



Seguimiento del Plan Estratégico 2020

1. Antecedentes

1. Antecedentes

2. Indicadores
Clave Plan
Estratégico 2020

3. Seguimiento

4. Grado de
cumplimiento

5. Valoración

En 2001, la Autoridad Portuaria de Valencia presentó el Plan Estratégico 2015 de Valenciaport, en cuya elaboración se contó con la activa participación tanto de los principales clientes y operadores portuarios como de los estamentos económicos y sociales más importantes, destinado a potenciar el desarrollo de los tres puertos que gestiona: Valencia, Sagunto y Gandía, con los siguientes objetivos clave:

- Consolidar Valenciaport como la principal entrada y salida interoceánica de la Península Ibérica.
- Convertirlo en el distribuidor regional y plataforma logística intermodal líder del Mediterráneo.
- Disponer en 2015 de capacidad para atender un tráfico de 68 millones de toneladas y cuatro millones de TEUs.

1. Antecedentes

1. Antecedentes

2. Indicadores
Clave Plan
Estratégico 2020

3. Seguimiento

4. Grado de
cumplimiento

5. Valoración

El Plan contenía siete líneas estratégicas de desarrollo que se despliegan a su vez en proyectos estratégicos prioritarios. El desarrollo del Plan Estratégico se materializa mediante fuertes inversiones públicas y privadas en:

- Nuevas infraestructuras y equipamientos portuarios y logísticos.
- Ampliación y nuevas obras de accesos ferroviario y por carretera.
- Nuevas instalaciones y servicios de información y comunicación.
- Mantenimiento y conservación de instalaciones.
- Acciones de mejora de la gestión en:
 - Comercialización y promoción.
 - Procesos y servicios.
 - Formación del capital humano.
 - Medio ambiente.

1. Antecedentes

1. Antecedentes

2. Indicadores
Clave Plan
Estratégico 2020

3. Seguimiento

4. Grado de
cumplimiento

5. Valoración

En 2009 la APV decidió abordar la actualización de su Plan Estratégico con el fin de adaptarlo al contexto económico actual (caída del comercio internacional y del de fletes, situación de los mercados financieros,...), teniendo en cuenta además que el cambio del marco legal previsto alteraría las relaciones competitivas de los puertos de interés general del sistema portuario español.

Dentro de este proceso de actualización del Plan Estratégico se decidió revisar tanto los objetivos estratégicos fijados para 2015, y ya alcanzados en 2010, como las políticas portuarias, de inversión, comerciales y de organización y servicios ampliando su horizonte temporal hasta 2020.

1. Antecedentes

1. Antecedentes

2. Indicadores
Clave Plan
Estratégico 2020

3. Seguimiento

4. Grado de
cumplimiento

5. Valoración

La misión que recoge dicho Plan es:

Favorecer de manera sostenible la competitividad exterior del tejido empresarial de su área de influencia a través de una oferta competitiva en calidad y precio de infraestructuras y servicios portuarios, marítimos, intermodales y logísticos alineados con las políticas europeas de transporte.

El objetivo para 2020 recogido en dicho documento es alcanzar los 90 millones de toneladas y 5,6 millones de TEUs; el mismo también establece objetivos de sostenibilidad económica.

La estrategia a adoptar se basa en la explotación de las capacidades de Valenciaport como hub mixto, optimizando los costes de escala y el volumen mix de import-export y local; para ello, el Puerto de Valencia se especializará principalmente como combinación de contenedores de import/export y de tránsito interoceánico; también cruceros, ferries y náutica de recreo.

1. Antecedentes

1. Antecedentes

2. Indicadores
Clave Plan
Estratégico 2020

3. Seguimiento

4. Grado de
cumplimiento

5. Valoración



2. Indicadores Clave Plan Estratégico 2020

1. Antecedentes
2. Indicadores Clave Plan Estratégico 2020
3. Seguimiento
4. Grado de cumplimiento
5. Valoración



Indicador	Objetivo 2020	Explicación del objetivo 2020
Toneladas (M)	90	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Crecimiento 1,22 veces por encima del mercado cuando en 2001-2008 se creció 1,44 veces el mercado
TEUs (M)	5,6	
% de TEUs import/export ⁽¹⁾	>40%	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evolución natural del tráfico más iniciativas de refuerzo del import/export
Ingresos de explotación (M€)	225	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Crecimiento por la evolución del mercado, el lanzamiento de proyectos estratégicos para el incremento del tráfico y la optimización de balance/cuenta de resultados
Margen de EBITDA (%) ⁽²⁾	>60%	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evolución natural de los costes con la introducción de iniciativas de contención
Cobertura de intereses ⁽²⁾	>2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Límite para no poner en riesgo la financiación de terceros

(1) Incluye import/export puro más carga y descarga nacional (cabotaje)

(2) Sin atípicos (principalmente dotaciones a provisiones, relacionadas con sentencias judiciales por la T-3) ni amortizaciones

