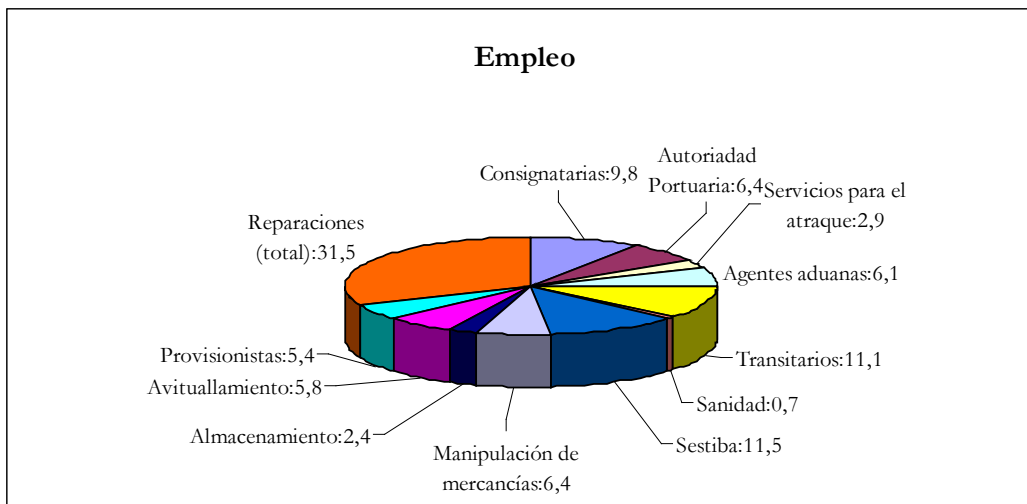


Gráfico 2. Efectos directos de los servicios portuarios, por agente, 2005 (porcentaje).  
Fuente: Registro Mercantil de Las Palmas. Elaboración propia.



Servicios portuarios	Empleo	Remuneración asalariados	Excedente bruto explotación	Valor añadido	Ventas
Carga total excepto tránsito	1.796	69.869.136	37.577.267	106.505.631	285.263.897
Carga en tránsito	443	22.296.389	14.264.335	36.561.112	73.375.999
Pasajeros y otros	150	5.349.924	4.935.810	10.265.605	49.363.384
Reparaciones	1.472	52.047.993	22.737.378	74.373.662	164.860.040
Avituallamiento	334	12.868.508	46.329.981	59.198.489	674.536.679
Almacenes y provisiones	402	11.067.518	6.916.529	17.984.045	64.909.401
<b>Total</b>	<b>4.597</b>	<b>173.499.468</b>	<b>132.761.300</b>	<b>304.888.544</b>	<b>1.312.309.400</b>

