

**INFORME:**

***Aumento del área de influencia del Puerto de Valencia en la internacionalización de las empresas españolas.***

***El sector logístico se perfila como uno de los motores de crecimiento y competitividad a nivel mundial.***

El transporte y la logística en España y en la Comunidad Valenciana constituyen uno de los sectores con más proyección de crecimiento a largo plazo y, por lo tanto, de empleo. En España, representa más de 1 millón de empleos y el 8% del PIB, además es el 12% del Valor Añadido Bruto del sector servicios.

**La crisis sanitaria de 2020 puso de relieve la importancia de la logística en el comercio internacional y en las cadenas de suministro.** Contar con unas infraestructuras logísticas eficientes y competitivas constituyen un factor fundamental para el desarrollo económico de un territorio y, por extensión, para la competitividad de las empresas del mismo.

***El área de influencia (hinterland) de Valencia Port.***

La Comunidad Valenciana se ubica en el **centro del Arco Mediterráneo Occidental**, en línea con el corredor marítimo Este-Oeste, que atraviesa el Canal de Suez y el Estrecho de Gibraltar. Esta privilegiada situación geoestratégica, posiciona a Valencia Port, como infraestructura logística al servicio del comercio exterior, como primera y última escala de las principales compañías marítimas de línea regular entre América, la Cuenca Mediterránea y el Lejano Oriente.



**El hinterland o área de influencia directa** de Valencia Port comprende un radio de 350 Km. y abarca más de la mitad del PIB español y de la población activa.

Dos terceras partes de los bienes comercializados por las empresas españolas a través de la Autoridad Portuaria de Valencia, proceden o tienen como destino 3 provincias españolas: Valencia, Castellón y Madrid. Si ampliamos al hinterland directo de ValenciaPort, un radio de 350 Km, supondría el 87% del importe total de los bienes españoles comercializados vía marítima a través de este puerto (aduana) en 2022.

Asimismo, como puerto hub del Mediterráneo Occidental permite distribuir mercancías en un radio de 2000 km, no sólo en los países del Sur de la Unión Europea, sino también en los países del Norte de África (Marruecos, Argelia, Túnez y Libia).

***Durante el presente siglo, el hinterland de Valencia Port ha experimentado una continuada ampliación hacia el norte de España, el centro peninsular y Andalucía oriental.***

En un informe anterior, en el que se analizó la evolución del área de influencia de la Autoridad Portuaria de Valencia en el conjunto de España en la dos primeras décadas del siglo XXI (2000 - 2019) se concluyó:

- El valor de las mercancías exportadas o importadas por las empresas españolas utilizando el transporte marítimo a través de la Autoridad Portuaria de Valencia experimentó en 20 años un incremento del 147%. Este porcentaje superó con creces el aumento del transporte marítimo del comercio exterior español en ese mismo período (97%).
- El **dinamismo creciente del eje Cántabro-Mediterráneo** (País Vasco, Navarra, Zaragoza y Teruel), aunque éste represente aún sólo el 5% del comercio de carga y descarga de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) (frente al 2% en el año 2000).
- **El área de influencia (hinterland) de la APV**, como infraestructura logística para el comercio exterior español, **se amplió y consolidó hacia las regiones del centro peninsular.**
- La APV se convierte también en puerto de referencia para el comercio exterior de otras provincias más lejanas geográficamente, como son: Toledo, Guadalajara, La Rioja Burgos, Palencia e incluso Pontevedra.

### ***La resiliencia del Puerto de Valencia ante los últimos riesgos internacionales***

La crisis sanitaria de 2020, el tensionamiento y disrupciones de las cadenas de suministro en 2021 y la crisis energética y de materias primas en 2022, han marcado el comportamiento de la logística a nivel internacional en los tres últimos años, con elevadas dosis de incertidumbre y de ajuste en todos los ámbitos. En este período, **el Puerto de Valencia se ha caracterizado por la resiliencia y adaptabilidad ante estos desafíos sucesivos.**

