

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Trabajo de Fin del Grado en Administración y Dirección de Empresas

Dpto. Análisis Económico y Economía Política

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales



“Análisis económico del tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva (2008-2012)”

Trabajo de Fin de Grado necesario para optar a los 6 créditos del cuarto curso en el Grado de Administración y Dirección de Empresas, siendo el tutor del mismo el Dr. D. Mauro Ruiz Méndez. Se autoriza a la Universidad de Sevilla a su depósito y consulta en la Biblioteca Universitaria.

Visto Bueno del Tutor:

Alumno:

D. Mauro Ruiz Méndez

Héctor Javier Castellanos Pozueco

En Sevilla, a de de

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”



Trabajo de Fin del Grado en Administración y Dirección de Empresas. Curso académico 2013-2014.

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

TÍTULO:

“Análisis económico del tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva (2008-2012)”

AUTOR:

Héctor Javier Castellanos Pozueco

TUTOR ACADÉMICO:

Dr. Don Mauro Ruiz Méndez

Resumen:

El presente trabajo tiene por objeto la realización de un análisis acerca del tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva. El análisis comprenderá todo aquel intercambio de mercancía producido en un periodo de tiempo de cinco años, comenzando en 2008 y finalizando en el año 2012.¹ A lo largo del análisis estudiaremos los tipos de mercancía con mayor importancia, recorreremos la evolución que ha experimentado el puerto onubense en cuanto a su tráfico interior y exterior, y destacaremos la importancia que presenta frente al sistema portuario Nacional.

Palabras clave:

Tráfico portuario, Economía de transporte, Tráfico de mercancías.

¹ La elección del 2012 como último año del período considerado no es aleatoria. Se ha optado por este último año debido a que existen determinadas fuentes de información secundarias que no se encuentran actualizadas. Por ejemplo, diversos datos del Instituto Nacional de Estadística que sin duda nos servirán de apoyo para el trabajo.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Abstract:

This work aims at conducting a detailed discussion of freight traffic in the Port of Huelva. The analysis shall include anyone exchanging merchandise produced in a period of five years, beginning in 2008 and ending in 2012. Throughout the study the types of goods with utmost importance analysis, crossing the evolution experienced by the port Huelva in terms both exterior and interior traffic and highlight the importance posing in front of the National port system.

Keywords:

Port traffic, Transport economics, Goods traffic.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	5
1.1. El Puerto de Huelva	5
1.2. Características del Puerto de Huelva	6
2. DIFERENTES TIPOS DE MERCANCIAS	6
2.1. Clasificación y tipos de mercancías	6
3. ANÁLISIS DEL TRÁFICO DE MERCANCIAS	8
3.1. Importancia del Puerto de Huelva a nivel nacional	9
3.2. Evolución del tráfico marítimo de mercancías en el Puerto de Huelva	11
3.2.1. Visión general	11
3.2.2. Tráfico portuario total del Puerto de Huelva	12
3.2.2.1. Mercancías embarcadas y desembarcadas	12
3.2.2.2. Tráfico en cabotaje, tráfico exterior y otras mercancías	15
Principales variaciones para cada tipo de tráfico	18
3.2.2.3. Tráfico de mercancías en cabotaje	22
3.2.2.4. Tráfico exterior de mercancías	29
3.2.2.5. Otras mercancías	38
Pesca capturada	38
Avituallamiento y tráfico local / interior	39
4. CONCLUSIONES	43
5. BIBLIOGRAFÍA	46
6. ANEXO	48

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

1. INTRODUCCIÓN.

Teniendo en cuenta que la Tierra está cubierta por agua en sus dos terceras partes, el ser humano siempre ha buscado la manera de viajar a través de ellas. Como consecuencia de ello, se ha establecido un comercio internacional donde no sólo el transporte de pasajeros adquiere importancia mundial, sino que la inmensa mayoría del suministro se realiza mediante el tráfico de mercancías. Es por ello que los puertos marítimos adquieren una importancia fundamental para el conjunto de la economía.

Los puertos marítimos son medios indispensables para el transporte marítimo, enclaves fundamentales para el Comercio Internacional como espacio físico destinados para entrada y salida de mercancías entre los países, las regiones y a nivel internacional.

La visión general sobre la importancia de los puertos desde el punto de vista de otros autores la podemos destacar a continuación:

<<España es un país con una honda tradición pesquera. La evolución de la actividad económica española es inseparable de las posibilidades que el mar le ha brindado a nuestras empresas y comunidades. Tanto es así que son muchos los medios locales en nuestro país que viven, trabajan y disfrutan su ocio mirando al mar. No en vano estamos ante un país con una costa de grandes dimensiones, cuya economía y población se han desarrollado especialmente junto al mar”>>. (Martínez Chacón, 2009 pág. 229).

<<La Economía Portuaria es un tema que actualmente goza de gran atractivo en nuestro país. Esta creciente atención tiene su origen, no sólo en el intenso debate político que sobre la gestión de nuestros puertos se ha venido desarrollando, sino también en las numerosas publicaciones que al respecto han visto la luz en los últimos cinco años”>>. (López Valpuesta, y otros, 2001 pág. 13)

El lector tiene a su disposición, si lo desea, una imagen del mapa del Puerto de Huelva en el ANEXO (página 48).

1.1. Puerto de Huelva

<<El Puerto de Huelva es un puerto atlántico situado en las localidades de Huelva y Palos de la Frontera, en la ría de Huelva, en la Comunidad Autónoma de

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Andalucía, España y dependiente de "Puertos del Estado". Su Presidenta es Manuela de Paz, y su Director, el ingeniero Pedro García Navarro. En 1969 se convirtió en el primer puerto autónomo del país>>.²

1.2. Características del Puerto de Huelva:

<<El Puerto de Huelva es un complejo industrial portuario moderno y competitivo. Su gran extensión, 1.700 hectáreas, constituye un importante activo para acometer proyectos generadores de riqueza y empleo en la provincia de Huelva. A este factor se suma la ventaja de su ubicación, muy cerca del estrecho de Gibraltar, en la línea "around the world" del tráfico mundial de mercancías, a la vez del eje norte-sur (Europa-África y Europa-América).

Como infraestructura industrial y energética, el Puerto de Huelva ocupa una posición destacada entre las 28 autoridades portuarias de interés general, debido a su capacidad en el movimiento de graneles líquidos como petróleo crudo, otros productos petrolíferos y gas natural, lo que le ha llevado a alcanzar grandes cotas de crecimiento desde el año 2010. Esta tendencia ascendente se ha mantenido en el ejercicio 2011, cerrado con la cifra récord de casi 27 millones de toneladas de mercancías>>.³

2. DIFERENTES TIPOS DE MERCANCÍAS.

La literatura que va a emplearse de aquí en adelante será explicada a lo largo de este segundo apartado.

2.1. Clasificación y tipos de mercancías marítimas.

Las mercancías que son objeto del tráfico marítimo se suelen clasificar en los siguientes tipos:

- **Graneles líquidos:** mercancías cargadas o descargadas en buques mercantes, producidas por cualquier tipo de navegación (exterior o cabotaje), según que

² Información obtenida de <http://www.wikipedia.org/>

³ Definición que puede extraerse de www.puertohuelva.com (presentación).

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

las mercancías transportadas necesiten una manipulación especial propia para estos productos líquidos. Dentro del transporte de productos líquidos, el más importante es el de los productos petrolíferos.

- **Graneles sólidos:** mercancías cargadas o descargadas en buques mercantes, producidas por cualquier tipo de navegación (exterior o cabotaje), según que las mercancías transportadas presenten la forma propia de los productos sólidos, necesite o no su manipulación en instalaciones especiales. Incluye productos tales como mineral de hierro, carbones, cereales, cementos, etc.
- **Mercancía general:** mercancías cargadas o descargadas en buques mercantes, producida por cualquier tipo de navegación (exterior o cabotaje), según que las mercancías transportadas vayan embaladas o envasadas a diferencia de los graneles sólidos y líquidos. Incluye principalmente las mercancías en contenedores u otras que van en cualquier tipo de envase o embalaje.
- **Contenedores:** mercancías cargadas o descargadas en buques mercantes, producidas por cualquier tipo de navegación (exterior o cabotaje), según que las mercancías transportadas vayan dentro de contenedores de dimensiones de 20 o más pies.
- **Convencional:** mercancías de carácter general cargadas y descargadas en buques mercantes, producidas por cualquier tipo de navegación (exterior o cabotaje) y que no son transportadas en contenedores.
- **Avituallamiento y tráfico local:** mercancías que corresponden a los bienes necesarios para el aprovisionamiento de los buques (combustibles líquidos, agua, hielo, etc.) y las mercancías cargadas y descargadas que se transportan en buques mercantes, cuyo radio es local o de ría.
- **Pesca:** mercancía cuya naturaleza es la pesca capturada. Incluye la pesca fresca y pesca congelada.

Resultaría también interesante familiarizarse con términos como “tráfico exterior” o “cabotaje” (foreign and domestic traffic), a los cuales el presente documento se referirá de aquí en adelante de forma reiterada.

<<Por lo general se entiende por cabotaje el transporte por vía marítima y entre puertos localizados en las costas de un mismo país. Normalmente esta actividad se

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

relaciona con mercancías producidas dentro de las fronteras de un país determinado>>>. ^{4,5}
Por otro lado, hablaremos pues de tráfico exterior cuando nos refiramos al régimen de navegación cuyo origen o destino es el extranjero. ⁶

La *tabla 1* de a continuación muestra los principales componentes de cada tipo de mercancías.

Tabla 1: Tipos de Mercancías.

Graneles líquidos	Crudo de petróleo	Graneles sólidos	Carbón y coque
	Biocombustible		Cemento
	Aceites y grasas Refinados		Cereales
	Gas Natural		Piensos y forrajes
	Vinos, bebidas y alcoholes		Mineral de hierro
Mercancía general	Conservas	OTRAS MERCANCÍAS	Avituallamiento
	Aparatos y herramientas		Pesca fresca
	Vinos, bebidas y alcoholes		Tráfico local
	Productos químicos		
	Material de construcción elaborados		
	Otros minerales no metálicos		
	Papel y pasta de papel		

Fuente: elaboración propia con información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

3. ANÁLISIS DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS.

A pesar de que el análisis que aquí ocupa está dirigido a la actividad portuaria de la capital de Huelva, se ha considerado que sería conveniente reflejar de manera gráfica la importancia que representa dicho tráfico frente a la totalidad del comercio marítimo español.

Es por ello que durante el primer apartado de este tercer bloque, se hablará de una perspectiva nacional, dejando para los apartados posteriores el análisis provincial, es decir, el Puerto de Huelva.

⁴ Sin embargo, en la práctica, también el término es aplicable para aquellas transportaciones marítimas que, utilizando embarcaciones similares y navegando a cortas distancias de las costas, vinculan el comercio exterior de diferentes países vecinos.

⁵ Fuente: www.eltransporte.com

⁶ Referencia obtenida en *Análisis de la actividad económica del Puerto de Sevilla y su influencia provincial*; Lourdes Lopez, Valpuesta y Castillo Manzano, José Ignacio; página 103.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

3.1. Importancia del Puerto de Huelva a nivel nacional.

En el ANEXO (página 47) queda recogida la *tabla 2* que muestra el tráfico marítimo total de mercancías.⁷

Las columnas sin sombrear expresan, en toneladas, la cantidad total de mercancía traficada, mientras que cada columna sombreada (a la derecha de las no sombreadas) ofrece la frecuencia relativa, es decir, porcentualmente hablando, el peso de cada tipo de puerto frente a la totalidad del sistema portuario nacional. Se ha coloreado en verde la columna perteneciente al Puerto de Huelva, para una localización más rápida.

Las principales características destacables tras escudriñar dicha tabla quedarán recogidas a continuación:

- El puerto de Huelva pasa de estar en la octava posición en el 2008 a la séptima posición, aumentando su presencia en un **1,68%**.
- El máximo registro se consigue en el 2012, **6,08%**; mientras que en 2009 el mínimo, **4,32%**. Este último porcentaje coincide con una pequeña caída del tráfico total de mercancías. El *gráfico 1* (una página más adelante) se encargará de mostrar al lector dicha oscilación.
- Los puertos de la Bahía de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Tarragona y Valencia superan al puerto de Huelva a lo largo de los cinco años considerados en el presente análisis.
- El puerto de Las Palmas supera al puerto de Huelva únicamente durante los años 2008 y 2009. El puerto de Cartagena hace lo propio, incluso en el año 2012, relegando al puerto onubense a una posición atrás.
- El puerto de Huelva ocupará el **sexto puesto** (su mejor posición) durante los años 2010 y 2011, para volver al **séptimo lugar** en el 2012 (tal y como se dijo en el anterior párrafo).
- El puerto de la Bahía de Algeciras es el que más tráfico registra a lo largo de todo el periodo. La mayor diferencia que se produce con respecto al puerto de Huelva llega en 2012, que se traduce en **54.637** mil toneladas, lo que supone una

⁷ Los datos con los cuales se operan en la *Tabla 2* han sido extraídos y tomados como referencia del I.N.E., Ministerio de Fomento.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

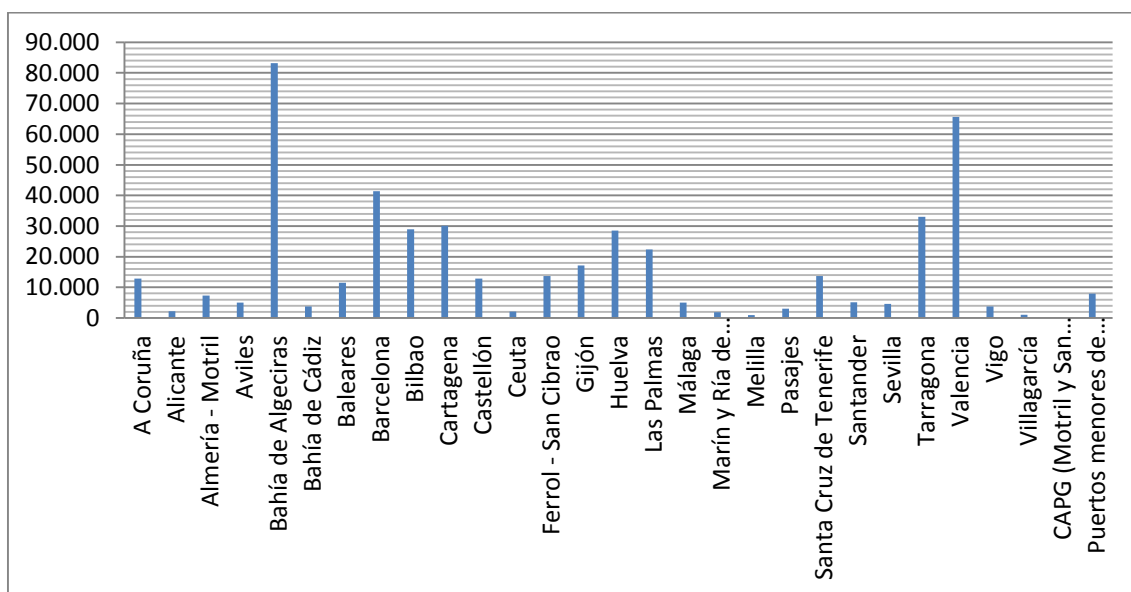
diferencia porcentual del **11,66%**. La menor diferencia es en el año 2010, **43.823** mil toneladas, siendo un **10,29%**.

