

Planteamientos actuales de la Economía Portuaria *

El objetivo que persigue el presente trabajo consiste, simplemente, en situar dentro de la Teoría Económica, el campo correspondiente a la Economía Portuaria, su delimitación como base de estudio y sobre todo establecer la evolución y desarrollo que ha sufrido dentro del marco de la Teoría de los Transportes en general hasta situarse en el lugar que hoy ocupa. Dadas las especiales características que envuelven una materia tan joven dentro del campo de la Economía, creo que resulta especialmente interesante analizar cuáles son las tendencias y planteamientos actuales de la Economía Portuaria, teniendo en cuenta que sólo se pretende aportar una visión sobre «el estado de la cuestión», relegando a un segundo artículo las polémicas o controversias que puedan surgir de tal análisis.

Quizá, lo primero que deberíamos resaltar, antes de adentrarnos en el contenido del presente trabajo, es el escaso tratamiento teórico que a nivel nacional existe sobre el tema, ya que las pocas aportaciones que se conocen corresponden a estudios empíricos o, en general, trabajos no realizados por economistas, que se limitan a descripciones geográficas o interpretaciones históricas o técnicas, dejando de lado el punto de vista económico de la cuestión. Inevitablemente este constituirá uno de los motivos por los cuales, en la mayoría de los casos acudiremos, a lo largo de la exposición, a la bibliografía extranjera existente sobre el tema.

Los Orígenes de la Economía del Transporte Marítimo

La Economía Portuaria constituye una de las ramas en las que se divide la Economía del Transporte Marítimo. El tema central de la Eco-

* Este artículo está inspirado en la Parte Primera de mi Tesis Doctoral: «Economía Portuaria: Estudio del caso de Alicante», leída en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Valencia. Diciembre 1977.

nomía del Transporte Marítimo, tal y como dice Goss,¹ se ha visto sensiblemente modificado en el transcurso de estos últimos años, debido a las constantes aportaciones y a los nuevos enfoques aparecidos que hacen que dicha materia se caracterice por su novedad e incompleta delimitación.

La Economía del Transporte Marítimo, como rama de la Economía del Transporte en general, presenta en su actual situación una numerosa serie de temas y subparcelas de análisis, provenientes de los avances que han tenido lugar en el reducido tiempo evolutivo de dicho campo.

La Economía del Transporte Marítimo tiene su origen en los primeros estudios relativos a la Economía del Transporte, que, al igual que otros muchos campos del cuerpo económico, habían sufrido un largo abandono con el enfoque ortodoxo dado a la economía,² y que la propia evolución del sistema capitalista y la ciencia económica, tal como precisa Oskar Lange,³ forzaron su paulatina inclusión a través de la ampliación del campo analítico de la economía y su fragmentación en áreas de estudio.⁴

El planteamiento neoclásico suponía, de facto, el abandono de tales campos analíticos, los cuales quedaban en manos de «especialistas» en los problemas excluidos del ámbito de estudio de los economistas, y que ofrecían en conjunto, una visión interdisciplinaria más amplia.

Sin embargo, los resultados obtenidos con estos planteamientos interdisciplinarios han sido decepcionantes, y por eso, no es de extrañar, tal y como afirma Reynolds,⁵ que en la década de los cincuenta aparezca todo un movimiento de expansión del análisis económico hacia aquellos campos que había abandonado y que, sin embargo, presentaban implicaciones claves para la ciencia económica.

De esta forma, la Economía ha vuelto a extender su campo analítico a aspectos tan heterogéneos como la Población, el Crimen, la Salud, la Educación, etc.

Dentro de este espíritu debemos catalogar las primeras aportaciones en materia de Economía del Transporte, que se sitúan a lo largo de los años 50 y que, tal y como señala Thompson,⁶ difieren sensiblemente de los actuales tratamientos, sobre todo en dos puntos:

1. GOSS, R. O.: «Advances in Maritime Economics». Cambridge University Press. London. 1967. (Preface.)

2. Este enfoque ortodoxo culminaría con la definición de Economía dada por Lionel Robbins: «La Economía es la ciencia que estudia la conducta humana como una relación entre fines y medios escasos que tienen usos alternativos». ROBBINS, L.: «An Essay on the Nature and Significance of Economic Science». MacMillan, 2.ª Ed. Londres. 1935. P. 16.