Margen EBITDA: EBITDA / Ingresos de explotación

Cobertura de Intereses: EBIT/ gastos financieros

3. Seguimiento

1. Antecedentes
2. Indicadores Clave Plan Estratégico 2020
3. Seguimiento
4. Grado de cumplimiento
5. Valoración

Indicadores	Objetivo Plan Estratégico 2020	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Toneladas (M) (*)	90	57,8	64	65,7	66,2	65	67	69,6	71,5	73,3	76,43	80,73	80,54
TEUs (M)	5,6	3,7	4,2	4,3	4,46	4,33	4,44	4,62	4,7	4,8	5,18	5,44	5,43
% de TEUs import/export	>40%	50%	48,80%	48,60%	48,90%	50,10%	44,7 % (***)	45,70%	46,90%	45,50%	45,47%	46,01%	42,54%
Ingresos de explotación (M €)	225	117	116,1	127,6	129,3	122,8	131,4	134	167,1	148,3	146,7	142,1	133,5
	(212) **								(158,9)**				
Ingresos (€/t)	2,5 (2,35) **	2,02	1,81	1,94	1,95	1,89	1,96	1,91	2,28	2,02	1,92	1,82	1,6
									(2,16)**				
Margen de EBITDA (%)	>60%	34,10%	37,30%	48,90%	59%	53%	60%	50,60%	62,20%	61,4	55,6	50,4	56,3
Cobertura de intereses	>2	0,5	0,87	2,79	2,4	1,48	2,07	1,41	3,65	5,36	4,19	3,05	3,53
(*) sin pesca ni avituallamiento													
(**) Corregido con el efecto de reducción de la cuantía básica de las Tasas de Utilización en un 4% y Tasas Ocupación en un 8%													
(***) Se recoge el efecto de "cambio de declaración de cont. vacíos de descarga pasando a considerarse cont. Tránsito". Incremento 2014/2013 cont. Tránsito 13,8% debido a este efecto.													
Margen EBITDA: EBITDA / Ingresos de explotación													
Cobertura de Intereses: EBIT/ gastos financieros													

4. Grado de cumplimiento

Indicadores	Objetivo Plan Estratégico 2020	CUMPLIMIENTO
Toneladas (M) (*)	90	89%
TEUs (M)	5,6	97%
% de TEUs import/expor	>40%	OK
Ingresos de explotación (M€)	225 (212) **	63%
Ingresos (€/t)	2,5 (2,35) **	68%
Margen de EBITDA (%)	>60%	94%
Cobertura de intereses	>2	OK
(*) sin pesca ni avituallamiento		
(**) Corregido con el efecto de reducción de la cuantía básica de las Tasas de Utilización en un 4% y Tasas Ocupación en un 8%		
Margen EBITDA: EBITDA / Ingresos de explotación		
Cobertura de Intereses: EBIT/ gastos financieros		

1. Antecedentes

2. Indicadores Clave Plan Estratégico 2020

3. Seguimiento

4. Grado de cumplimiento

5. Valoración

5. Valoración

1. Antecedentes

2. Indicadores
Clave Plan
Estratégico 2020

3. Seguimiento

4. Grado de
cumplimiento

5. Valoración

Pese al efecto negativo que la pandemia generada por el Covid-19 ha tenido en la economía, los datos de tráfico ponen de relieve la resiliencia del sistema portuario, apoyada en una posición geoestratégica privilegiada, en una elevada capacidad de las infraestructuras marítimo-portuarias y en una relación calidad/precio de los servicios portuarios acorde con las actuales exigencias del mercado.

Este tipo de factores de competitividad han llevado a que el Puerto de Valencia ocupe el primer lugar de España y del Mediterráneo Occidental en tráfico portuario de contenedores.

5. Valoración

1. Antecedentes

2. Indicadores
Clave Plan
Estratégico 2020

3. Seguimiento

4. Grado de
cumplimiento

5. Valoración

En relación con las magnitudes económico-financieras, los ingresos de explotación se reducen ligeramente. Una parte sustancial de esta pérdida se debe a un paquete de medidas económicas orientadas específicamente a paliar los efectos de la crisis sobre la comunidad marítimo-portuaria, recogidas en el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda.

Entre estas medidas, destacan la eliminación de la exigibilidad de los tráficos mínimos a los operadores, la reducción de la tasa de ocupación hasta un 60% para actividades ligadas al tráfico de pasajeros y hasta un 20% en el resto, la supresión del límite inferior de la tasa de actividad y una rebaja de la tasa del buque que varía según distintos supuestos, alcanzando el 50% en el caso de servicios marítimos de transporte marítimo de corta distancia regulares o de carga rodada. Se trata de un importante alivio temporal de la presión impositiva sobre un sector marítimo-portuario que forma parte de los servicios esenciales de la economía nacional. Con un periodo de aplicación que se ha extendido hasta octubre del año 2020, en línea con lo establecido por las instituciones europeas.

Junto a ello, un paquete específico de bonificaciones hasta el 40% a las tasas del buque, pasaje y mercancía, para los tráficos atendidos por los citados servicios, considerados como sensibles, prioritarios o estratégicos, que coadyuvan al desarrollo económico y social de España en su conjunto, en virtud de la disposición final cuarta del Real Decreto 26/2020.