En una primera visual puede considerarse que la importancia del puerto resulta relativamente insignificante en comparación con puertos como la Bahía de Algeciras o Valencia. No obstante, este dato resulta engañoso dada la cantidad de puertos recogidos en la tabla.

En el *gráfico 1* el lector podrá ver una representación del año 2012, sobre el cual se centrarán los posteriores comentarios hasta finalizar el presente apartado.

Como se dijo anteriormente, sólo seis puertos se encuentran por encima del Puerto de Huelva, relegando éste a la séptima posición: Bahía de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Valencia, Tarragona y Cartagena.

Gráfico 1: Tráfico de Mercancía marítima registrada por cada puerto.



Fuente: elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el Instituto Nacional de Estadística.

El tráfico de mercancías de estos siete puertos (aquí se incluye el Puerto de Huelva) supone un **66,32%** de la actividad portuaria total. Este elevado porcentaje

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

adquiere un mayor significado si se toma en consideración que el I.N.E. selecciona un total de veintiocho⁸ puertos para mostrar el tráfico de las mercancías.

Dicho de otro modo, estos siete puertos, que apenas representan una tercera parte de la totalidad portuaria, se encargaron (en 2012) de los dos tercios del tráfico marítimo total de mercancías en España.

Por tanto, puede afirmarse con total seguridad que el Puerto de Huelva adquiere una presencia importante para el tráfico total de mercancía marítima en España.

3.2. Evolución del tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva.

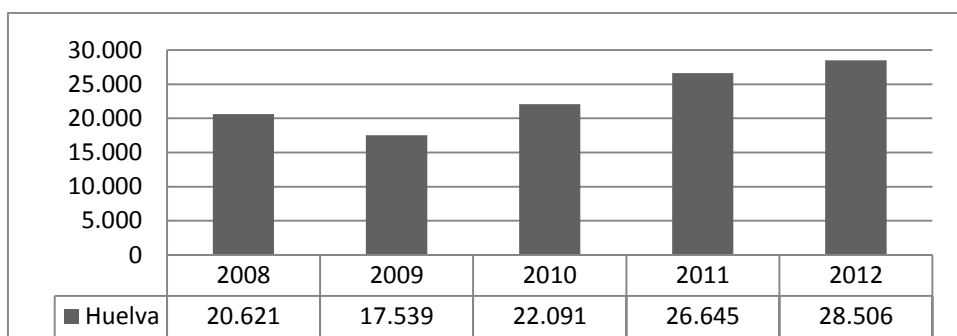
A lo largo de este apartado se comentará verbal y gráficamente la evolución del tráfico de las distintas mercancías que componen el conjunto marítimo onubense.

3.2.1. Visión general.

En un primer acercamiento, el lector podrá tomar como referencia la evolución del tráfico de mercancías que ha sido registrada en los últimos cinco años, considerando como último año de dicho periodo el 2012.

Accediendo al Instituto Nacional de Estadística puede solicitarse una tabla que mostrará la carga total en miles de unidades (tomando como unidad la Tonelada métrica). El gráfico 2⁹ de a continuación muestra la pertinente información.

Gráfico 2: Tráfico de Mercancías total del Puerto de Huelva (en Tm).



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

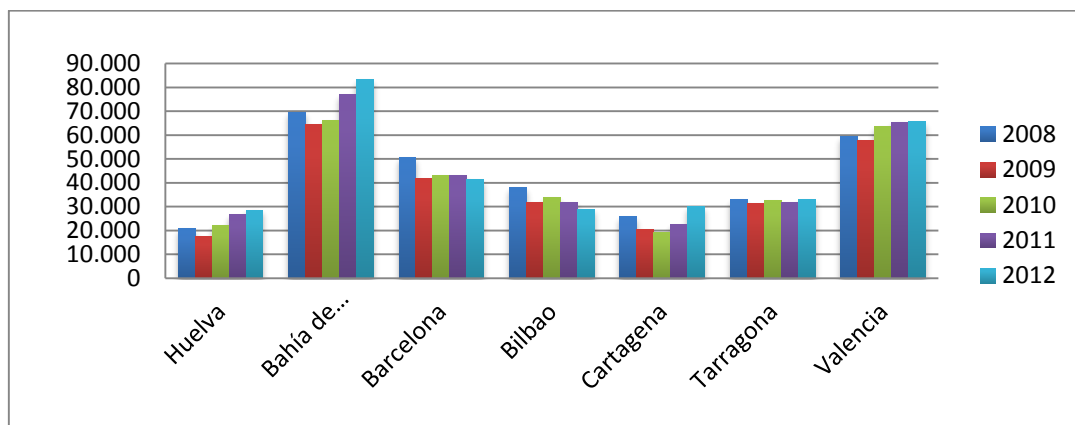
⁸ El I.N.E. muestra en sus tablas un total de 29 puertos, incluyendo el tráfico de Motril y San Gibrão, sin embargo se trabaja con 28 debido a que los datos de estos puertos no se encuentran visibles o son insignificantes (cuantitativamente hablando).

⁹ La tabla se ha construido mediante las tablas prestadas por el I.N.E., Ministerio de Fomento.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

A continuación se muestra el *gráfico 3*, que recoge una comparativa numérica y visual entre el Puerto de Huelva y aquellos seis puertos principales a los que se hizo referencia en el epígrafe 3.1.

Gráfico 3: Tráfico marítimo de los principales puertos españoles.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

Una vez realizada esta introducción y habiendo entrado en contexto, para realizar el análisis de los diversos tipos de mercancías, vamos a basarnos en los criterios que vienen recogidos en los Anuarios Estadísticos de los Puertos del Estado, Ministerio de Fomento. Los datos numéricos serán cotejados con aquellos mostrados en la página web del Instituto Nacional de Estadística.¹⁰

3.2.2. Tráfico portuario del Puerto de Huelva.

En este apartado se realizará un análisis con un carácter más específico, abandonando en cierto modo la visión general vista en el anterior apartado.

3.2.2.1. Mercancías embarcadas y desembarcadas.

Para una mejor interpretación se desglosará este apartado en dos partes: mercancías embarcadas y mercancías desembarcadas. No obstante, se volverá a ellas más adelante

¹⁰ Conviene recalcar que los datos mostrados del año 2012 en el I.N.E. son de carácter provisional.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

para su contemplación conjunta. Sería interesante recordar al lector que de aquí en adelante va a estudiarse el tráfico de mercancías del Puerto de Huelva en exclusiva.

Mercancías embarcadas:

Tabla 3: Mercancías embarcadas en el Puerto de Huelva.

Años	Embarcadas (tolenadas)				
	Cabotaje	Exterior	Avitu.	Tráfico local	Total
2008	2.838.677	1.178.362	39.675	29.135	4.085.849
2009	2.714.257	1.136.341	37.160	4.012	3.891.770
2010	3.708.196	1.509.651	128.012	30.756	5.376.615
2011	4.922.471	3.246.391	186.808	27.250	8.382.920
2012	5.075.701	5.125.150	107.208	9.831	10.317.890

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

Como puede observarse, el tráfico de mercancías en cabotaje supera (en algunos años ampliamente) al tráfico exterior, siendo éstos los que más importancia tienen para el conjunto de mercancías embarcadas. Por otra parte, el tráfico local representa el menor porcentaje del total, llegando apenas al **0,1%** en los peores casos y al **0,71%** en los mejores.

A excepción del 2009, el resto del periodo considerado recoge un incremento positivo, llegando incluso a duplicar las toneladas en el año 2011, tras cuatro años, y teniendo en cuenta el decremento experimentado en el segundo año de la serie.

Mercancías desembarcadas:

Tabla 4: Mercancías desembarcadas en el Puerto de Huelva.

Años	Desembarcadas (toneladas)				
	Cabotaje	Exterior	Avitu.	Tráfico local	Total
2008	2.069.756	14.534.506	2.630	29.135	16.636.027
2009	1.975.582	11.712.693	2.625	4.012	13.694.912
2010	3.888.413	12.984.767	2.358	30.756	16.906.294
2011	2.877.721	15.598.885	2.372	27.250	18.506.229
2012	2.224.999	16.080.455	2.427	9.831	18.317.712

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

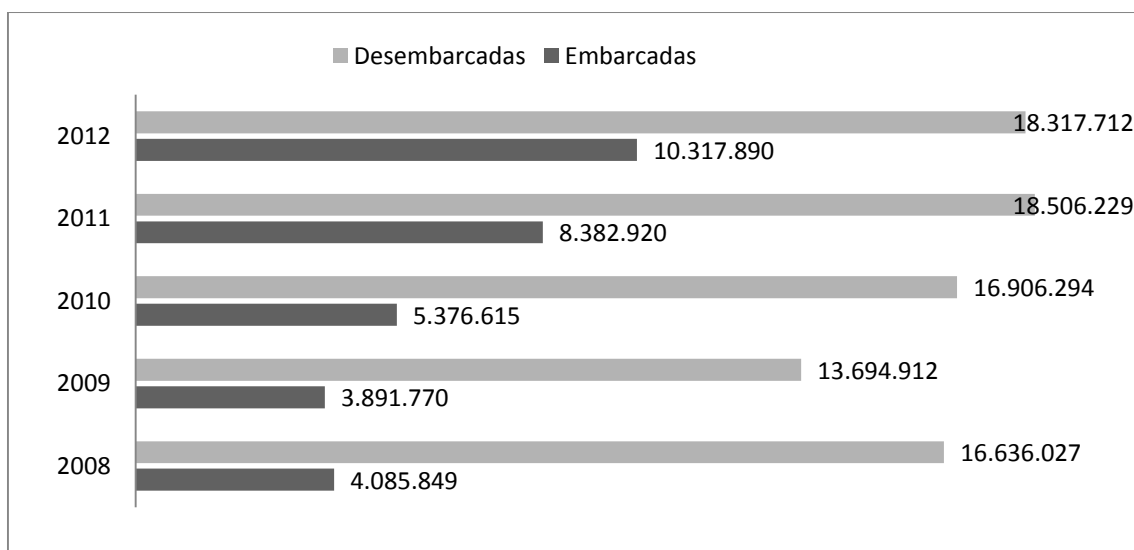
“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Al contrario que con las mercancías embarcadas, las mercancías desembarcadas son superiores en tráfico exterior en lugar de cabotaje. Por otra parte, el tráfico local es superior a diferencia del caso anterior, pasando a ser la carga (en este caso descarga) de avituallamiento la que supone la ponderación más baja del total desembarcado; con cifras que no llegan en el mejor de los casos al **0,02%**.

Al igual que ocurre con el caso anterior, el año 2009 registró peores cifras en todos los aspectos. Sin embargo, se produce un caso cuanto menos curioso: el avituallamiento de ese mismo año ocupa la segunda mayor cifra en los cinco años considerados para el análisis.

El *gráfico 4* muestra la comparativa entre ambos tipos de mercancías, mientras que el *gráfico 5* (siguiente página) refleja la evolución de las mercancías embarcadas y desembarcadas durante el periodo considerado.