3. LANGE, O.: «Economía Política». F.C.E. México. 1966. P. 267 y ss.

4. Schumpeter, en su obra «Historia del Análisis Económico», se hace eco de tal ampliación y fragmentación, precisando una serie de «campos aplicados». SCHUMPETER, J. A.: «Historia del Análisis Económico». Ariel. Barcelona. 1971. P. 59-60.

5. REYNOLDS, Lloyd G.: «Los tres mundos de la Economía: Capitalismo, Socialismo y países menos desarrollados». Alianza Ed. Madrid, 1975. P. 17.

6. THOMPSON, J. M.: «Teoría Económica del Transporte». Curso de Economía Moderna. Alianza Universitaria. Madrid, 1976.

- 1.º El primer lugar, se ha producido un gran cambio en el tratamiento de la materia, inclinándose la mayoría de los trabajos hacia un análisis empírico y cuantitativo.
- 2.º Una segunda modificación provendría del propio contexto del análisis económico: Los economistas ortodoxos anteriores a la Segunda Guerra Mundial consideraban el Transporte como una rama de la Economía de Mercado, de la cual eran defensores, con implicaciones en la Teoría del Bienestar. Actualmente, sin embargo, el Transporte es tratado como una de las ramas de la Economía del Bienestar, en la cual juega un papel secundario la Economía de Mercado.⁷

En otras palabras, la orientación básica actual de la Economía del Transporte se encuentra circunscrita e integrada dentro de la Economía del Bienestar, estando su tratamiento sometido a un claro proceso de cuantificación en el cual sobresale, tal y como ya ha quedado adelantado, la enorme fragmentación del campo analítico y el gran empirismo que rodea a la mayoría de las investigaciones.

Este violento despertar de los tratamientos económicos del Transporte tiene su fundamento en la importancia económica que el Transporte posee en la mayor parte de los países industrializados.

Aunque la mayoría de los autores están de acuerdo en resaltar la relevancia económica del sector Transporte, por contra no especifican unos criterios valorativos apropiados. Si seguimos a Voigt⁸ para medir dicha importancia:

- por el número de personas que ocupa,
- por el volumen de ventas o,
- por el valor añadido,

vemos, sin lugar a dudas, que el Transporte constituye uno de los sectores económicos más relevantes, tanto si lo medimos bajo el punto de vista numérico como cuando lo consideramos en clave estratégico del sistema productivo, capaz por sí solo de distorsionar asignaciones o

7. Podríamos citar como representativos de la década de los cincuenta, siguiendo a Thompson, los trabajos de:

- BONAVIA, M. R.: «The Economic of Transport». Ed. Rev. Cambridge University Press. 1954.
 - FENELON, K. G.: «The Economic of Road Transport». Allen & Unwin. Londres, 1952.
 - FENELON, K. G.: «Railway Economics». Methuen. 1932.
 - LOCKLIN, P.: «Economics of Transportation». Irwin Homewood. 1954.
 - PONSONBY, G. J.: «London's Passenger Transport Problem». P. S. King & Sons. 1932.
 - TROXEL, E.: «Economics of Transport». Rinehart. N. York. 1955.
 - VOIGT, Fritz: «Economía de los Sistemas de Transporte». Ed. Fondo de Cultura Económica. México. 1964.
 - WALKER, G.: «Road and Rail». Ed. Rev. Allen & Unwin. Londres. 1947.
8. VOIGT, F.: «Economía de los Sistemas de Transporte». Ed. F. C. E. México, 1964. P. 11.

crear economías y deseconomías externas, etc... Por lo tanto, no nos debe de extrañar, como dice Harrison,⁹ que el Sector del Transporte sea uno de los más importantes en las economías avanzadas, representando, aproximadamente, la quinta parte de la actividad económica de los países industrializados.¹⁰

Este hecho contrasta profundamente con el escaso interés que los economistas han prestado a dicha materia hasta fechas recientes, cuyo esfuerzo se canaliza prioritariamente en cambio, al estudio exhaustivo de otros campos como, por ejemplo, la agricultura y otros subsectores, cuya importancia histórica ha sido, sin lugar a dudas, fundamental, pero que en la actualidad, y desde hace varias décadas, representa una participación en los valores añadidos de las Economías desarrolladas, muy inferior al del subsector transportes.