*Cuadro 3. Efectos directos de los servicios portuarios, por actividad, 2005.*

*Fuente: Registro Mercantil de Las Palmas. Elaboración propia.*

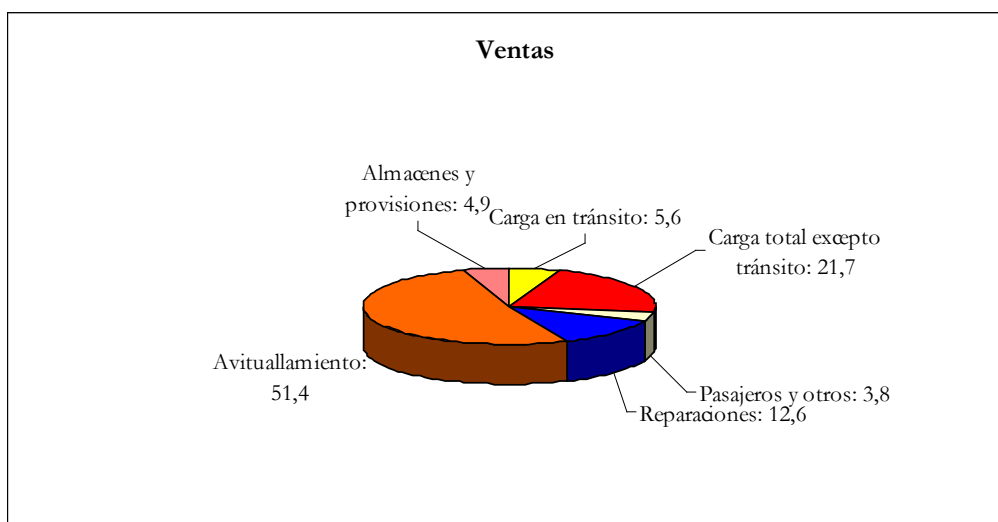
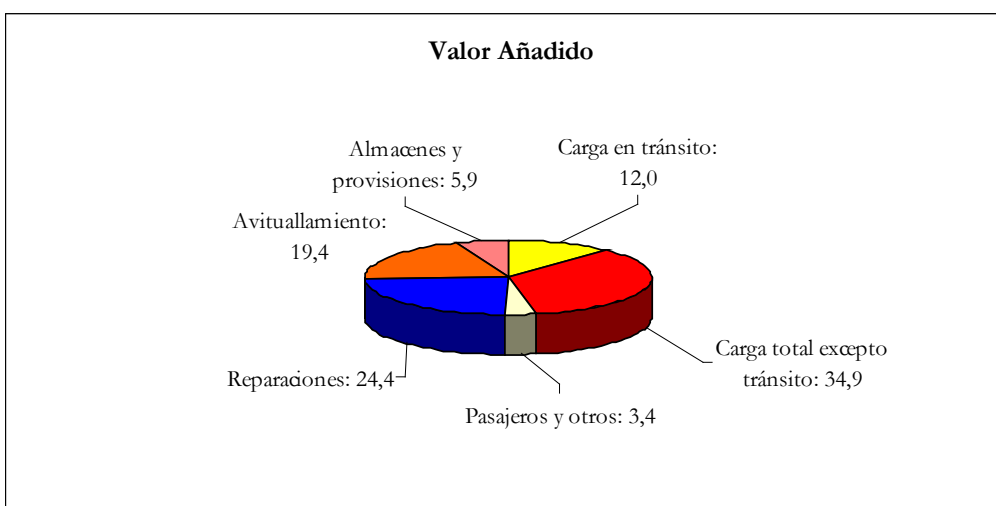
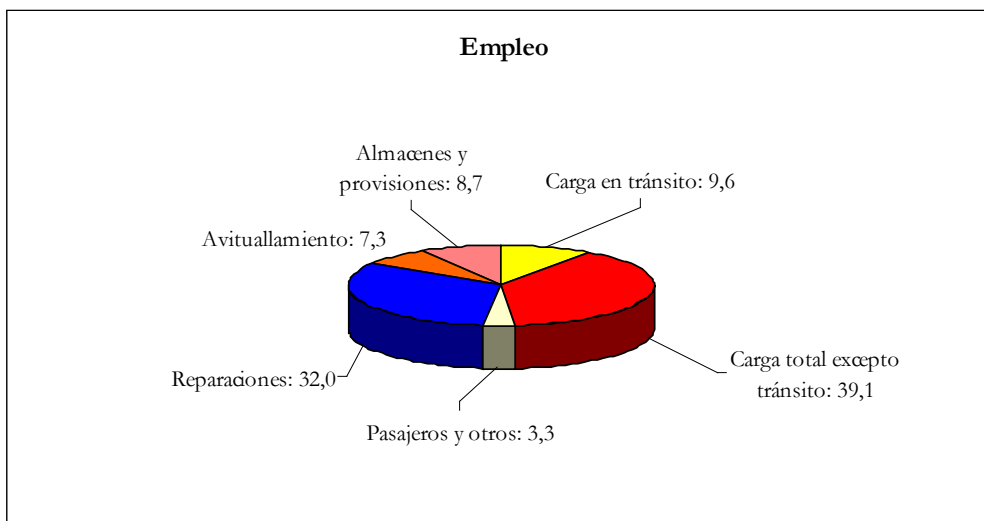


Gráfico 3. Efectos directos de los servicios portuarios, por actividad, 2005 (porcentaje).  
Fuente: Registro Mercantil de Las Palmas. Elaboración propia.