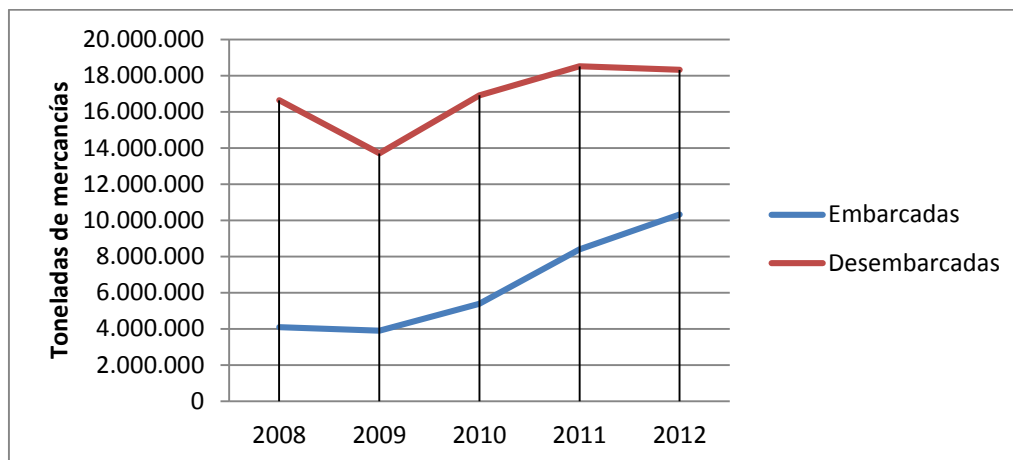
Gráfico 4: Mercancía embarcada y desembarcada en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Gráfico 5: Evolución de las mercancías embarcadas y desembarcadas en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

Como puede comprobarse en la última gráfica, el decremento mayor se produce en las mercancías desembarcadas, llegándose a un **17,68%** menos con respecto a 2008. Las mercancías embarcadas experimentan un descenso inferior, en torno al **4,75%**.¹¹

3.2.2.2. Tráfico de mercancías en cabotaje, exterior y otras mercancías.

Este apartado abordará el análisis del tráfico de mercancías en los tres grandes bloques: mercancías en cabotaje, mercancías en tráfico exterior y aquel grupo formado por tres componentes, a saber: pesca, avituallamiento y tráfico interior.¹²

¹¹ Sería interesante añadir para el lector que el año 2012 también experimentó un ligero descenso con respecto al año posterior, de poco menos del 1,02%. Se ha creído conveniente aclarar este dato, ya que en la gráfica es posible que no se visualice correctamente.

¹² También se referirá a este grupo como “otras mercancías” a lo largo de la exposición.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Tabla 5: Tráfico exterior de mercancías.

Años	Tráfico Exterior (toneladas)		
	Embarcadas	Desembarcadas	Total
2008	1.178.362	14.534.506	15.712.868
2009	1.136.341	11.712.693	12.849.034
2010	1.509.651	12.984.767	14.494.418
2011	3.246.391	15.598.885	18.845.277
2012	5.125.150	16.080.455	21.205.605

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

La *tabla 5* refleja el primero de los subgrupos, las mercancías en tráfico exterior (desglosadas, a su vez, en embarcadas y desembarcadas). Como puede observarse, el tráfico de mercancías desembarcadas es muy superior, llegándose a producir la menor diferencia en 2012.

Tabla 6: Tráfico de mercancías en cabotaje.

Años	Cabotaje (toneladas)		
	Embarcadas	Desembarcadas	Total
2008	2.838.677	2.069.756	4.908.433
2009	2.714.257	1.975.582	4.689.839
2010	3.708.196	3.888.413	7.596.609
2011	4.922.471	2.877.721	7.800.192
2012	5.075.701	2.224.999	7.300.700

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

El intercambio de mercancías en cabotaje se recoge en la *tabla 6*, utilizando para ello el mismo criterio (embarcadas *versus* desembarcadas). El movimiento de cabotaje, comparando ambas gráficas, resulta inferior al tráfico exterior. Sin embargo, en esta tabla hay periodos donde las mercancías desembarcadas y embarcadas adquieren casi el mismo peso (año 2010) o están próximos, y años donde la diferencia es más notable (año 2012).

En última instancia, la *tabla 7* recoge el tercer grupo que identificado anteriormente como otras mercancías: pesca, avituallamiento y tráfico interior/local. Las cantidades son (proporcionalmente hablando) muy inferiores en comparación con el tráfico exterior o cabotaje).

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

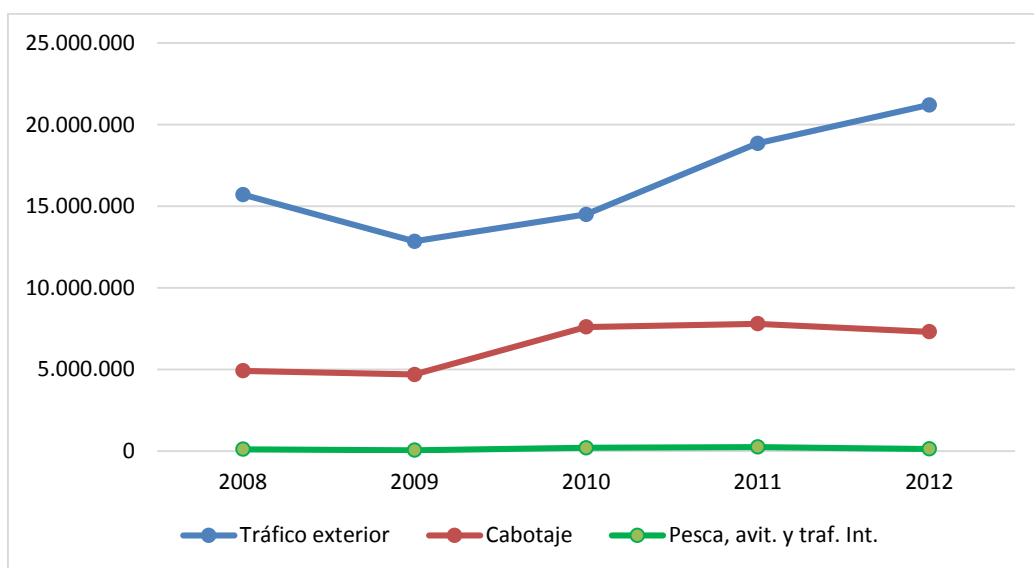
Tabla 7: Pesca, avituallamiento y tráfico interior local.

Años	Pesca, avitu. y tráfico int. (toneladas)
2008	100.575
2009	47.809
2010	191.882
2011	243.680
2012	129.297

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

En el *gráfico 6* se muestra la evolución de los tres grandes grupos que vienen siendo estudiados a lo largo de todo el apartado. También se proporciona a continuación una gráfica secundaria de apoyo (*gráfico 7*) para mostrar la evolución del tercer bloque (apenas inapreciable en esta primera gráfica, dada las cantidades que se están manejando).

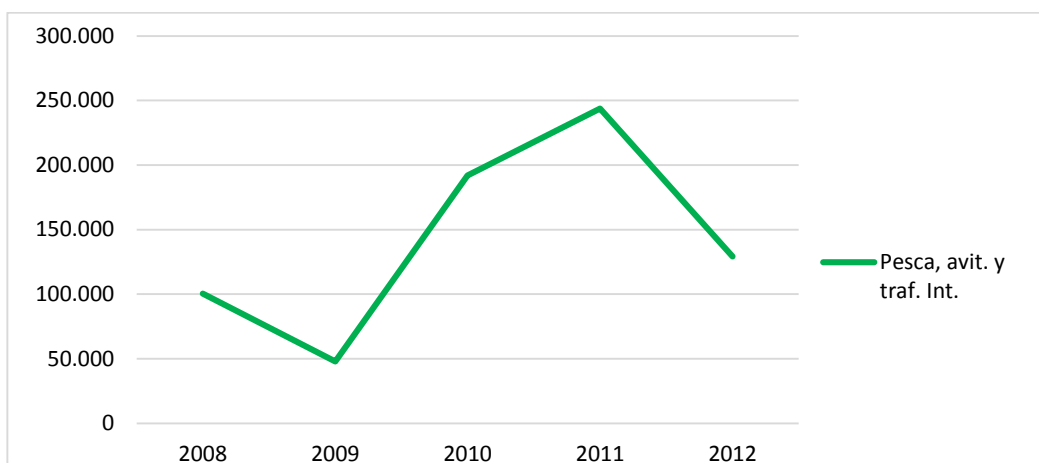
Gráfico 6: Evolución del tráfico exterior, cabotaje y tráfico local en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Gráfico 7: Evolución del tráfico local en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

En último lugar, se dispone de la *tabla 8* que recoge el peso que tiene cada uno de los tres bloques sobre el total de las mercancías. Pesca, avituallamiento y el tráfico local apenas suponen un **1%** en el mejor de los casos (año 2011).

Tabla 8: Peso para cada tipo de tráfico marítimo en el Puerto de Huelva.

Años	Tráfico exterior	Cabotaje	Pesca, avit. Y traf. Int.	TOTAL
2008	75,83%	23,69%	0,49%	100,00%
2009	73,06%	26,67%	0,27%	100,00%
2010	65,05%	34,09%	0,86%	100,00%
2011	70,09%	29,01%	0,91%	100,00%
2012	74,05%	25,50%	0,45%	100,00%

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

Principales variaciones para cada tipo de tráfico.

Este apartado está destinado a comentar las principales variaciones que se han producido a lo largo de estos cinco años en tráfico exterior, tráfico de cabotaje y otras mercancías.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Para ello se adoptará una panorámica global que reflejará el movimiento producido tanto en granel sólido como en granel líquido.¹³

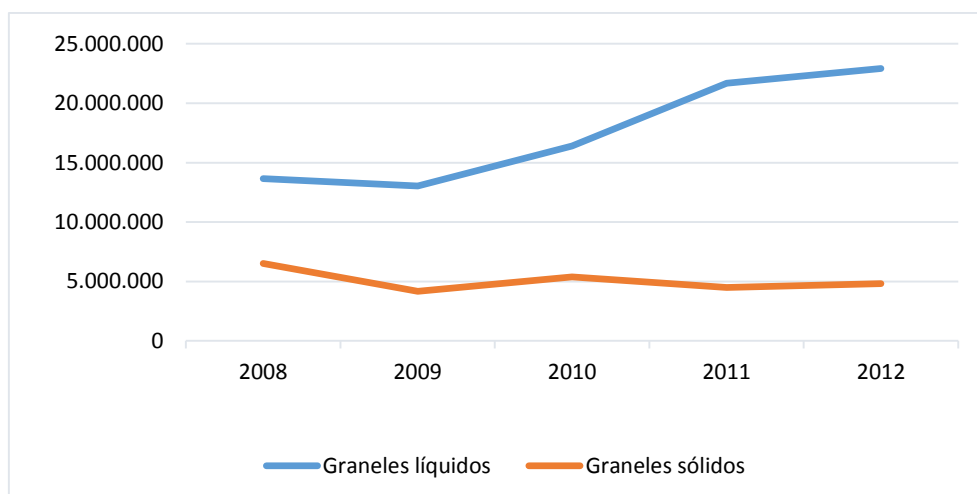
No obstante, antes debe aclararse al lector que los datos pueden variar de lo visto hasta ahora en las anteriores gráficas. Esto es debido a que para esta clasificación no va a tenerse en cuenta ni la “mercancía en contenedores” ni la “mercancía convencional”.¹⁴

Tabla 9: Variabilidad del tráfico de granel sólido y granel líquido.

Principales variaciones (en Toneladas)				
Años	Graneles líquidos	Variación	Graneles sólidos	Variación
2008	13.645.908	1,36%	6.525.092	-14,18%
2009	13.042.241	-4,42%	4.180.685	-35,93%
2010	16.413.465	25,85%	5.394.260	29,03%
2011	21.689.298	32,14%	4.502.005	-16,54%
2012	22.921.257	5,68%	4.830.967	7,31%

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

Gráfico 8: Evolución del tráfico de granel sólido y granel líquido.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

¹³ A lo largo de este apartado, cabe recordar una vez más que se está haciendo referencia a los datos obtenidos en Los Anuarios Estadísticos del Estado, Ministerio de Fomento. Estos datos pueden consultarse en la web correspondiente citada en la bibliografía.

¹⁴ El hecho de haber tomado este rumbo con respecto a lo ya visto se debe a que lo que va a comentarse a lo largo de este subapartado afecta tan sólo al movimiento de granel sólido y granel líquido.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Como puede verse más arriba, la *tabla 9* muestra las cantidades de ambos tipos de graneles y los incrementos (o decrementos) porcentuales con respecto a los anteriores años. Para este gráfico se han consultado los datos referentes al 2007 para poder tener la variación de los cinco años del periodo considerado.

Los productos que protagonizaron las principales oscilaciones son aquellos mencionados a continuación. Se ha considerado conveniente observarlos anualmente.

Año 2008.

Dentro de los graneles líquidos, son los aceites y grasas los que han supuesto un mayor incremento, del **713%** con respecto a su anterior año. Sin embargo, este incremento es insignificante teniendo en cuenta que se está hablando de toneladas.

Para el caso de los graneles sólidos (que apenas suponen la mitad de los líquidos), únicamente se registraron **descensos con respecto a 2007**. Estos fueron: Abonos (**27,72%**), piensos y forrajes (**21,57%**), y cereales y sus harinas (**48,30%**).

Año 2009.

Dentro de este año, tan sólo se encuentran movimientos del lado del granel líquido. Concretamente, el crudo de petróleo cae en todos los puertos, especialmente con decrementos relevantes en los puertos de Cartagena, Santa Cruz de Tenerife y A Coruña.

Por otro lado, los aceites y grasas experimentan un crecimiento del **257%**, lo cual se corresponde con **75 mil toneladas**.

Año 2010.

Dentro del **granel líquido**, los productos que producen movimientos interesantes:

- ❖ Productos químicos, aumentando un **14,6%**, **312 miles de toneladas** (el total del sistema portuario (TSP) asciende a 1,5 millones de Toneladas).
- ❖ Crudo de petróleo, aumento del **30,8%**, **1,3 millones de toneladas** (3,5 millones de toneladas para el TSP).
- ❖ Gas Natural, incremento del **14,4%**, **554 miles de toneladas** (frente a las 566 del TSP, es decir, suponiendo cerca del 100%).