Producto del creciente auge sufrido por la Economía del Transporte fue su rápido fraccionamiento en grandes ramas, correspondientes a diferentes áreas analíticas, en el momento en el cual el cúmulo de investigaciones superaron un punto crítico, que se alcanza, a mi juicio, a finales de los sesenta y principios de los setenta. Hoy en día, la Economía del Transporte se encuentra compartimentizada en una serie de parcelas básicas, correspondientes cuando menos a cada medio específico de transporte, de los cuales sobresale, por su volumen e intensidad los estudios relativos al Transporte Terrestre, y dentro de él, toda la problemática de los Servicios Públicos Urbanos.

Así pues nos encontramos con que frente a algunos tratamientos que todavía hoy pretenden dar una visión global del tema como los de C. D. Foster¹¹ o Thompson y Hunter¹² por citar algunos, aparecen estudios monográficos sectoriales de gran trascendencia como los de Belotti,¹³ el cual caracteriza la industria del transporte por ser el «sector clave» y por su «dinamicidad» en lo que respecta a su enorme mutabilidad,¹⁴ o, circunscribiéndonos más a nuestro campo de análisis, los de Goss¹⁵ o todavía más específicos como, por ejemplo, el de Sturmeý¹⁶ referente a la problemática de los fletes dentro de los estudios d Economía Marítima. Esto es, sin existir todavía un cuerpo de conocimientos teóricos general aplicable al ámbito de la Teoría Económica del Transporte, han hecho su aparición un círculo de estudios sectorializados que

9. HARRISON, A. J.: «The economic of Transport Appraisal». Croom Helm. London. 1974.

10. THOMPSON, J. M.: «Teoría Económica del Transporte».

11. FOSTER, C. D.: «The Transport Problem». Croom Helm Paterback. London. 1975.

12. THOMPSON, A. W. J. & HUNTER, L. C.: «The Nacionalized Transport Industries». Heinemann Educational Books. London. 1973.

13. BELOTTI, J.: «L'economie du transport aerien». J. Belotti. Chatillon-Bagneux. 1975.

14. BELOTTI, J.: Op. cit. P. 1.

15. GOSS, R. O.: «Studies in Maritime Economics». Cambridge University Press. London. 1968.

16. STURMEY, S. G.: «Shipping Economics: Collected Papers». MacMillan Press. London. 1975.

recogen tratamientos singulares sobre las partes concretas del cuerpo temático general.

Por consiguiente, el investigador que en el momento presente inicia la realización de un estudio sobre la Economía del Transporte, se ve necesariamente impelido a la especificación del ámbito a investigar, ya que el volumen de estudios previamente elaborados obligan a fragmentar el análisis a niveles especialmente significativos.

El Campo de estudio de la Economía del Transporte Marítimo

La Economía del Transporte Marítimo o Economía Marítima presenta, según se desprende de los trabajos disponibles hasta la fecha, una definición derivada, tomada de la ofrecida para la Economía del Transporte en general. Si aceptamos como válida, por ejemplo, la ofrecida por J. M. Thompson,¹⁷ la Economía Marítima vendría a ser «la aplicación de la Teoría Económica al Sector del Transporte Marítimo», definición que aunque imprecisa, ya que no delimita suficientemente el campo de investigación, posibilita gracias a su generalidad y pragmatismo, el que pueda ser aceptada sin grandes discusiones.

