

# PRESENTACIÓN

**JUAN JOSÉ GARCÍA DEL HOYO**

*Universidad de Huelva, Facultad de Ciencias Empresariales y Turismo, Campus de la Merced, Plaza de la Merced, s/n, 21002 Huelva, España. E-mail: hoyo@uhu.es*

Como coordinador de este monográfico de la revista Estudios de Economía Aplicada constituye una grata satisfacción poder prologar este número (36-3) dedicado a la “Economía del Transporte y la Logística Portuaria” (*Transport Economics and Port-Logistics*). Y ello es así por varias razones. En primer lugar, por la importancia creciente que el sector del transporte marítimo tiene actualmente, representando, según la UCTAD, más del 80% del comercio mundial y, en el caso español, movilizándolo el 75% de las importaciones y el 58% de las exportaciones de mercancías. A nivel global las tasas de crecimiento del transporte marítimo se mantienen por encima del 3% anual, esperándose, además, que se mantengan durante los próximos años. Por tipología de mercancías, destaca el tráfico de mercancías en contenedores, cuya tasa de incremento acumulativa anual entre 1980 y 2016 se sitúa en el 8,16% a nivel global y en el 8,05% en el caso español. En el mismo periodo, en España hemos pasado de que las mercancías transportadas en contenedores representen el 21,1% del total de mercancías generales, a suponer más del 70% de éstas y, además, un 35% del total del tráfico movilizado en nuestros puertos de interés general (un 4% en 1980). Y ello es así, por el desarrollo de las actividades logísticas inherente a esta tipología de tráfico que favorece la intermodalidad.

El primero de los trabajos incluidos en el monográfico y presentación del mismo, como no podía ser de otra forma, corresponde al Prof. **González Laxe**, catedrático de la Universidade da Coruña, vinculado desde siempre al estudio de las actividades marítimas y, además, antiguo Presidente del Puertos del Estado. En su artículo, nos describe la interrelación del desarrollo del tráfico marítimo y de las infraestructuras portuarias con la actividad de las grandes empresas navieras, sus alianzas y sus estrategias en un mundo globalizado. Las tipologías de puertos, los grandes operadores logísticos y su cooperación, la competencia entre puertos y las incertidumbre asociada al futuro de los tráficos marítimos, son

algunas de las temáticas desarrolladas en el trabajo, que concluye apuntando las líneas maestras que deben seguir los puertos – convertidos en verdaderos centros de distribución - para poder competir de forma eficiente, en un contexto dominado por pocas compañías y grupos de interés, en el que el desarrollo de los corredores logísticos es fundamental.

Por su parte, el artículo de **Coto-Millán, Inglada-Pérez, Casares e Inglada-López**, es una muestra adecuada de los resultados de un equipo de investigación que lleva décadas trabajando en la Universidad de Oviedo en torno a la economía portuaria y marítima. En este trabajo, se analiza el comportamiento del tráfico mundial de contenedores y su relación con el ciclo económico, a través de un modelo econométrico dinámico con un panel de 49 países para el periodo 2000-2016. Haciendo uso del análisis de cointegración, identifican relaciones a corto y largo plazo entre el tráfico marítimo de contenedores y la actividad económica, medida a través del volumen del comercio internacional total y del comercio internacional de mercancías, obteniendo las elasticidades a corto y largo plazo entre las variables consideradas. Se trata, por tanto, de un magnífico estudio cuyos resultados permiten predecir escenarios futuros sobre la evolución del transporte marítimo de contenedores en función del comportamiento del comercio de mercancías.

El estudio realizado por los profesores **Nabais, Batista y Ayala**, del Instituto Politécnico de Setúbal y la Universidade de Lisboa, es una aportación importante de técnicas operativas que persigue evaluar las interrelaciones en las redes de transporte asociadas a los diferentes agentes que operan en las infraestructuras multimodales que, hoy por hoy, son los puertos, tratando de desarrollar una herramienta que apoye las estrategias de competitividad y eficiencias de los puertos. De esta forma, identifican la información relevante para apoyar los procedimientos de coordinación entre los actores, las necesidades de compartir dicha información para optimizar los tiempos de operación, especialmente entre las terminales intermodales y los proveedores de transporte. Se utiliza un modelo estado-medida para describir las interrelaciones entre los diferentes actores planteando, después, un problema de asignación de recursos, e incorporando, finalmente diferentes simulaciones que permiten ilustrar la adecuación del modelo planteado.

El análisis de la competencia en el tráfico de contenedores entre los puertos de la península ibérica es el objetivo del artículo de **Jiménez y García**, de la Universidad de Huelva. Utilizando series mensuales de tráfico de contenedores para cada puerto, expresados en TEUs, y diferenciando entre tránsito y comercio de entrada-salida, tanto nacional como exterior, se utiliza el procedimiento de Toda-Yamamoto para evaluar la causalidad en sentido Granger en series temporales. Los resultados permiten aproximar la jerarquía y las interrelaciones existentes entre puertos, tanto de los puertos *hubs*, especializados en el tránsito de

contenedores, y los *gateway ports*, que, conectados con los primeros, realizan la función de entrada-salida, vinculados a las infraestructuras de transporte terrestre. Los resultados alcanzados permiten aproximarnos al proceso de extensión del *hinterland* de cada puerto en relación al tráfico de contenedores y al grado de competencia existente, que se ha incrementado recientemente debido al auge del transporte intermodal y al desarrollo de las inversiones en corredores ferroviarios.