**Exportaciones e importaciones españolas vía marítima que utilizan la Aduana de Valencia.**

**Por provincias de origen y destino. En miles de euros**

	2019	2022	% var. 2022/2019	% var. 2019/2000
Valencia	11.662.211	16.021.068	37,4	118,5
Madrid	5.489.896	8.395.405	52,9	238,1
Castellón	2.027.996	3.165.075	56,1	68,8
Alicante	1.476.171	2.183.060	47,9	66,7
Murcia	1.405.804	2.019.955	43,7	216,0
Barcelona	785.269	1.425.413	81,5	69,8
Toledo	417.422	566.734	35,8	233,4
Valladolid	124.165	554.813	346,8	282,0
Almería	162.763	487.043	199,2	631,6
Zaragoza	261.221	440.930	68,8	223,5
Albacete	205.985	419.592	103,7	172,8
Guipúzcoa	327.263	384.016	17,3	221,8
Ciudad Real	300.073	381.153	27,0	350,1
Navarra	256.547	374.102	45,8	772,6
Vizcaya	274.277	374.002	36,4	702,4
Cuenca	193.909	337.317	74,0	65,7
Tarragona	138.084	335.588	143,0	207,7
Pontevedra	131.135	330.285	151,9	724,0
<b>TOTAL</b>	<b>27.643.031</b>	<b>41.615.840</b>	<b>50,5</b>	<b>146,7</b>

Fuente: Agencia Tributaria y elaboración propia.

**Exportaciones e importaciones españolas vía marítima que utilizan la aduana de Valencia.**

**Por provincias de origen y destino. En Toneladas**

	2019	2022	% var. 2022/2019	% var. 2019/2000
Valencia	6.809.793	6.109.287	-10,3	26,7
Madrid	1.809.412	2.063.537	14,0	15,2
Castellón	3.812.704	4.455.918	16,9	24,0
Alicante	876.401	831.221	-5,2	24,0
Murcia	766.001	870.094	13,6	159,3
Barcelona	461.171	513.574	11,4	-60,1
Toledo	304.263	237.297	-22,0	155,3
Zaragoza	262.958	322.166	22,5	475,0
Tarragona	110.477	211.976	91,9	200,5
Lérida	72.575	141.628	95,1	235,3
Ciudad Real	203.124	127.917	-37,0	172,2
Vizcaya	194.592	155.422	-20,1	467,7
Almería	105.500	253.347	140,1	175,0
Navarra	140.382	141.967	1,1	796,7
Albacete	130.412	194.542	49,2	40,3
Cádiz	31.490	129.980	312,8	423,4
Cuenca	128.098	147.794	15,4	114,2
Valladolid	69.161	205.172	196,7	356,9
<b>TOTAL</b>	<b>17.616.865</b>	<b>18.522.350</b>	<b>5,1</b>	<b>33,5</b>

Fuente: Agencia Tributaria y elaboración propia.

El análisis del comportamiento de la actividad de la Puerto de Valencia durante los años 2019-2022, y las provincias destino y procedencia de las mercancías que pasan por la aduana del Puerto de Valencia, cabe destacar las siguientes conclusiones sobre la influencia del Puerto en las actividades de internacionalización de las empresas españolas:

- Se mantiene la tendencia de diversificación de la procedencia (geografía española) de las mercancías que entran y salen por la APV. El peso de las tres primeras provincias (Valencia, Madrid y Castellón) pasa del 73% en el año 2000, al 69% en 2019 y al 65% en 2022. Por tanto, aumenta el uso de esta infraestructura portuaria por parte de las empresas españolas que están más allá de su hinterland directo.
- En el período analizado, se mantiene el dinamismo del comercio exterior de las empresas de Madrid y la cornisa cantábrica (País Vasco y Navarra) a través del puerto valenciano.
- Destaca el intenso crecimiento del comercio exterior de Galicia y algunas provincias del centro peninsular (Valladolid, Cáceres y Badajoz...) vía marítima a través de la APV, impulsado por las empresas del sector del automóvil (componentes) y del de alimentación, tanto como exportación como importación.
- El sur peninsular ha mantenido una senda creciente del comercio exterior a través de la APV, especialmente las provincias de Almería, Cádiz y Granada. La industria agroalimentaria ha sido la mayor dinamizadora, sobre todo por el notable aumento de las importaciones procedentes de países americanos y asiáticos.

### ***Valencia Port, infraestructura logística clave para la competitividad empresarial en España***

La mayor demanda de las instalaciones del Puerto de Valencia para exportar e importar por parte de las empresas españolas, más allá de la Comunidad Valenciana, pone de relieve la importancia de esta infraestructura logística como base para la competitividad empresarial en los mercados internacionales.

Y esta mayor demanda se traduce en el **desarrollo paralelo de servicios logísticos** de valor añadido (consultorías, transitarias, transporte, etc.). La **mayor demanda de suelo logístico** en torno a los puertos de Valencia y Sagunto -frente a la escasez y encarecimiento de suelo en Barcelona o Madrid-, **dotando a la Comunidad Valenciana de un atractivo creciente para la atracción de inversiones**, no sólo en este sector -cuyas perspectivas son al alza- sino también de otros sectores productivos.