Esta definición tan amplia permite el que pueda recoger 2 tipos básicos, pero no únicos, de aspectos:

- a) Los que se encuentran vinculados expresamente con el servicio del transporte marítimo: SHIPPING.
- b) Los relacionados con la amplia problemática de las inversiones en Puertos y sus relaciones con el marco económico donde se ubica: ECONOMIA PORTUARIA.

Sin lugar a dudas, la primera de las dos facetas especificadas (Shipping) es la que ha proporcionado el más amplio contingente de escritos e investigaciones a lo largo de los últimos diez años. Desde el pionero trabajo de S. G. Sturmeý en 1962,¹⁸ a los específicos trabajos actuales, algunos de elevada sofisticación como por ejemplo los de Roggemea¹⁹ o Chudleigh,²⁰ media una distancia más que considerable.

17. Thompson define la Economía del Transporte como: «The application of Economic theory to the Transport sector of the economy». THOMPSON, J. M.: «Modern Transport Economics». P. Education. Harmondsworth. Middlesex. England. 1974.

18. Anteriormente también habían habido algunas aportaciones pero sin la trascendencia e impacto que supuso esta publicación: STURMEY, G. S.: «British Shippind and World Competition». The Athlone Press, Londres. 1962.

19. ROGGEMEA, J.: «The design of Shipboard organization: some experiences with a matrix-type of organization in Norway». Maritime Policy and Management. Vol. 4. N.º 5. Julio, 1977.

20. CHUDLEIGH, P.: «Economic Potencial of Specialised wool shipping services». Journal of Transport Economics and Policy. Vol. IX. N.º 3. Sept. 1975.

a) *El Shipping*

Resulta lógico que la primera faceta estudiada dentro de la Economía Marítima fueran los Transportes Marítimos en cuanto a prestación de servicios,²¹ dada la gran importancia que tiene en el sistema distributivo de un país, el elevado coste de cada unidad básica de Transporte y la gran revolución acaecida en esta rama a lo largo de los últimos quince a veinte años.

Ahora bien, estos primeros trabajos fueron adoptando una multiplicidad de tratamientos que encuadran todo un complejo mundo pendiente de análisis, y que podrían reflejarse dentro de los siguientes bloques:

- A) Trabajos descriptivos, que se encontrarían íntimamente vinculados al desarrollo y evolución de los clásicos conocimientos de esta materia, como por ejemplo aquellos dedicados a:
- La descripción y problemática de las bolsas de fletes.
 - La naturaleza del tráfico marítimo.
 - La naturaleza de las mercancías transportadas.
 - La estructura de los Costes dentro de los transportes marítimos, etcétera.
- B) Trabajos destinados al estudio de las «Economías de Escala», tanto globales como específicas de productos, fundamentalmente petróleo y sus posibles límites en líneas marítimas determinadas.²²
- C) Trabajos que relacionan el tiempo,²³ problemática actual muy importante dado el carácter especial que posee el valor del tiempo en este campo, y que abarca principalmente:
- El coste de congestión derivado de una capacidad de infraestructura no adaptada a las necesidades de la demanda de servicio.
 - El coste de tiempo de embarque provocado generalmente por un deficiente equipo móvil.
 - El coste de interrelación barco-puerto, motivado por la inexis-

21. En esta línea podríamos citar el trabajo de Albert Boyer: «Les Transports maritimes». P.U.F. París, 1973, cuando los Transportes Marítimos como pertenecientes a la gran categoría económica de los servicios.

22. Aquí podríamos citar a título de ejemplo los trabajos llevados a cabo por:

— GOSS, R. O. and JONES, C. D.: «The economics of size in dry bulk carriers». In «Advances in Maritime Economics». Cambridge University Press. London. 1977.

— GRIFFITHS, J. D. & HASSAN, E. M.: «The maximum shipping capacity of the Suez Canal». Maritime Policy and Management. Vol. 4. N.º 4. Abril, 1977.

— FOSS, B.: «A cost model for coastal shipping». Journal Transport Economic Policy. Vol. 3. N.º 2. PP. 195-221. 1969.

