

# Perspectivas de los tráficos marítimos y competitividad portuaria

FERNANDO GONZÁLEZ LAXE\*

*La mundialización de los intercambios económicos y las modificaciones técnicas de los modos de transportes marítimos han consolidado una nueva organización del sistema económico marítimo. En este artículo se comprueba la nueva distribución de los tráficos, modificando y trasladando hacia el Pacífico el nuevo baricentro de los intercambios y de los transportes; observaremos cómo los cambios técnicos de los modos de transporte provocan una jerarquización creciente entre las estructuras portuarias, alterando la primacía de anteriores enclaves territoriales y re-actualizando los nuevos espacios territoriales.*

*Palabras clave: transportes marítimos, infraestructuras portuarias, fachadas marítimas.*

*Clasificación JEL: L92.*

## 1. Perspectivas y escenarios sobre el 2010

Los recientes informes sobre prospectiva llevados a cabo por la Comisión Europea revelan el alto interés que posee la institución comunitaria en lo que se concierne a los desafíos del tercer milenio. En 1997 la Célula de Prospectiva lanzaba el proyecto «Escenario Europa-2010» (1) para conocer las claves del comienzo del siglo XXI. En el mismo se abordan los elementos que contribuirán a las transformaciones y a los cambios de nuestras sociedades. Se hace referencia a los procesos de transición de las sociedades agrarias e industriales hacia la sociedad de la información; a las transformaciones de los modos de vida y de los modos de organización hacia estructuras menos jerárquicas; y se aborda el análisis de la emergencia de nuevos valores y de nuevas aspiraciones individuales.

Asimismo, dichas evaluaciones tienen en consideración los saberes científicos y los problemas vinculados al medio ambiente y su sostenibilidad. La propia Comisión Europea en su estudio referido a los escenarios europeos del 2010 parte del hecho de ayudar a mantener ciertas condiciones, prever los cambios y evitar las consecuencias indeseables, tratando de responder a dos objetivos esenciales: a) estimular el debate sobre el futuro de la integración europea tanto en el interior como en el exterior de la Unión Europea; b) desarrollar las herramientas necesarias para permitir la consolidación de estrategias para un horizonte de largo alcance y de mejora continua.

Así las cosas, los cinco escenarios previstos por la Célula de Prospectiva responden a criterios cualitativos y a veces combinatorios.

Su enumeración la realizamos bajo la rúbrica de sus principales títulos y rasgos:

a) El triunfo de los mercados; apertura creciente a la mundialización y desarrollo rápido de las PYMES; ampliación de la UE; consenso mundial sobre el libre comercio y perspectiva de una coordinación en la zona YES (yen, euro, dólar).

\* Catedrático de Economía Aplicada. Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de A Coruña.

(1) COMMISSION EUROPEENNE (1999): «Cellule de Prospective», *Scénarios Europe-2000. Cinq avènements possibles pour l'Europe*, Editions Apogée, Rennes.



COLABORACIONES

b) Fuerte actividad local y explosión de las estructuras de proximidad; fragmentación social y geográfica en aumento; ralentización de la ampliación de la UE.

c) Incrementos de los repartos de responsabilidad y subsidiariedad; búsqueda de diálogo social; competitividad basada en la cooperación; mejora de la cohesión económica y social; refuerzo de la sociedad civil; ampliación de la UE a ritmo lento; UE impulsora de los valores del individuo y del desarrollo sostenible.

d) Impactos negativos del crecimiento económico; efectos de deslocalización de ciertas actividades industriales y financieras, mayor control de la política monetaria; UE incapaz de desarrollar una política exterior coherente; la ampliación se atrasa.

e) El agravamiento de la inestabilidad política mundial hace proliferar conflictos de pequeña entidad que aceleran las tensiones en la UE incrementando la inquietud de la población; los países ricos son indiferentes a las nuevas amenazas del siglo XXI y las instituciones pierden influencia, el mundo se estructura en torno a potencias militares y economías de carácter regional.

Asimismo, la OCDE en sus análisis recientes también llama la atención sobre las posibles políticas susceptibles de favorecer, mantener y sostener un largo período de expansión.

Cada uno de los escenarios descritos es independiente y están contruidos según su propia lógica interna. Aunque representen un futuro lógicamente posible, también cabe la posibilidad que sean estadísticamente improbables. En suma, quizás la realidad futura se construya con elementos de cada uno de los escenarios subrayados.

Para la OCDE los tres «escenarios geográficos» analizados se delimitan por las siguientes características: i) escenario bajo los rasgos de crecimiento tipo locomotora; ii) escenario tipo emergente; y iii) escenario tipo multipolar.

Por su parte, Jonathan Story en un reciente estudio (2) no duda en predecir lo que será la situación económica del planeta allá en el año 2010. Después de elaborar sus indicadores y de

evaluar las lógicas internas que circunscriben dichas magnitudes, extrae una sólida conclusión, producto de sus robustas convicciones, «la política será quien arrastre a la economía, y no a la inversa». Y la razón de esta afirmación está basada, para el profesor de Economía Política Internacional del Insead, en el hecho de que la historia está hecha por seres humanos y son precisamente éstos quienes toman las decisiones y escogen las alternativas que se presentan.