Los efectos económicos derivados de las inversiones en infraestructuras portuarias constituyen el objeto del artículo de los profesores **Aparco y Chang** de la Universidad Mayor Nacional de San Marcos y la Universidad de San Martín de Porres, de Perú. El su trabajo se analizan los efectos de la privatización de terminales y las inversiones asociadas realizadas entre 2006 y 2014 en el puerto de El Callao, a través del uso de los multiplicadores keynesianos derivados de un modelo cerrado Input-Output, metodología estándar en este tipo de estudios. Los resultados tienen un especial interés para la evaluación de políticas públicas, en general, y para la planificación del sector portuario peruano, en particular, dado el relevante impacto que las inversiones y, sobre todo, el gasto de operación de las terminales, tienen sobre el tejido socioeconómico local.

La investigación realizada por **Cortés, Cordón, González y García**, de la Universidad de Huelva, se circunscribe a la aplicación de técnicas multivariantes para clasificar y segmentar adecuadamente el sistema portuario español. Con la información obtenida de las estadísticas del Puertos del Estado y de las Memorias Anuales de las autoridades portuarias, se construye una batería de indicadores, reduciendo su dimensión mediante Análisis Factorial de Componentes Principales (AFCP) y, después, realizando la clasificación de los puertos mediante técnicas de construcción de conglomerados. Los resultados obtenidos distinguen cuatro tipologías de puertos de titularidad estatal, tres de ellos según la especialización de sus tráficos y volúmenes y, finalmente, un último grupo vinculado al tráfico de cruceros.

Por su parte, la profesora **Arner**, de la Universidad de Zaragoza, tiene como objetivo evaluar la eficiencia de la responsabilidad ampliada del productor (RAP) en la gestión de aceites usados destinados a regeneración, a partir del cálculo de las elasticidades de las funciones de oferta y demanda estimadas. La principal conclusión del trabajo es que la RAP en la gestión del aceite usado constituye un estándar de material reciclado (EMR) aplicado al sector del lubricante y que, desde la perspectiva de la gestión del aceite usado, la competencia entre distintos sistemas integrados de gestión por el aceite usado justifica que el resultado de la evaluación de la eficiencia obtenido en el trabajo no sea concluyente, apostando por establecer modelos que se sustenten en la diferenciación de los productos.

Otro trabajo también relevante para el análisis del sector del transporte es el realizado por el Prof. **Zimon**, de la Rzeszow University of Technology de

Polonia. El documento examina el modelo de funcionamiento del transporte en una empresa comercial que opere en la organización de compras del grupo de sucursales. Su principal conclusión es que el transporte propio tendrá un papel clave en el funcionamiento de la empresa, encontrando evidencias de que el funcionamiento del departamento de transporte tiene un impacto positivo en las relaciones con los clientes, el volumen de ingresos y la liquidez financiera.

El artículo de **Del Valle**, de la Universidad de Huelva, que obtuvo el Premio Bernardo Pena para jóvenes investigadores en el Congreso de ASEPELT del que deriva este monográfico, describe las interrelaciones entre la protección del patrimonio cultural y sus posibles efectos económicos. Para ello se centra en un caso de estudio, el Real de la Almadraba de Nueva Umbría, único en la actualidad, dado que de todas las almadrabas que se calaron en el litoral español, es el único que se conserva, por lo que ha sido inscrito como Bien de Interés Cultural (BIC). La autora propone su puesta en valor y su inclusión en el mercado de bienes y servicios como medio para garantizar su preservación, lo que se ve limitado notablemente por la propia inercia de los mecanismos de protección implementados en las políticas públicas culturales.

Finalmente, el trabajo de la profesora **De Andrés**, de la Universidad de Valladolid, que también obtuvo, junto al anterior, el Premio Bernardo Pena para jóvenes investigadores en el XXXII Congreso de ASEPELT, analiza las componentes del Índice Europeo de Calidad del Trabajo, calculando un indicador sintético de calidad de empleo, mediante el uso de la metodología DP2, ofreciendo una estimación robusta del indicador de calidad del trabajo, y evaluando qué componentes ejercen mayor efecto en el concepto de calidad del trabajo inherente a dicho indicador, ofreciendo, además, un análisis espacial de los niveles de calidad de empleo en la UE, bajo una perspectiva de género.

Esperamos que este monográfico contribuya al desarrollo de los estudios en el ámbito de la Economía del Transporte Marítimo y que, además, los trabajos incorporados hayan servido para proporcionar una visión adecuada del actual estado de la cuestión. Queremos, por tanto, agradecer a la revista Estudios de Economía Aplicada y a la asociación ASEPELT, la oportunidad de poder dar a conocer este sector, tan relevante en el contexto de unas actividades económicas globalizadas. Y, finalmente, agradecer la Fundación Caja Rural del Sur y, a la Autoridad Portuaria de Huelva, el apoyo prestado para la publicación del monográfico y la realización del Congreso que lo ha originado.