— KENDALL, P. M. H.: «A theory of optimum ship size». Journal Transport Economic Policy. Vol. 6. N.º 2. 1972.

23. VANAGS, A. H.: «Maritime Congestion: An Economic Analysis». In «Advances in Maritime Economics», Cambridge University Press. London. 1967.

GOSS, R. O.: «The cost of ship's time». In «Advances in Maritime Economics»...

tencia de planes conjuntos que faciliten una coordinación entre los mismos.

- D) Interrelaciones entre los distintos sistemas de transporte.²⁴
- E) Problemática inherente a las líneas y compañías de tráfico marítimo.²⁵
- F) Por su creciente importancia y trascendencia presente, todos los trabajos relativos a la problemática de los contenedores,²⁶ modalidad de tráfico que aparece en el marco mundial en la década de los sesenta y que ha ido adquiriendo poco a poco un desarrollo extraordinario.
- G) Trabajos que estudian las políticas específicas a aplicar tanto a escala nacional, como regional o local (Shipping policy), que en algunos casos, obviamente, incluirá diferentes parcelas relativas a los análisis de los puntos precedentes.²⁷

El esquema anterior, recoge, o al menos pretende hacerlo, únicamente algunos de los epígrafes que con mayor generalidad aparecen cuando el investigador se asoma al tema en cuestión. Ahora bien, en modo alguno se intenta recoger en esta clasificación la totalidad de las facetas desarrolladas por el shipping, dado que la enorme heterogeneidad de los tratamientos obliga a una demarcación que en su especificidad omite algunos de los aspectos trabajados, como por ejemplo: el valor del Shipping, los problemas de su organización, etc..., aunque, en cierto modo, bien podrían ser recogidos en el primero de los epígrafes reseñados.

b) *La economía portuaria*

Una vez delimitado este primer gran campo de la Economía Marí-

24. ONU: «Empresas multinacionales de Transporte Marítimo». Naciones Unidas. Nueva York. 1972.

PREST, A. R.: «Transport Economics in Developing Countries». Weidenfeld & Nicolson. Londres. 1969.

25. Esta faceta, normalmente suele estar recogida cuando se estudian los trabajos relativos a las políticas económicas nacionales, por lo que pueden incluirse dentro de la nota 27. Citaré, no obstante el trabajo de MARCHESI, V.: «Il trasporto integrato terra-mare». Istituto Internazionale delle comunicazioni. Genova, 1973.

26. MEEK, M.: «The first OCL Container ship». Trans. RINA. Vol. 112. 1970.

MEEK, M.; ADAM, R.; CHAPMAN, J. C.; REIBEL, H. and WEISKE, P.: «The structural design of the OCL Container ships». The Naval Architect. Abril, 1972.

27. Aquí las citas podrían ser muy abundantes, por lo que me limito a recoger cuatro trabajos polarizados en distintos aspectos que, a su vez, emanan un elevado conjunto de reseñas:

— OFFICE OF ECONOMICS AND SYSTEMS ANALYSIS: «Input-Output Analysis and Transportation Planning». U.S. Department of Transportation. 1969.

— COUPER, A. D.: «Commentary: Shipping policies of the EEC». Maritime Policy and Management. Vol. 4. N.º 3. Enero 1977.

— BLOY, E.; BONNAFOUS, A.; CUSSET, M.; GERARDIN, D.: «Evaluer la politique des transports». Presses Uni.

— GWILLIAM, K. M.; MACKIE, P. J.: «Economics and Transport Policy». George Allen and Unwin Ltd. London. 1975.

tima debemos ahora pasar a estudiar el segundo gran bloque central de nuestro análisis, que precisamente es el que nos ha dado pie a este artículo, y es el que se refiere a la otra fase ya mencionada del transporte marítimo: el Puerto, la Economía Portuaria.