### ***La elevada conectividad de la APV y la mejora de las infraestructuras terrestres con el resto de España, factores clave en el medio y largo plazo***

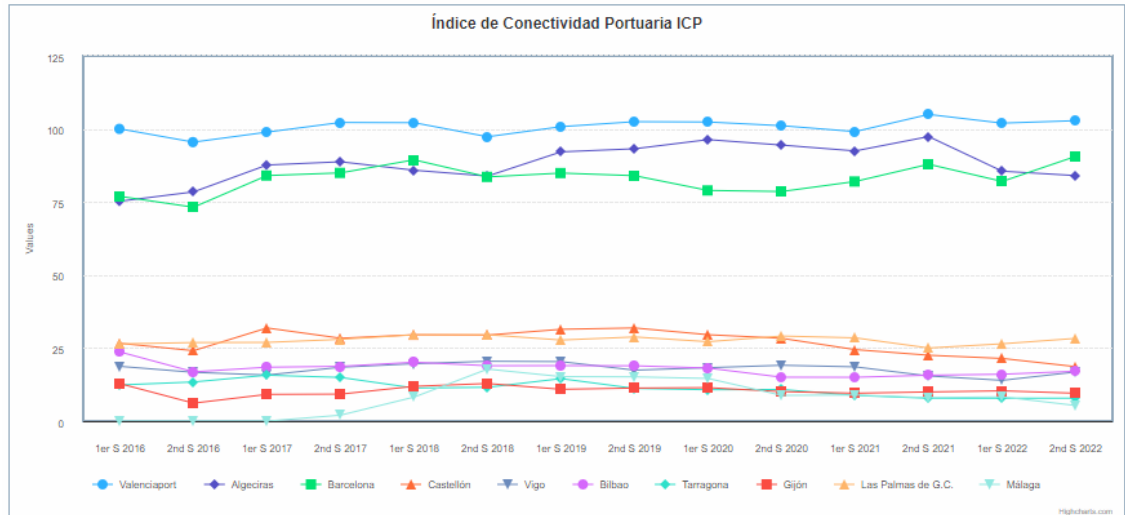
El dinamismo del tráfico de mercancías de España con los mercados exteriores a través de la APV va más allá de la cercanía de la empresa a esta infraestructura logística –aunque la Comunidad Valenciana suponga el 51% del total en valor y el 62% en peso- y son la combinación de otros factores los que determinarán el aumento del uso de la misma por las empresas españolas en los próximos años:

- a) **La mejora de las infraestructuras de comunicación** con el resto de la península ibérica y Europa, tanto a nivel de autovías como de ferrocarril.



- La puesta en marcha en junio de 2024 de la autopista ferroviaria de mercancías entre Madrid (puerto seco) y el Puerto de Valencia -la primera existente en territorio español- supone la creación de un corredor libre de carbono y permitirá el traslado ferroviario de semirremolques de camiones procedentes de Italia vía marítima, impulsando la intermodalidad entre ferrocarril y la vía marítima.
- La ritmo de ejecución de las obras de los dos principales corredores ferroviarios -el Corredor Mediterráneo y el Corredor Cantábrico-Mediterráneo-, incluidos dentro de los ejes prioritarios de la Red Transeuropea de Transporte (*Trans-European Transport Network, TEN-T*), constituirá un factor clave en el movimiento de las mercancías en España, al conectar las empresas, con las principales plataformas logísticas intermodales y los puertos.

- b) **El elevado número de conexiones portuarias con el resto del mundo:** Valencia Port tiene el Índice de Conectividad Portuaria más elevada de los puertos españoles. En el período analizado aumentó ligeramente, frente al retroceso del Puerto de Algeciras (puerto especializado en mercancías en tránsito). Mantiene numerosas conexiones con Norteamérica, Asia (especialmente China), el Mediterráneo y África Occidental.



Fuente: Valencia Port

- c) **Las navieras que usan la terminal portuaria de Valenciaport son las más importantes a nivel mundial:** MSC, MAERSK, CMA-CGM, HAPAG – LLOYD, HAMBURG SÜD, HANJIN, UASC, COSCO, EMES, EVERGREEN, BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, NYK, HOEGH, GRIMALDI, ACCIONA Y BALEARIA.
- d) **Valencia Port se trata de un HUB mixto**, muy flexible, donde la mitad del tráfico de mercancías que mueve corresponde a carga y descarga, es decir que conecta con el entramado productivo de la economía valenciana y de la española en su conjunto.
- e) **La ampliación norte del Puerto**, favorecerá tanto la conectividad del puerto, como el impulso a la intermodalidad y la eficiencia en la cadena de suministros para las empresas exportadoras e importadoras del territorio español.