Para el caso de los **graneles sólidos**, se tiene que:

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

- ❖ El grupo formado por otros minerales aumenta un **22,1%**, **294 mil toneladas** (2,7 millones del TSP).
- ❖ Abonos incrementan en un **154%**, **212 toneladas** (594 mil toneladas del TSP).

Año 2011.

Con respecto a los **graneles líquidos**, a excepción del Gas Natural que **cae un 11% (491 miles de toneladas)**, las siguientes variaciones se traducen en incrementos, entre las cuales debemos destacar las siguientes:

- ❖ Biocombustible, con un crecimiento del **95,5%**, lo cual supone **517 miles de toneladas** (frente a las 795 del TSP con respecto al año anterior).
- ❖ Crudo de petróleo, subiendo un **39%**, lo cual se traduce en **2,2 millones de toneladas**.
- ❖ Los refinados, que aumentan un **82,7%**. Este porcentaje implica una cifra de **3,1 millones de toneladas** (4,7 millones para el TSP).

Los **graneles sólidos** experimentan descensos en dos de sus productos:

Cemento, **-48,5%**, que suponen una bajada de **146 miles de toneladas**; y abono, que **cae en 146 miles de toneladas**, un **36,6% menos** que el anterior año.

Año 2012.

Para el último año considerado en el presente análisis, tan sólo deben destacarse dos movimientos interesantes en el total de ambos grupos, uno para que cada uno. En primer lugar, el **granel sólido** ha experimentado un crecimiento intenso en el biocombustible, lo que se traduce en **608 mil toneladas más** que el pasado 2011. De esta cantidad, **316 mil toneladas son las que registró el Puerto de Huelva**. Esto supone un aumento del **30,3%** con respecto al año anterior.

Por otra parte, en el **granel líquido**, destacar la importante caída del pienso y forraje, que supone un **-25,6%**, unas **156 mil toneladas** menos que el año anterior. Es interesante hacer hincapié en que, para este último caso, y a pesar de esta caída, el cómputo global del TSP registró un aumento de 608 mil toneladas.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

El balance de tráfico de mercancías anual recogido por el Puerto de Huelva¹⁵ a 23 de Enero de 2013 es que el que se muestra a continuación:

<<El Puerto de Huelva ha superado en el año 2012 sus previsiones de crecimiento tras mover 28,6 millones de toneladas de mercancías en sus muelles, incluido el avituallamiento, lo que significa un incremento del 7% con respecto al ejercicio anterior. Este comportamiento ratifica la tendencia de crecimiento iniciada por la dársena onubense en el año 2010, motivado por la ampliación de producción de refinería La Rábida de Cepsa y continuada en 2011, frente a la caída de tráfico sufrida en el año 2009, debido a los efectos de la crisis económica. Sin embargo, durante el ejercicio pasado tomaron el relevo los significativos ascensos registrados por los graneles sólidos, con un alza del 8,33% y la mercancía general, con una subida del 66,6%.

Del total de mercancías, los graneles líquidos movieron 23 millones de toneladas, lo que supuso un aumento del 5,7% respecto al año anterior. Por su parte, los graneles sólidos como concentrado de cobre, astillas de madera, piensos y forrajes, escorias, cemento, cereales y carbón, movidos en el Puerto de Huelva se elevaron a 4,8 millones de toneladas, un 8% más que el año anterior. Igualmente, el tráfico de mercancía general subió un 66,6% y superó las 754.000 toneladas. A todos estos tráficos se unen otros relacionados con pesca, avituallamiento y tráfico interior, que sumaron 129.300 toneladas.

En relación al tráfico de mercancías según su naturaleza, el 74% corresponde a productos de tipo energético, un 8% a productos químicos, un 5,6% a siderometalúrgicos, un 5% a agroganaderos y alimentarios, y el resto a productos minerales no metálicos, abonos, materiales de construcción y vehículos y elementos de transporte>>.

3.2.2.3. Tráfico de mercancías en cabotaje:

Siguiendo con el criterio de clasificación empleado en los Anuarios Estadísticos de los Puertos del Estado, Ministerio de Fomento, en este punto se mostrará al lector la composición y evolución del tráfico marítimo de mercancías en cabotaje.

¹⁵ Información obtenida de: <http://www.puertohuelva.com/es/noticias/1-general/199-balance-del-trafico-de-mercancias-anual>

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Dentro de este epígrafe – recordar que los tres grandes grupos que han sido empleados a lo largo de todo el análisis han sido cabotaje, tráfico exterior y otras mercancías -, se distinguen los siguientes subapartados:

- I. Graneles líquidos.
- II. Graneles sólidos:
 - a. Graneles sólidos sin instalación especial.
 - b. Graneles sólidos por instalación especial.
- III. Mercancía general.
- IV. Una panorámica global.

Graneles líquidos.

Como ya habrá supuesto el lector, los graneles líquidos son aquellos que suponen el mayor peso del tráfico en cabotaje. Cabe hacer hincapié en que dentro de este entramado destacan, en especial, los productos petrolíferos.

Es interesante comentar la importancia del **Puerto de Huelva** en este caso, pues estamos ante uno de los enclaves más importantes del tráfico de mercancía en cabotaje de graneles líquidos. La *tabla 10* recoge numéricamente este hecho.

Tabla 10: Tráfico nacional de granel líquido y el puerto onubense.

Graneles líquidos. Tabla comparativa (Toneladas)			
Años	Huelva	Total Nacional	Importancia
2008	3.298.867	29.011.717	11,37%
2009	3.416.909	27.612.224	12,37%
2010	6.063.925	30.139.143	20,12%
2011	6.320.085	31.830.054	19,86%
2012	5.454.005	28.850.244	18,90%

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

En principio, puede que estos datos tan sólo representen una importancia en términos relativos. Nada más lejos de la realidad. **El Puerto de Huelva** ocupó desde el año 2010 en adelante la primera posición en tráfico de graneles líquidos en cabotaje. Si se observa detenidamente, existe una correlación entre este dato y el peso, pues el salto del 2009 a 2010 supone casi duplicar las toneladas de este tipo de granel.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Sólo en el año 2008 quedó relegado a la cuarta posición¹⁶, mientras que en 2009 quedó tan sólo al rebufo del puerto de Tarragona (curiosamente irá perdiendo importancia en detrimento del crecimiento onubense).

Una vez remarcada la importancia del tráfico de este tipo de mercancía en el **Puerto de Huelva**, se puede entrar de lleno en cada uno de los subapartados a los que se hizo mención anteriormente.

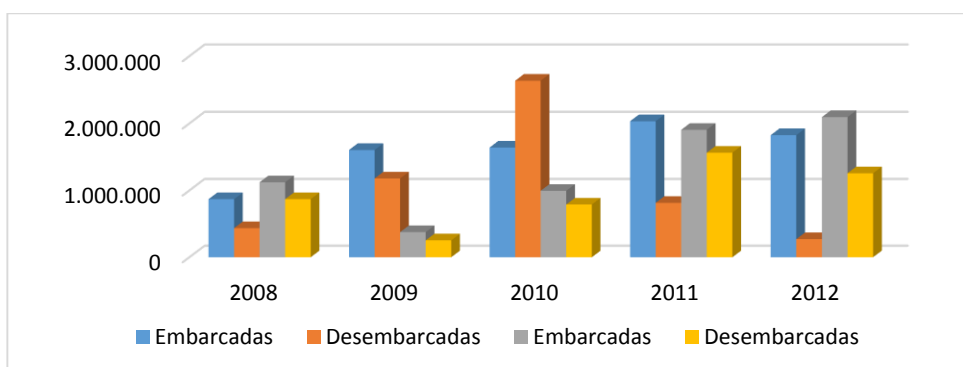
La *tabla 11* muestra la evolución de los graneles líquidos durante el periodo considerado a lo largo de todo el análisis. La visión más gráfica queda reflejada en el *gráfico 9*, donde podrá verse la evolución de cada tipo de mercancía.

Tabla 11: Granel líquido en cabotaje registrado en el Puerto de Huelva.

Graneles líquidos en Cabotaje (Toneladas)					
Años	Muelles del servicio		Muelles particulares		TOTAL
	Embarcadas	Desembarcadas	Embarcadas	Desembarcadas	
2008	869.800	435.521	1.122.901	870.645	3.298.867
2009	1.606.326	1.180.201	376.807	253.575	3.416.909
2010	1.642.796	2.635.485	995.212	790.432	6.063.925
2011	2.033.326	815.295	1.905.636	1.565.829	6.320.086
2012	1.827.480	272.482	2.095.363	1.258.680	5.454.005

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

Gráfico 9: Evolución del granel líquido en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

¹⁶ Tan sólo los puertos de Tarragona, Algeciras y Santa Cruz de Tenerife estuvieron por delante. Debe hacerse hincapié en que el sistema portuario nacional está compuesto por 28 puertos, y con ello recordar al lector la importancia que supone estar entre los primeros puestos del ranking.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Como puede observarse, en el año 2010 se produce un crecimiento masivo de tráfico tanto en los muelles del servicio como en los muelles particulares. En términos porcentuales, las mercancías desembarcadas en los muelles particulares alcanzaron la mayor subida, con un incremento del **211,72%**. Para este año, el menor incremento (apenas inapreciable) quedo recogido en las mercancías embarcadas en muelles del servicio, con una subida que no llega al **2,30%**.

El tráfico de graneles líquidos aumentó en 2010 un **77,46%** con respecto al año 2009. Resulta innecesario recordar que, tal como se dijo anteriormente, este crecimiento ha sido clave para situar al **Puerto de Huelva** a la cabeza del sistema portuario registrando un tráfico superior al resto de los puertos, llegando incluso a superar a la Bahía de Algeciras en 1 millón de toneladas.¹⁷

Graneles sólidos:

El tráfico de graneles sólidos, pese a no tener la importancia del anterior grupo, no por ello deja de ser interesante. A continuación, se ofrece la tabla que recoge las cantidades y la evolución de las mercancías durante el período.

Tabla 12: Granel sólido en cabotaje registrado en el Puerto de Huelva.

Graneles sólidos en Cabotaje (Toneladas)					
Años	Muelles del servicio		Muelles particulares		TOTAL
	Embarcadas	Desembarcadas	Embarcadas	Desembarcadas	
2008	460.126	749.656	140.670	0	1.350.452
2009	539.010	536.547	7.100	0	1.082.657
2010	756.849	452.487	111.636	4.123	1.325.095
2011	640.750	470.007	60.255	0	1.171.012
2012	732.025	500.078	68.114	0	1.300.217

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

Como puede observarse, las cantidades son significativamente inferiores a las registradas en el tráfico de granel líquido. Otro dato interesante que el lector no debe dejar escapar es que la mercancía desembarcada en los muelles particulares, a excepción del año 2010, es absolutamente nula. Puede entenderse de este dato la poca importancia que

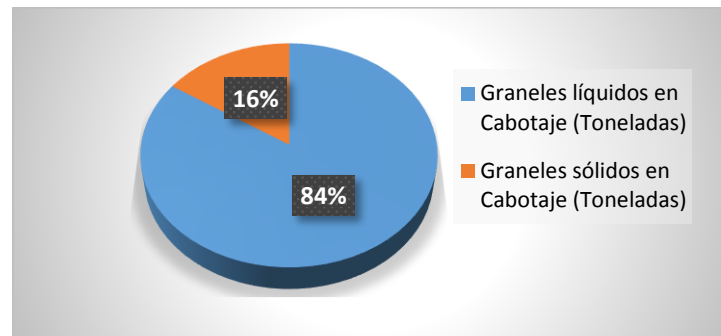
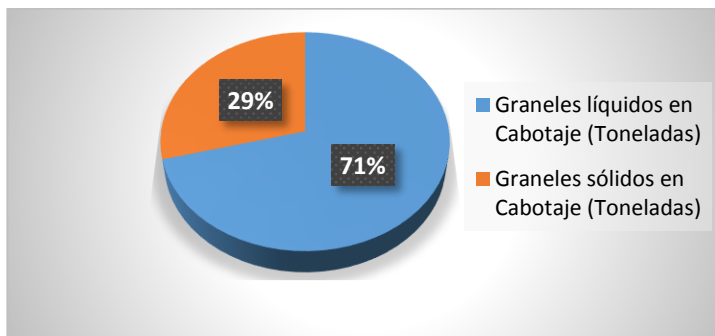
¹⁷ El anuario estadístico de los puertos del Estado, en 2010, ofrece al lector la cantidad exacta: 1.007.583 toneladas. El cálculo se ha obtenido entre la diferencia entre el tráfico del Puerto de Huelva y La Bahía de Algeciras.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

supone (desde el punto de vista comercial) el desembarco de este tipo de mercancía en los muelles particulares para el tráfico portuario onubense.

El *gráfico 10* (izquierda) muestra el peso de ambos tipo de granel en 2008, mientras que el *gráfico 11* (derecha) lo hace para el año 2011. El hecho de haber seleccionado estos dos años no se debe a razones aleatorias. Es en 2008 cuando se produce la menor diferencia entre granel líquido y sólido, mientras que la máxima diferencia está recogida en el año 2011.

Gráficos 10 y 11: Comparativa entre granel sólido y granel líquido.