La Economía Portuaria como rama de estudio, presenta a su vez, una multiplicidad de aspectos que iguala o supera con creces los reseñados en el apartado a). Esta prolífica temática tiene su fundamento en la compleja realidad económica que encierra un Puerto en la vida real. Así, dentro de los grandes bloques temáticos de trabajos realizados dentro de este campo, podríamos precisar también un tanto arbitrariamente, los siguientes:

- A) El Puerto como punto de llegada y salida de mercancías y personas, esto es, todos aquellos trabajos que de alguna manera se encuentran conectados con la prestación del servicio del transporte y que necesariamente se hallan vinculados con los estudios cuantitativos de movimientos totales, tráficos en las distintas modalidades, tipos de mercancías, tipos de tráficos, origen y destino de las mercancías, etc... En definitiva, los puntos más vinculados con los enfoques tradicionales sobre los cuales la bibliografía básica se refiere a las memorias portuarias correspondientes,²⁸ por desgracia no realizadas por economistas, por lo menos hasta la fecha, y los trabajos histórico-descriptivos a los que nos tienen habituados los pocos realizados hasta el presente²⁹ básicamente trabajados por historiadores y geógrafos.
- B) El Puerto dentro del contexto de los Transportes a nivel nacional, es decir, los aspectos más vinculados con la política nacional en materia de transportes, la planificación de los mismos, previsiones, interrelaciones, dependencias mutuas, modelos, etc...³⁰

28. Aquí podrían incluirse todas las Memorias Anuales que editan las Juntas de Obras del Puerto de los respectivos puertos nacionales y los resúmenes editados anualmente por el M.O.P., Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

29. Y de entre los cuales voy a citar, únicamente por dejar constancia, algunos de ellos:

- BANCO URQUIJO, Servicio de Estudios en Barcelona: «Análisis Económico del Puerto de Barcelona». Ed. Moneda y Crédito. Madrid, 1968.
- CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE BILBAO: «Estudio del Puerto de Bilbao». Bilbao.
- DICIENTA Y VERA, L.: «Puerto de Valencia. memoria sobre su historia, progreso y desarrollo». Tipografía Moderna, Valencia, 1950.
- GUARDANS, R.: «Presente y futuro del Puerto de Barcelona». Noticias de la Liga Europea de Cooperación Económica. Doc. 148. Barcelona, 1973.
- LOPEZ GOMEZ, Julia: «El Puerto de Alicante». Estudios Geográficos. Agosto, 1955.
- SANTACANA, Mercé: «El Port de Barcelona». Banca Catalana. N.º 30. Sept. 1973.

30. Además de los citados anteriormente en la nota 27 al referirnos al Shipping, vamos a incluir algunos de los pocos tratamientos disponibles en España, como la descriptiva obra de:

- ROA RICO, Carlos: «Introducción a la Economía y Coordinación del Transporte». Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Cuaderno 1.º. Segunda Parte.
- PRESIDENCIA DEL GOBIERNO. SUBSECRETARIA DE PLANIFICACION: «Documenta-

- C) El Puerto como Empresa. Ciertamente, uno de los aspectos más relevantes dentro de la problemática a desarrollar en un estudio de un Puerto, es aquel que hace referencia a su tratamiento económico desde un punto de vista microanalítico.

Dentro de este punto incluiríamos toda una serie de aspectos de enorme trascendencia, capaces por sí solos de abrir nuevos caminos e investigaciones, como por ejemplo los siguientes:

- Análisis coste-beneficio.
- Nivel de empleo.
- Valor añadido generado.
- Coste social y privado del servicio.
- Rentabilidad en su conjunto.
- Organización jerárquica.
- Excedente del consumidor.
- Grado de competencia entre las empresas concesionarias.
- Aspectos presupuestarios, etc...

Todas estas parcelas destacadas, nos están claramente remarcando la variada y especialmente compleja vida de un Puerto, así como la multiplicidad de facetas económicas a investigar, que permanecen pendientes de análisis en su casi totalidad hasta el presente.

- D) En relación con el entorno. En este apartado, se recogerían todos aquellos estudios y trabajos que tratan de delimitar y precisar, al menos, 2 tipos de relaciones básicas, como son:

1. La relación existente entre un Puerto con respecto a su espacio geográfico próximo, al que presta sus servicios y con el que se interconexiona. Es decir, el HINTERLAND del Puerto.

Este grupo de trabajos, normalmente muy vinculados con la temática desarrollada por la Economía Regional y a su vez necesariamente dependiente de la planificación y política nacional aplicada, recogería por su parte, otros dos aspectos importantes a considerar:

- 1.1. Toda la problemática que entraña la delimitación de un hinterland, medido en función de:

- el área geográfica a la que presta el servicio, «Hinterland amplio»,
- el área geográfica en la cual, además de la prestación del servicio, ejerce su influencia como entidad económica productiva, «Hinterland estricto».

ción Básica del IV Plan Nacional de Desarrollo. Transportes». Madrid, 1977, por recoger la documentación más reciente de tal fuente.

— RODRIGUEZ SAIZ, Luis: «Un caso de planificación sectorial: La aplicación de modelos en la Planificación del Transporte». Anales de Economía. 1973.

— RODRIGUEZ SAIZ, Luis: «La Política Económica de coordinación de transportes: El caso de España». Revista de Economía Política. N.º 64. 1973.

- 1.2. Los aspectos vinculados directamente con las actividades relacionadas expresamente con un Puerto. Este epígrafe, recogería el cúmulo de industrias auxiliares productivas, que nacen y viven al amparo de un Puerto, con lo que, la incidencia económica del mismo, rebasa ampliamente los límites impuestos por su exclusiva actividad y servicios.
 2. La relación de un Puerto con el resto del mundo, FORELAND. Este apartado trataría de recoger los distintos estudios cuyo objetivo analítico consiste en la determinación de las vinculaciones existentes con el exterior, su grado de dependencia, la clase de mercancías intercambiadas, etc..., mediante la utilización de Índices ponderados para cada caso en particular y teniendo en cuenta las diferentes tendencias que en cada momento influyen sobre las relaciones entre los diferentes países.
- E) Por último, otro de los grandes problemas de enormes implicaciones en todos los terrenos, es el de las Inversiones en Puertos. Dentro de este apartado, podríamos diferenciar dos grandes bloques de problemas y tratamientos:
- 1.º) Los relativos a Costes de Infraestructura y su utilización en el plano teórico, esto es, aplicando un análisis de rentabilidad.
 - 2.º) Analizando la distribución de los beneficios obtenidos con las inversiones portuarias.

Dada la gran relevancia que a mi juicio tiene este último apartado, su amplia repercusión y extenso tratamiento, parece conveniente un estudio específico y singular del mismo, trabajo que queda postergado a una ulterior publicación sobre el tema.

En resumen, nos encontramos ante un nuevo campo de investigación, desgajado recientemente del cuerpo teórico principal, y cuya rápida evolución tiene su fundamento último en el espectacular desarrollo del Transporte Marítimo, cuyas exigencias económicas se han visto localizadas y acentuadas, tanto en el estricto campo recogido por el Shipping como por los enormes desembolsos e importantes asignaciones de recursos demandadas por los Puertos.

Este dinamismo, cuyo horizonte previsible aparece altamente esperanzador, ha forzado a los teóricos dedicados al estudio económico del mismo, a la elaboración de un cuerpo de conocimientos específicos sobre los que sustentar el cúmulo de decisiones económicas cuya trascendencia y relevancia exigían un marco de actuación altamente racionalizado y conceptualizado.

La Economía del Transporte Marítimo, en el momento actual, es una parcela de análisis teórico incompleta y fragmentaria. Sus elementos teóricos no pasan de la utilización de los instrumentos más elemen-

tales de la Teoría Económica, sin embargo, la explosión de los trabajos efectuados en la última década va formando un cierto contenido homogéneo, de innegable interés, que precisa, dada la muy abundante evidencia empírica ya acumulada, de un estudio síntesis, creador, capaz de aprovechar el complejo campo analítico de la Teoría Económica en esta parcela del saber, cuyo trabajo está por realizar.

Valencia, junio de 1978