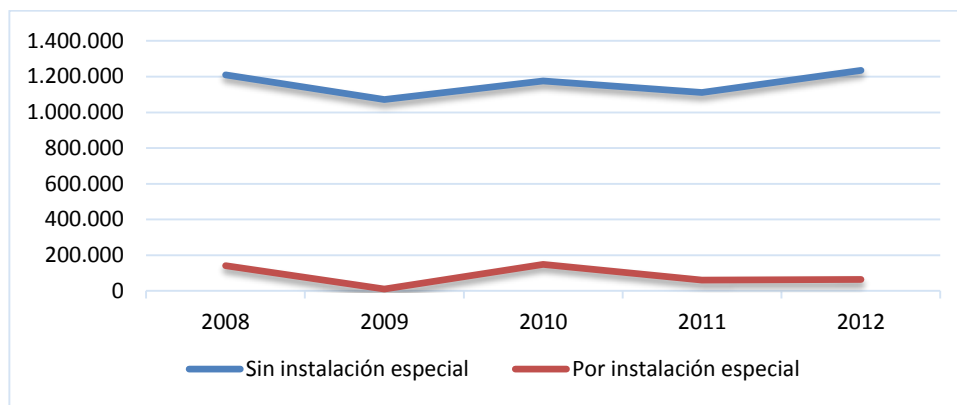


Fuente: elaboración propia con la información de los *Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado*.

Los anuarios estadísticos de los puertos del Estado ofrecen la información desagregada del tráfico de granel sólido, distinguiendo aquellos que no necesitan instalación especial y aquellos que sí. En la página siguiente podrá visualizarse la evolución pertinente de dicho granel.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Gráfico 12: Evolución del granel sólido en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

Con el objeto de no saturar al lector de gráficos, se ha optado por mostrar en una sola imagen (*gráfico 12*) una perspectiva dinámica sobre la evolución que han experimentado ambos subgrupos.

Mercancía general en cabotaje:

Recordar que por mercancía general suele entenderse “mercancías cargadas o descargadas en buques mercantes, producida por cualquier tipo de navegación (exterior o cabotaje), según que las mercancías transportadas vayan embaladas o envasadas a diferencia de los graneles sólidos y líquidos. Incluye principalmente las mercancías en contenedores u otras que van en cualquier tipo de envase o embalaje”.¹⁸

Tabla 13: Tráfico de Mercancía general en el Puerto de Huelva.

Mercancía general (Toneladas)					
Años	Muelles del servicio		Muelles particulares		TOTAL
	Embarcadas	Desembarcadas	Embarcadas	Desembarcadas	
2008	245.180	13.934	0	0	259.114
2009	185.014	5.259	0	0	190.273
2010	197.703	5.886	4.000	0	207.589
2011	282.183	26.590	321	0	309.094
2012	352.719	193.615	0	144	546.478

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

¹⁸ Fuente: Instituto Nacional de Estadística. También visto en el apartado 2.1 del presente trabajo.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

En este caso se vislumbra otro dato llamativo, y es que el tráfico registrado de este tipo de mercancía general en los muelles particulares es prácticamente irrisorio con respecto al registrado en los muelles del servicio.

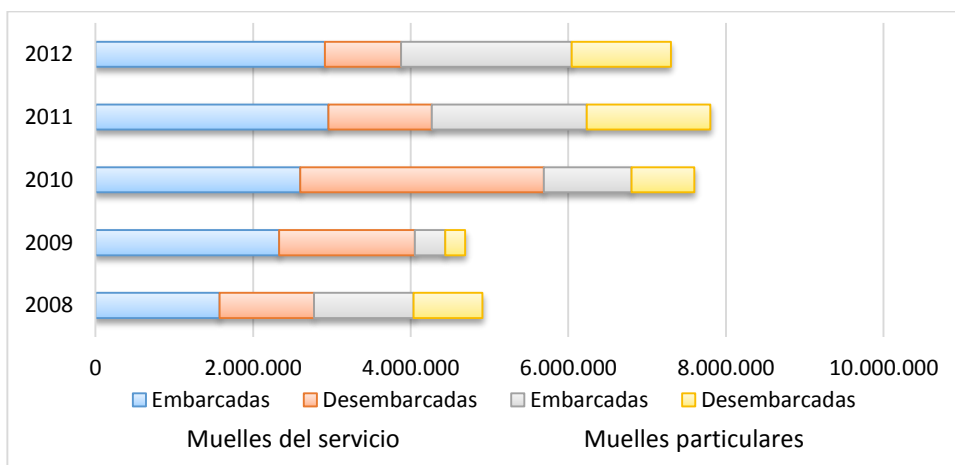
A destacar, el crecimiento abismal producido en las mercancías desembarcadas en el año 2012 con respecto al 2011, tras una caída importante en 2009 con respecto al 2008.

Análisis conjunto:

El tema ocupado que en este subapartado consiste en ofrecer una panorámica global acerca del tráfico de todo tipo de mercancías (graneles sólidos, líquidos, mercancía general) que se producen en tráfico de cabotaje.

El *gráfico 13* ofrece la evolución del conjunto de mercancías en cabotaje, siguiendo con el criterio de clasificación que llevamos viendo a lo largo de todo el subapartado: mercancías embarcadas y desembarcadas en muelles del servicio y en muelles particulares.

Gráfico 13: Evolución del tráfico de mercancías en cabotaje en el Puerto de Huelva.



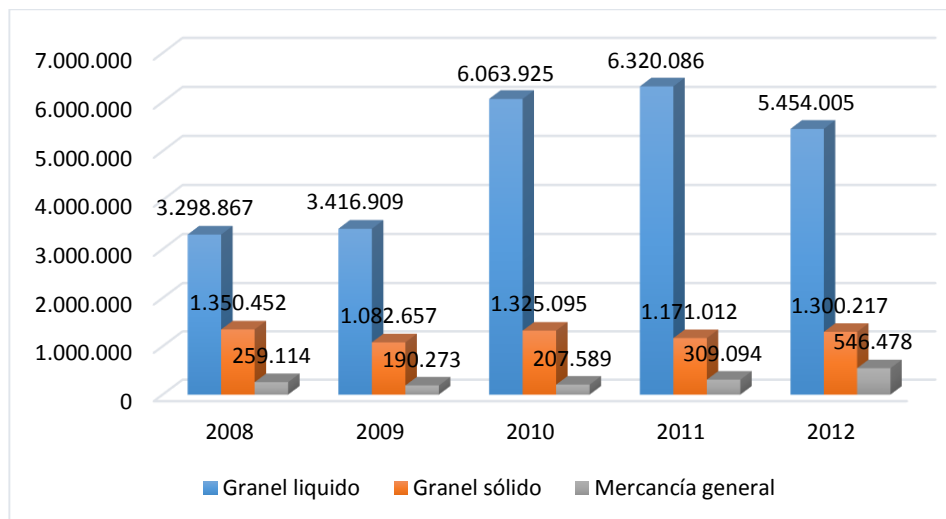
Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

El máximo tráfico marítimo de mercancía en cabotaje se produce en el año 2011, rozando la barrera de los **8 millones de toneladas**. No es necesario recalcar que el salto producido del año 2009 a 2010 es bastante interesante y tiene mucho que ver con el aumento del tráfico de granel líquido en el puerto andaluz. Este incremento en el tráfico total alcanzó el **61,98%** con respecto al anterior año.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Este último gráfico incorporado en este gran bloque refleja la evolución de los tres grandes bloques que componen el tráfico en cabotaje.

Gráfico 14: Evolución del tráfico en cabotaje en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

3.2.2.4. Tráfico Exterior de mercancías.

Tal y como se ha visto en el epígrafe “3.2.2.3 Tráfico de mercancías en cabotaje”, el abordaje del posterior apartado se producirá empleando los mismos criterios de clasificación. Así pues, en referencia al tráfico marítimo exterior pueden distinguirse, nuevamente, cuatro grandes grupos:

- I. Graneles líquidos.
- II. Graneles sólidos:
 - a. Graneles sólidos sin instalación especial.
 - b. Graneles sólidos por instalación especial.
- III. Mercancía general.
- IV. Una panorámica global.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Graneles líquidos:

Tal y como sucedía para el caso del tráfico en cabotaje, el grupo de productos que conforman los graneles líquidos adquieren una gran importancia en el puerto onubense y en el sistema portuario en general.

Tabla 14: Granel líquido en tráfico exterior registrado en el Puerto de Huelva.

Graneles líquidos en Tráfico Exterior (Toneladas)					
Años	Muelles del servicio		Muelles particulares		TOTAL
	Embarcadas	Desembarcadas	Embarcadas	Desembarcadas	
2008	131.215	251.413	573.671	9.390.742	10.347.041
2009	501.282	5.199.472	297.802	3.626.776	9.625.332
2010	658.074	3.984.335	402.117	5.305.014	10.349.540
2011	1.115.244	176.143	1.514.720	12.563.106	15.369.213
2012	2.020.632	71.916	2.143.908	13.230.795	17.467.251

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

Observando la anterior gráfica puede comprobarse que el tráfico exterior ocupa un lugar bastante importante en la circulación de mercancías del puerto andaluz. En el epígrafe 3.2.2.2 pudo corroborarse este hecho, pues la *tabla 8* recogía el peso de los tres bloques principales.¹⁹

Volviendo sobre la *tabla 14*, se observa un dato curioso. A excepción del año 2009, en el resto del período considerado para el análisis, las mercancías desembarcadas de los muelles particulares suponen el mayor porcentaje con respecto al tráfico total de granel líquido, produciéndose la mayor diferencia en 2008 – donde suponen un **90,75%** - y la menor diferencia en 2009, donde el peso de las mismas es de **37,68%** (ocupando la mercancías desembarcadas de los muelles de servicio el mayor porcentaje, con un **54,02%**).

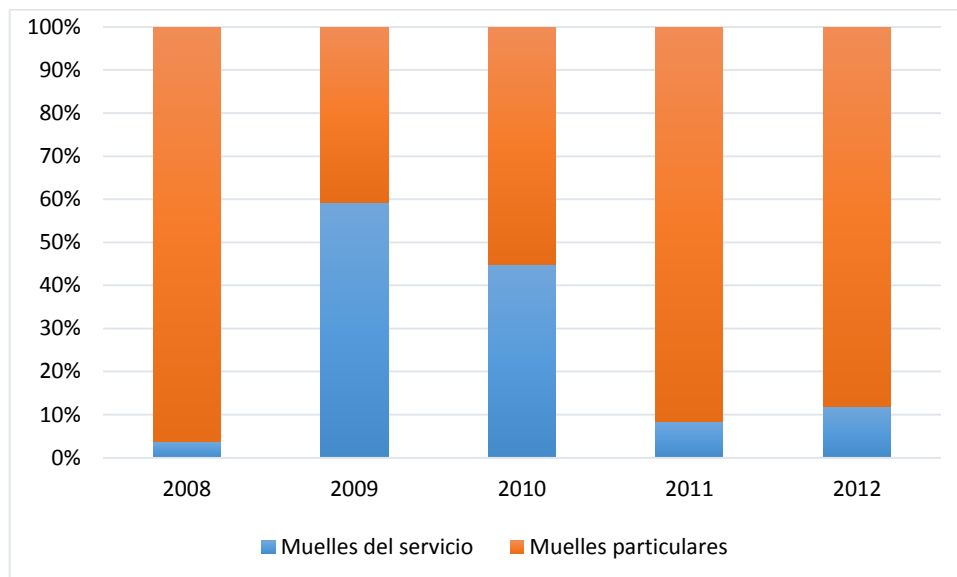
No obstante, este periodo de cinco años registra un crecimiento positivo a lo largo de toda la serie considerada, a excepción (nuevamente) del año 2009, donde existe una pequeña caída del **7%** aproximadamente.

¹⁹ Si el lector lo requiere, la tabla 8 12 puede volver a consultarla en la página 18.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

En el gráfico siguiente (*gráfico 15*) se recoge la evolución del granel líquido en su conjunto, junto con el desarrollo que han experimentado, porcentualmente hablando, los dos grandes bloques: muelles del servicio y muelles particulares. Como ya se dijo anteriormente, el tráfico de los muelles particulares es, en términos generales, superior.²⁰

Gráfico 15: Evolución del granel líquido el tráfico exterior en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

El presente apartado no finalizará sin antes hacer referencia con su homólogo (tráfico de granel líquido en cabotaje). El **Puerto de Huelva**, a lo largo de estos cinco años, “tan sólo” alcanzó el tercer puesto en el año 2012, mientras que en los restantes años ocupará el quinto puesto (2011) y el sexto (2008, 2009 y 2010).

Graneles sólidos:

Al igual que sucedía con el granel líquido, el grupo de productos incluidos dentro de los graneles sólidos es bastante superior en tráfico exterior que en cabotaje. De hecho, en los años donde se produce la menor diferencia registrada, el intercambio exterior supera en tres veces al cabotaje, llegando a quintuplicarse en el año 2008.

²⁰ Nuevamente, en 2009 se rompe la tónica del resto de los años que han sido considerados.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

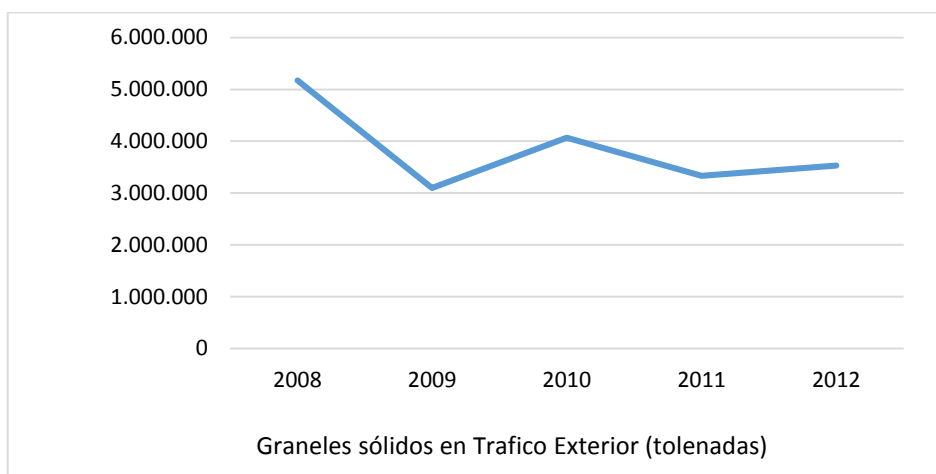
No obstante, la evolución de este grupo trae consigo una serie de vaivenes que no experimenta la circulación en cabotaje. La tabla y gráfico siguientes recogerán dicho evento.

Tabla 15: Granel sólido en tráfico exterior en el Puerto de Huelva.

Graneles sólidos en Tráfico Exterior (Toneladas)					
Años	Muelles del servicio		Muelles particulares		TOTAL
	Embarcadas	Desembarcadas	Embarcadas	Desembarcadas	
2008	354.735	4.212.822	4.000	603.083	5.174.640
2009	220.643	2.781.807	95.578	0	3.098.028
2010	368.496	3.392.772	9.940	297.957	4.069.165
2011	472.641	2.844.102	14.250	0	3.330.993
2012	730.964	2.770.087	29.700	0	3.530.751

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

Gráfico 16: Evolución del granel sólido en tráfico exterior en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

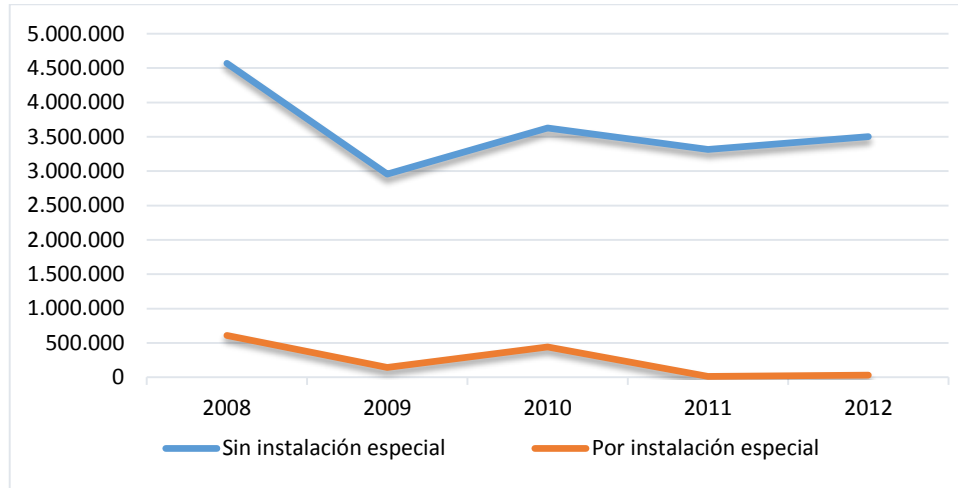
En la *tabla 15* puede verse cómo la importancia del granel sólido nuevamente recae sobre los muelles del servicio, mientras que en el *gráfico 16* se observa el descenso pronunciado y casi paulatino que experimenta dicho tráfico.

Tal y como se hizo para el caso del cabotaje, el granel sólido se divide a su vez en dos tipos de productos: aquellos sin instalación especial y aquellos que si la necesitan. Se

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

empleará para identificar la evolución de ambos subgrupos una gráfica semejante a la ya utilizada para el tráfico en cabotaje (epígrafe 3.2.2.3.).

Gráfico 17: Evolución del granel sólido en tráfico exterior en el Puerto de Huelva.



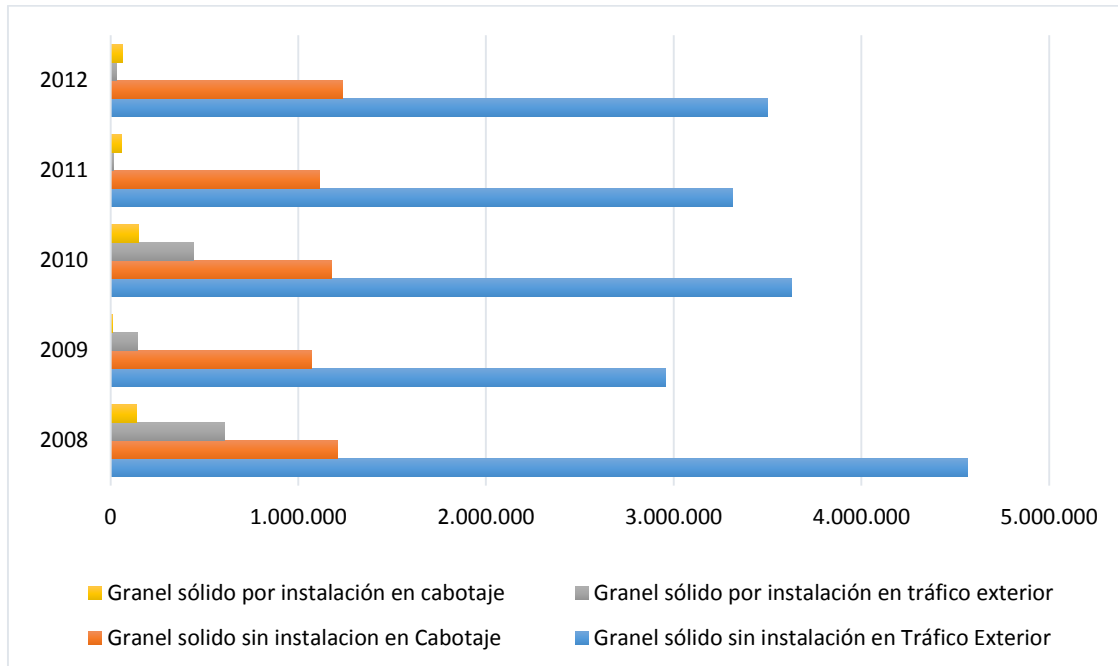
Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

El gráfico 18 (página siguiente) enseña la evolución comparativa de este tipo de granel tanto en instalación especial como sin ella. Si uno se percata bien, tanto en tráfico exterior como en cabotaje, el granel sin instalación especial ocupa el mayor porcentaje y peso del tráfico.

En cualquiera de los cinco años que han sido estudiados a lo largo del presente trabajo, son los graneles sólidos sin instalación especial en Tráfico Exterior los que ocupan el mayor grupo. Es más, ni siquiera el sumatorio de los tres componentes restantes llegaría a superar dicho tráfico registrado.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Gráfico 18: Comparación entre distintos tipos de granel según el tráfico de cabotaje o exterior en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

Mercancía general en tráfico exterior:

A diferencia de la mercancía general recogida para el tráfico de cabotaje, en tráfico exterior resulta que el **Puerto de Huelva** no tiene actividad ninguna de carga y descarga en los muelles particulares, de modo que el lector se encontrará en primer lugar con esta pequeña disparidad con respecto al homólogo en cabotaje.

Tabla 16: Tráfico de mercancías generales en tráfico exterior.

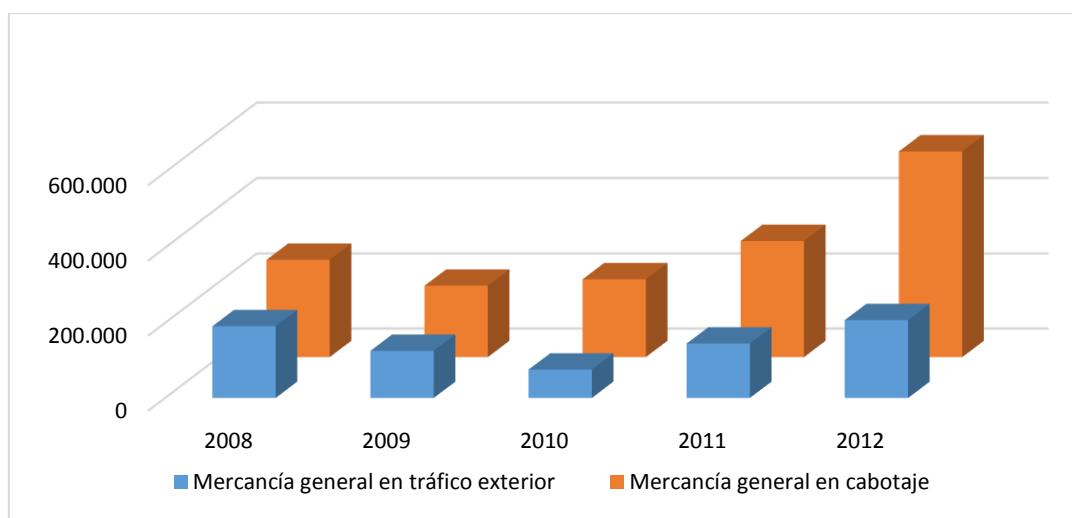
Mercancía general (Toneladas)			
Años	Muelles del servicio		TOTAL
	Embarcadas	Desembarcadas	
2008	114.741	76.446	191.187
2009	116.614	9.060	125.674
2010	71.024	4.689	75.713
2011	129.537	15.535	145.072
2012	199.945	7.658	207.603

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Otro dato que el lector no debe dejar escapar es la importancia de este tráfico con respecto a su semejante. Basta con echar un rápido vistazo a la *tabla 16* para comprobar que, a diferencia de la tónica seguida con el tráfico a granel tanto líquido como sólido, es en esta ocasión donde la mercancía general es superior en cabotaje que en exterior. A continuación, el *gráfico 19* recogerá esta evidencia.

Gráfico 19: Evolución del tráfico de mercancía general según sea en exterior o cabotaje.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

En sendos casos, la mercancía general experimenta una caída a la que sigue un posterior incremento. Sin embargo, la mercancía en cabotaje crece a un ritmo más rápido con respecto a la exterior, produciéndose el incremento a partir del segundo año, mientras que el tráfico exterior registra descensos hasta el tercer año del periodo considerado.

La diferencia de toneladas es más pequeña en los dos primeros años, 2008 y 2009, con cantidades que oscilan entre las **64.000 y 68.000 toneladas**. La máxima distancia se registra efectivamente en el año 2012, con una cantidad aproximada de **339.000 toneladas**.

Análisis conjunto:

Este apartado se ocupará nuevamente de un análisis conjunto sobre el tráfico exterior de mercancías.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Siguiendo con la tónica de este análisis, se retomará este apartado mostrando gráficas y tablas que ofrezcan a los lectores una perspectiva tanto estática como dinámica.

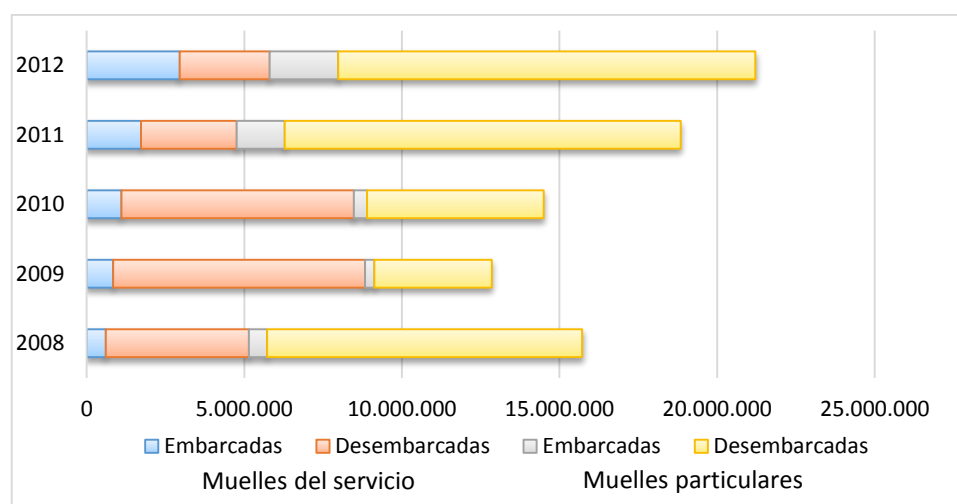
Tabla 17: Mercancía total registrada en tráfico exterior en el Puerto de Huelva.

Mercancía Total en Tráfico exterior					
Años	Muelles del servicio		Muelles particulares		TOTAL
	Embarcadas	Desembarcadas	Embarcadas	Desembarcadas	
2008	600.691	4.540.681	577.671	9.993.825	15.712.868
2009	838.539	7.990.339	297.802	3.722.354	12.849.034
2010	1.097.594	7.381.796	412.057	5.602.971	14.494.418
2011	1.717.422	3.035.780	1.528.970	12.563.106	18.845.278
2012	2.951.541	2.849.661	2.173.608	13.230.795	21.205.605

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

La evolución, no obstante, queda recogida a continuación, en el gráfico 20.

Gráfico 20: Evolución de la mercancía general registrada en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

Las principales diferencias que existen entre el tráfico de cabotaje y el tráfico exterior quedan recogidas en los siguientes párrafos:²¹

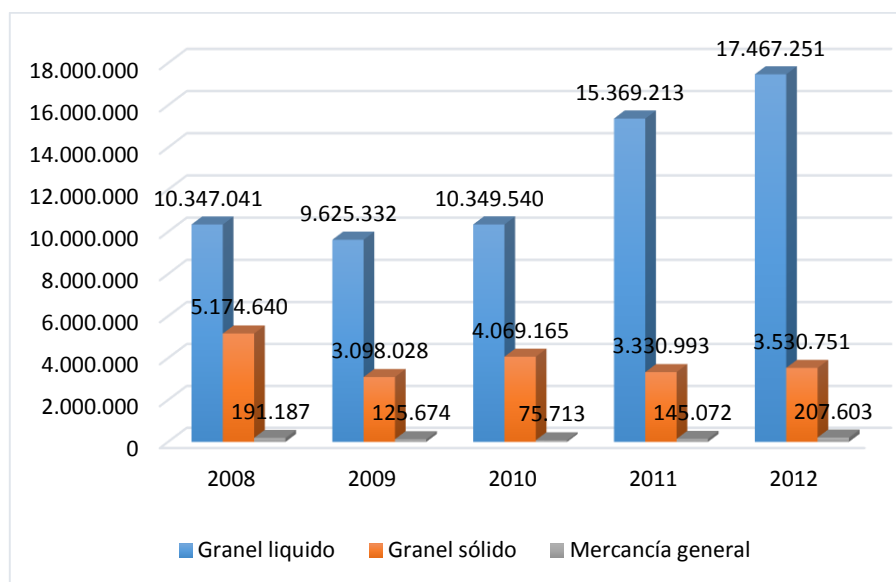
²¹ En el ANEXO pueden encontrarse ambas gráficas que mostrarán al lector una comparativa más visual.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

- En cabotaje se registra el mayor tráfico en los muelles del servicio (mercancías embarcadas), mientras que los muelles particulares tienen mayor intercambio (mercancías desembarcadas) para el tráfico exterior.
- En cabotaje, el menor registro lo suponen las mercancías desembarcadas de los muelles particulares, mientras que en tráfico exterior, son las mercancías embarcadas en los mismos muelles las que ponderan con el menor peso.
- Tanto en cabotaje como en exterior se produce una caída del tráfico en el año 2009. Sin embargo, el crecimiento es continuo para el tráfico exterior a lo largo de todo el periodo, no sucediendo lo mismo en cabotaje: en 2012 se registró un **descenso del 6,40%** con respecto a 2011.
- En cabotaje casi se alcanzó la barrera de los **8 millones de toneladas** en 2011, mientras que el tráfico exterior traspasó la barrera de los **21 millones** en 2012.
- En 2009 se recogieron los menores registros en ambos casos: **12,8 millones** para el tráfico exterior frente a los **4,7 millones** del cabotaje.

Para finalizar, el *gráfico 21* mostrará la evolución de los tres grandes bloques que componen el tráfico exterior.

Gráfico 21: Evolución del tráfico en exterior en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

3.2.2.5. Otras mercancías.

Tal y como ya se comentó y explicó en el apartado “3.2.2. Tráfico portuario total”, este tercer grupo estará formado por la Pesca capturada, el avituallamiento y el tráfico interior o también llamado local. Así pues, este documento dedicará un subapartado a cada grupo dado que anteriormente ya fue estudiado en su conjunto global.

Pesca capturada:

Dentro del grupo que conforma la pesca se encuentran tres tipos de animales marítimos diferentes: moluscos, crustáceos y peces²². Además se añade una columna extra que recoge el ingreso (en €) del valor de la primera venta realizada. Las estadísticas quedan recogidas en la *tabla 18*.

Tabla 18: Toneladas de pesca capturada en el Puerto de Huelva.

Pesca capturada (toneladas)					
Años	Pesca fresca			Valor 1ª venta (en €)	TOTAL
	Moluscos	Crustaceos	Peces		
2008	1.842	151	637	13.303.632	2.630
2009	480	273	1.872	12.111.116	2.625
2010	475	164	1.718	11.404.823	2.357
2011	414	333	1.625	12.379.149	2.372
2012	516	339	1.572	11.894.529	2.427

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

A excepción del primer año, donde los moluscos suponen un **70,04%** del total de la pesca capturada, en el resto del período considerado en el análisis, es el grupo de los peces el que supone el mayor porcentaje de todos, llegándose a encontrar dicho porcentaje entre el **64,5-73%**.

No existe una subida o bajada generalizada, pues en todos los periodos y en todos los casos se producen oscilaciones hacia arriba y hacia abajo.

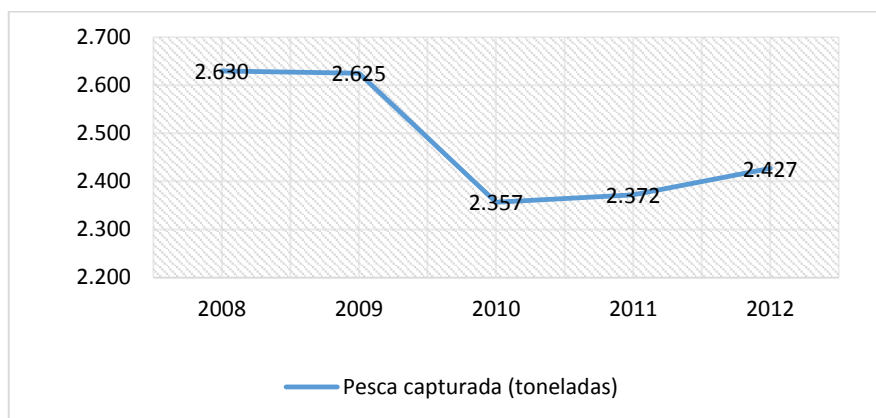
²² Recordar nuevamente al lector que se está siguiendo el criterio de clasificación empleado por los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado, Ministerio de Fomento.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Quizá el dato más interesante se puede encontrar en el salto del 2008 al 2009, donde se produce una caída considerable del casi **74%** en el caso de los moluscos (la cuarta parte con respecto al 2008), mientras que los peces experimentan un incremento espectacular con respecto al pasado año del **194%** (prácticamente el triple).

El resto del periodo, como decimos, se mantiene más o menos constante, sin saltos importantes que requieran nuestra atención.

Gráfico 22: Evolución de la pesca capturada en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

No obstante, si sería conveniente hacer hincapié en la vista global del tráfico recogido, pues el decremento es continuado hasta el año 2012, donde parece recuperarse un poco. El gráfico 22 nos muestra este hecho.

El **Puerto de Huelva** no destaca en este tipo de actividad, pues ocuparía, de los veinticuatro²³ puertos que registran pesca capturada, el décimo cuarto puesto, situándose muy por detrás de puertos como Vigo, A Coruña, Bahía de Algeciras o Avilés.

Avituallamiento y Tráfico interior/local:

A pesar de que dicho documento se ha referido a “Otras Mercancías” como un grupo compuesto por tres subgrupos, en esta ocasión se abordará el análisis respetando el

²³ Según la información contenida en los Anuarios estadísticos de Puertos del Estado, hay cuatro puertos que no registraron actividad de este tipo: Vilagarcía, Sevilla, Melilla y Bilbao.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

criterio seguido en los Anuarios Estadísticos del Estado, tal y como se ha venido haciendo a lo largo de toda la exposición.

Así pues, el avituallamiento y el tráfico interior serán tratados de forma conjunta, pero precisando las individualidades que se consideren oportunas para facilitar datos e interpretaciones al lector.

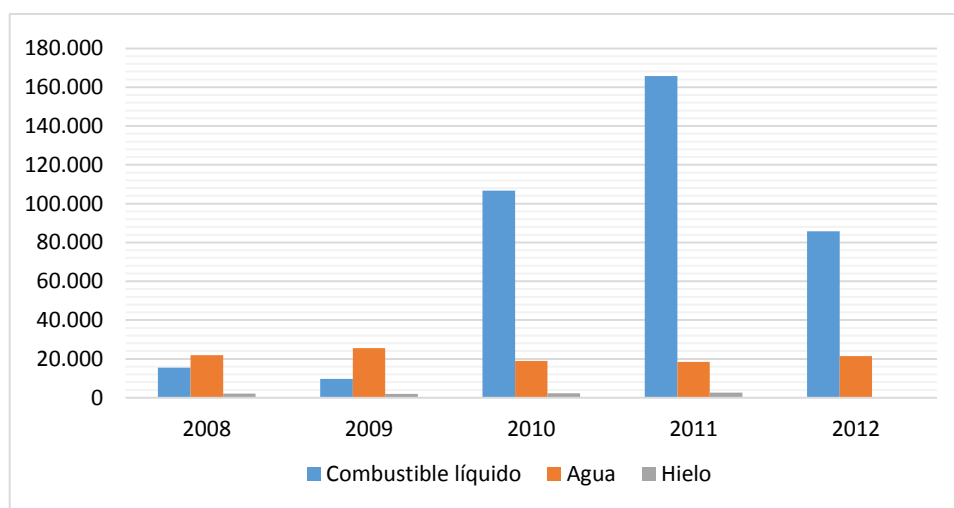
Tabla 19: Avituallamiento y tráfico local registrado en el Puerto de Huelva.

Avituallamiento y Tráfico Local (toneladas)						
Años	Avituallamiento			Tráfico local		TOTAL
	Combustible líquido	Agua	Hielo	Embarcado	Desembarcado	
2008	15.480	21.994	2.201	29.135	29.135	97.945
2009	9.643	25.487	2.029	4.012	4.012	45.183
2010	106.737	19.015	2.260	30.756	30.756	189.524
2011	165.693	18.434	2.681	27.250	27.250	241.308
2012	85.764	21.444	0	9.831	9.831	126.870

Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

La tabla 19 recoge varios hechos significativos que deben ser mencionados por separado. En primer lugar, se atenderá el avituallamiento para continuar posteriormente con el tráfico local, y finalizar con un análisis conjunto de ambos.

Gráfico 23: Evolución del avituallamiento registrado en el Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

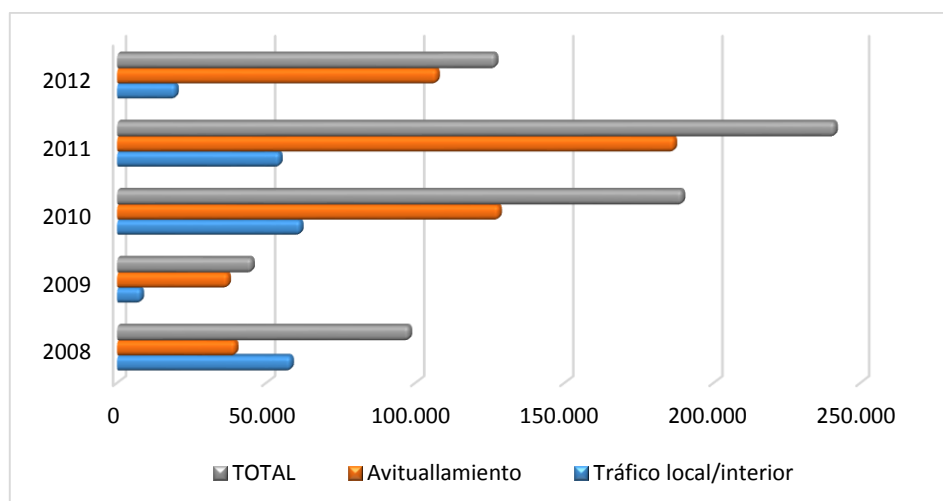
“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Con respecto al avituallamiento²⁴, puede afirmarse que durante los dos primeros años del período el grupo agua supone el mayor peso, mientras que a partir del 2010 en adelante esta circunstancia se produce del lado del grupo de los combustibles líquidos. La evolución de cada uno de los tres subgrupos puede contemplarse en el *gráfico 23*.

El salto experimentado por los combustibles líquidos es inmenso en el año 2010, llegando a suponer **una cantidad 11,07 veces superior** a la registrada en el 2009. El año 2011 también registró un incremento considerable del **55,23%**, aunque este dato (en términos comparativos) resulta bastante menos llamativo. Por otra parte, las cantidades registradas del grupo hielo se mantienen sin variaciones significativas a excepción del año 2012, donde el registro es nulo.

Con respecto al tráfico local o interior, para el **Puerto de Huelva** se ha considerado que dicho intercambio de mercancías pondera al cincuenta por ciento para la mercancía embarcada y desembarcada. La evolución (junto con la evolución del avituallamiento y la conjunta) se recogen en el *gráfico 24*.

Gráfico 24: Evolución conjunta del avituallamiento y el tráfico local del Puerto de Huelva.



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

²⁴ El avituallamiento registrado en los Anuarios estadísticos del Estado incluye un cuarto subgrupo que responde al nombre de Varios (*miscellaneous*); sin embargo hemos considerado conveniente no incluirlo en la tabla pertinente dado que su cantidad es nula durante todo el periodo, y con ello evitar la sobreinformación.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

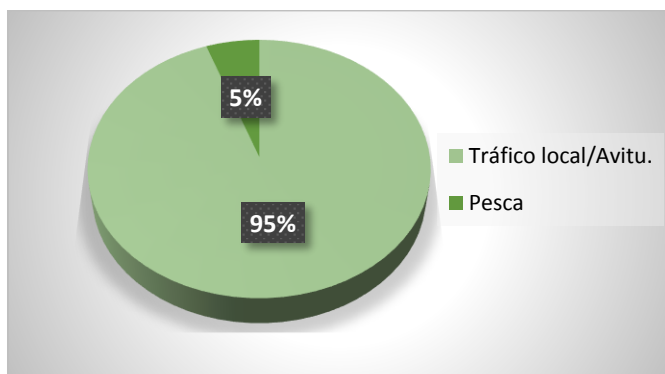
A excepción del año 2008, en el resto del periodo el avituallamiento es superior al tráfico local, llegándose a producir diferencias bastante significativas en algunos casos (los dos últimos años principalmente). El total (representado por la barra gris) oscila a lo largo de todo el periodo, con bajadas y subidas constantes, aunque a partir del 2010 el registro (pese a los vaivenes) es bastante superior al de los dos primeros años.

Análisis conjunto:

Para finalizar el grupo de “Otras mercancías” se ofrecen a continuación unas últimas gráficas que mostrarán el porcentaje de la pesca captura y la dupla formada por el avituallamiento y el tráfico local.²⁵

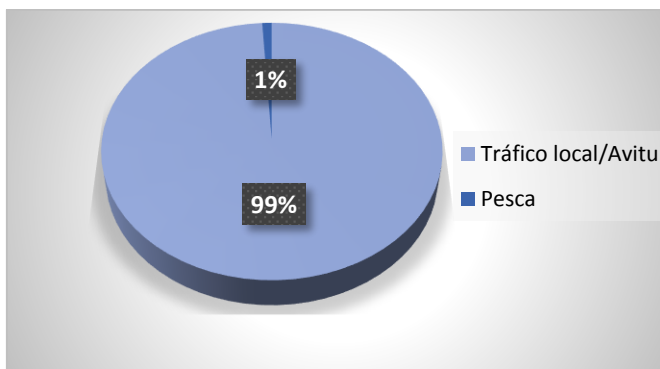
No obstante, sería conveniente aclarar que la menor diferencia entre ambas cantidades se produce en 2009, mientras que la máxima es para el año 2011. Así pues, las gráficas mostradas representan sendos años (*gráfico 25* para el 2009 y *gráfico 26* para el 2011).

Gráficos 25 y 26: Comparativa entre pesca registrada y tráfico local/avituallamiento.



²⁵ Se ha optado por no incluir una gráfica que muestre la evolución de ambos grupos debido a que la comparación entre ambos resultaría complicada de reflejar, dada la dispersión que existen entre ambas cantidades.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”



Fuente: elaboración propia con la información de los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

Por último, es importante remarcar una vez más, a modo de recordatorio para el lector, que el grupo tratado como “Otras mercancías” apenas supone un 1% en el mejor de los casos al compararlo con el tráfico total del Puerto de Huelva, si tenemos en cuenta el tráfico en cabotaje y el tráfico exterior.

4. CONCLUSIONES.

Tal y como se ha ido viendo a lo largo de la exposición, el **Puerto de Huelva** ocupa un lugar más importante en el Sistema Portuario Total (TSP) del que a priori quizá cabría esperar por parte del lector que por vez primera aventura a documentarse en esta temática.

Así pues, las conclusiones que más interés pueden despertar para el conocimiento del lector serán mostradas a continuación:

- En primer lugar, si algo llama la atención en el **Puerto de Huelva** es que se trata de un puerto que apenas registra tráfico de mercancías en contenedores. Esto es debido a que se trata de un puerto industrial más que un puerto comercial. De hecho, en el último año registrado en el periodo, 2012²⁶, se disponen de cantidades tan insignificantes desde el punto de vista cuantitativo que no se han considerado dignas de mención a lo largo de todo el análisis.
- En segundo lugar, se destaca su importancia con respecto al resto del Sistema Portuario. Ya en las primeras páginas se hacía mención al respecto, destacando el

²⁶ Esta información puede obtenerse en los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

registro de mercancías totales, alcanzo cifras récord en determinados años: **26,89 miles de toneladas** para el 2011 y **28,6 miles** para el año 2012.

- Estas cifras apenas arrojan información si no resultan de información con la que poder compararse. Visitando los Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado, como se ha venido haciendo a lo largo de todo el análisis, puede obtenerse dicha información visualizando las series cronológicas completas. Así pues, puede observarse que los datos son muy superiores al año 2008 (donde comienza la serie empleada en este trabajo) y especialmente en el 2002 (donde comienza la serie en los Anuarios Estadísticos). Se habla de cantidades que, respectivamente, **suponen diferencias de 7,91 y 10,31 miles de toneladas**.
- Estas cantidades resultan todavía más llamativas, dada la bajada experimentada en el año 2009.²⁷
- **Otro dato** que ayudará a entender la importancia del puerto onubense queda también recogido a lo largo del análisis, al comprobar que en mercancías registradas, cuantitativamente hablando, tan sólo seis puertos se encontraban por delante en 2012: Bahía de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Tarragona y Valencia.²⁸
- Observando la evolución conjunta del tráfico general, y volviendo sobre la *tabla 8*, si hay otra característica que deba destacarse del puerto andaluz es la **importancia que representa el tráfico exterior frente al registrado como cabotaje y otras mercancías**. A pesar de que dicho tráfico exterior ha experimentado descensos a lo largo del periodo, es en el año 2012 cuando parece recuperarse, volviéndose a situar casi en el mismo peso que en el año 2008.²⁹
- Las principales diferencias producidas en el granel líquido y sólido están explicadas con detalle en la página 20, dentro del epígrafe 3.2.2.2.
- Dentro del tráfico de cabotaje, el principal interés recae sobre el granel líquido, llegándose en el año 2011 a las **6,3 millones toneladas**, mientras que en el tráfico exterior, pese a suceder lo mismo, no existen diferencias tan abultadas entre ambos tipo de granel. La mayor cantidad de granel líquido registrado en este tráfico es de **17,4 millones de toneladas**.

²⁷ El gráfico que ayudará al lector a entender mejor esta explicación puede encontrarse en la página 11 del presente documento, epígrafe 3.2.1., Visión General.

²⁸ Página 12, gráfico 3.

²⁹ Algo que por otra parte, es digno de mención, dado que se está hablando del año donde la crisis económica comenzaba a golpear con fuerza en Europa, y por ende, España.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

- La mercancía general es **superior en cabotaje**, rompiendo la tónica de que el tráfico exterior registra mayores cantidades que el tráfico de cabotaje.
- Por otra parte, en el grupo de otras mercancías (donde, cabe recordar, se encuentra la pesca, avituallamiento y tráfico local), el **mayor peso recae sobre el tráfico local**. Destacar que la pesca capturada sufre algún que otro decremento a contar desde 2008, especialmente en 2010 (**2.357 toneladas**), remontando un poco el vuelo en 2012 (**2.427 toneladas**).

5. BIBLIOGRAFÍA.

Administración General del Estado. Instituto Nacional de Estadística. [En línea]
<http://www.ine.es/>.

Autoridad Portuaria de Sevilla. 1995. *Estadística de tráfico portuario*. Sevilla : s.n., 1995.

Banco de España. 2012. www.bde.es.
http://www.bde.es/bde/es/secciones/informes/boletines/Boletin_economico/2012/.

Bordón Gangas, D. R. 2004. *Andalucía y sus puertos: 1983-2003*. Sevilla : s.n., 2004.
Conserjería de Obras Públicas y Transportes. Empresa Pública de Puertos de Andalucía..

Correa Ruiz, D. Francisco José. 1996. *Análisis del tráfico marítimo en la bahía de Algeciras: propuestas para la reducción de riesgos en la navegación*. Cádiz : Cádiz : Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones, D.L., 1996.

El Puerto de Huelva. Puertos del Estado. 1998. 58, Madrid : s.n., 1998, Vol. Boletín Mensual.

Europa Press. <http://www.europapress.es>.

González Laxe, D. Fernando. 2009. *Tráfico Marítimo y Economía Global*. A Coruña : NETBIBLO, 2009. ISBN 9788497454179.

López Valpuesta, Dña. Lourdes y Castillo Manzano, D. José Ignacio. 2001. *Análisis de la actividad económica del Puerto de Sevilla y su influencia provincial*. Primera. Sevilla : Secretariado de Publicaciones, Universidad de Sevilla, 2001. I.S.B.N.: 84-472-0646-7.

López Valpuesta, Dña. Lourdes, Castillo Manzano, D. Juan Ignacio y Pascual Acosta, D. Antonio. 2007. *La integración del Transporte Marítimo Español en el proceso de Globalización Económica*. 2007. págs. 147-168. Vol. Capítulo 5, Lecciones de Economía Marítima. Instituto Universitario de Estudios Marítimos.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Martínez Chacón, Dña. Elvira. 2009. *Economía Española*. Segunda. Barcelona : Ariel, S.A., 2009. pág. 229. Eduardo García Espiaga y Carmen San Martín Campos; Escuela de Negocios Caixanova.

Medina Valle, D. Rafael. 2011. *La concentración del tráfico de mercancías en los puertos españoles durante el periodo 2000-2009*. Análisis Económico y Economía Política, Universidad de Sevilla. Sevilla : s.n., 2011. Trabajo de Fin de Master.

Ministerio de Fomento, Gobierno de España. Puertos del Estado. *Anuarios Estadísticos*. http://www.puertos.es/estadisticas/anuarios_de_puertos/index.html.

Mojarro Bayo, Dña. Ana María. 2010. *La historia del Puerto de Huelva (1873-1930)*. s.l. : Huelva : Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva : Puerto de Huelva, 2010. ISBN 9788492679294.

Puerto de Huelva. <http://www.puertohuelva.com/es/home>.

Rojas Martínez-Parets, D. Fernando de. 2011. *El régimen de los puertos del Estado*. Cizur Menor (Navarra) : Aranzadi-Thomson Reuters, 2011. Monografía asociada a Revista Aranzadi de Derecho Ambiental. ISBN 978-84-9903-756-1.

Tamames, D. R. 1986. *Introducción a la Economía Española*. Madrid : Alianza Editorial, 1986.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

6. ANEXOS.

Tabla 2, participación del Puerto de Huelva en el tráfico total de mercancías, de 2008-2012.

Tabla 2: Tráfico total de mercancías del Sistema Portuario Total.

Puertos	2008	PESO	2009	PESO	2010	PESO	2011	PESO	2012	PESO
A Coruña	12.429	2,65%	11.496	2,83%	11.868	2,79%	11.297	2,50%	12.824	2,74%
Alicante	2.764	0,59%	2.486	0,61%	2.189	0,51%	2.237	0,50%	2.238	0,48%
Almería - Motril	7.982	1,70%	5.781	1,42%	5.697	1,34%	6.589	1,46%	7.369	1,57%
Aviles	4.885	1,04%	3.950	0,97%	4.541	1,07%	5.065	1,12%	5.068	1,08%
Bahía de Algeciras	69.615	14,86%	64.203	15,82%	65.914	15,48%	76.884	17,04%	83.143	17,74%
Bahía de Cádiz	4.880	1,04%	3.836	0,95%	3.832	0,90%	3.983	0,88%	3.742	0,80%
Baleares	13.222	2,82%	11.754	2,90%	11.577	2,72%	11.255	2,49%	11.495	2,45%
Barcelona	50.545	10,79%	41.794	10,30%	42.877	10,07%	43.065	9,55%	41.382	8,83%
Bilbao	37.980	8,11%	31.604	7,79%	33.661	7,90%	31.727	7,03%	28.954	6,18%
Cartagena	25.649	5,47%	20.513	5,05%	19.105	4,49%	22.653	5,02%	30.103	6,42%
Castellón	13.531	2,89%	11.073	2,73%	12.447	2,92%	13.076	2,90%	12.909	2,75%
Ceuta	2.183	0,47%	2.028	0,50%	1.976	0,46%	2.058	0,46%	2.066	0,44%
Ferrol - San Cibrao	12.830	2,74%	12.233	3,01%	10.644	2,50%	12.038	2,67%	13.698	2,92%
Gijón	19.203	4,10%	14.497	3,57%	15.607	3,66%	15.077	3,34%	17.128	3,65%
Huelva	20.621	4,40%	17.539	4,32%	22.091	5,19%	26.645	5,91%	28.506	6,08%
Las Palmas	23.742	5,07%	19.034	4,69%	20.309	4,77%	22.887	5,07%	22.405	4,78%
Málaga	4.620	0,99%	2.075	0,51%	2.262	0,53%	5.333	1,18%	5.047	1,08%
Marín y Ría de Pontevedra	1.628	0,35%	1.642	0,40%	1.939	0,46%	1.812	0,40%	1.859	0,40%
Melilla	746	0,16%	823	0,20%	818	0,19%	864	0,19%	955	0,20%
Pasajes	4.726	1,01%	3.468	0,85%	3.840	0,90%	3.196	0,71%	3.049	0,65%
Santa Cruz de Tenerife	17.072	3,64%	15.012	3,70%	14.824	3,48%	13.836	3,07%	13.682	2,92%
Santander	5.439	1,16%	4.422	1,09%	4.947	1,16%	5.072	1,12%	5.095	1,09%
Sevilla	4.585	0,98%	4.501	1,11%	4.366	1,03%	4.599	1,02%	4.572	0,98%
Tarragona	32.969	7,04%	31.310	7,72%	32.599	7,65%	31.735	7,03%	33.073	7,06%
Valencia	59.454	12,69%	57.508	14,17%	63.741	14,97%	65.476	14,51%	65.664	14,01%
Vigo	4.619	0,99%	3.526	0,87%	3.977	0,93%	3.969	0,88%	3.738	0,80%
Villagarcía	1.133	0,24%	958	0,24%	729	0,17%	811	0,18%	1.007	0,21%
CAPG (Motril y San Cibrao)	...	...	..	...	..	...	..	...	..	...
Puertos menores de CCAA	9.423	2,01%	6.751	1,66%	7.538	1,77%	7.938	1,76%	7.938	1,69%
TOTAL	468.475		405.817		425.915		451.177		468.709	

Fuente: elaboración propia con la información suministrada por el Instituto Nacional de Estadística, Ministerio de Fomento.

“Análisis Económico del Tráfico de mercancías en el Puerto de Huelva”

Imagen 1: Mapa del Puerto de Huelva.



Fuente: imagen tomada de www.Google.es con ligera modificación.