La predicción para el año 2010 atendiendo a sus análisis se puede expresar en cuatro modelos provisionales: a) evolución en la continuidad; b) evolución en red; c) escenario de ruptura; y d) avance hacia los marcos ideológicos.

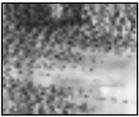
Escogiendo y teniendo predilección por el primero, Jonathan Story estipula que en el año 2010 («quizás sin quererlo», afirma) la Unión Europea habrá tomado el pulso y el papel de locomotora mundial, en la medida que la economía norteamericana desciende de su cénit, después de un amplio y prolongado crecimiento.

Desde dichas perspectivas la Unión Europea observará cómo los empleos generados en los sectores de crecimiento rápido, procedentes de la economía catapultada por las nuevas tecnologías, compensan la destrucción y la sustitución de los empleos ineficaces, propios de los tiempos en los que sobrevivían los postulados de la «vieja economía».

El euro alcanzará la importancia que se le había asignado en el momento de su creación y una parte importante de los países del planeta ya poseen sus reservas en euros. Se constata que los flujos comerciales han cambiado notablemente y ya no estaremos dependientes del papel del dólar, de la demanda interna norteamericana, de los precios del petróleo o de la tasa de ahorro japonesa. China se desarrolla a toda velocidad y su economía de mercado adquiere mayor importancia al producirse su entrada en la Organización Mundial del Comercio.

## 2. Perspectivas de los tráficos marítimos y la competitividad portuaria

Las incertidumbre que se dibujan sobre la actividad económica también arrojan un espeso velo



COLABORACIONES

(2) JONATHAN STORY (2000): «The frontiers of fortune», *Financial Times/Pretince Hall*, London.

sobre las perspectivas del transporte marítimo. Esta incertidumbre es más acusada en la medida que las tendencias actuales todavía no dejan divisar una predominancia clara y robusta de los acontecimientos económicos (3).

Sin embargo, trataremos de describir cuáles son esas cinco cuestiones clave para el futuro.

### ¿El transporte marítimo continuará creciendo?

El transporte marítimo mundial en los últimos diez años presenta una tasa de crecimiento anual en torno al 5 por 100. Dichas tasas, tal y como lo aseveran los informes de la Organización Mundial del Comercio (OMC), son el resultado de la progresión del comercio mundial y de los procesos de liberalización de dichos intercambios. Y dentro de este incremento de los flujos comerciales la mayor parte se realizan bajo la modalidad de los transportes marítimos.

Los interrogantes radican en saber si las tasas de crecimiento se mantendrán en los próximos años al socaire de los nuevos rasgos de la globalización económica o, por el contrario, se llevará a cabo una contracción de los tráficos marítimos.

De una parte, al asistir a un proceso de globalización económica con un mayor número de países bajo las mismas normas comerciales hará estimular los flujos comerciales. El mayor incremento de productos internacionalizados y estandarizados como consecuencia de unas pautas de consumo más homogéneas reforzarán el uso de modos de transportes que sean capaces de trasladar dichos productos. Por tanto, no seremos ajenos a prever un continuo crecimiento de las tasas de tráfico marítimo tal y como se han venido aumentando en la década de los noventa. El Cuadro 1 que subraya los incrementos anuales del transporte marítimo también revela que dichas tasas son muy parejas a los ritmos de crecimiento de la economía mundial, esto es, un 20 por 100 desde 1990 a la actualidad.

De otra parte, estos elementos positivos se ven incrementados por el acceso constante y progresi-

(3) Véase al respecto el artículo de David HILLING y Michael BROWNE (1998): «Ships, Ports and Bulk Freight Transport», en Brian HOYLE y Richard KNOWLES, *Modern Transport Geography*, J. Wiley & Sons Ltd. London.

CUADRO 1  
EVOLUCION DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES  
POR TRAFICO MARITIMO

	Millones de toneladas	% tasa anual crecimiento
1970.....	2.605	13,0
1975.....	3.072	-4,0
1980.....	3.704	-2,0
1985.....	3.382	-0,8
1990.....	4.008	3,0
1991.....	4.120	2,8
1992.....	4.200	2,4
1993.....	4.330	2,6
1994.....	4.485	3,6
1995.....	4.651	3,7
1996.....	4.758	2,3
1997.....	4.953	4,1
1998.....	5.064	2,2

Fuente: Elaboración a partir de datos UNCTAD.

vo de los armadores a los mercados marítimos, que hasta el momento poseían ciertos grados de protección.

Junto a estos factores positivos tendríamos ciertos elementos que podrían frenar el transporte marítimo. Nos referimos, en primer lugar, a que los mayores niveles de globalización de la economía tenderían a conducir a una igualación progresiva de los costes de producción y de la cualificación de la mano de obra. Ello supondría un menor grado de validez a los principios de la tradicional teoría de las ventajas comparativas, en la que un país se especializará en aquellas producciones en las que se es más competitivo. La razón es que existirá un papel más combinatorio entre los lugares de producción y de consumo, acercándose ambos. De esta forma, el coste de transporte será absorbido cada vez más por las diferencias entre los costes de producción, por lo que el volumen global del transporte tenderá a reducirse.

La segunda de las tendencias que incitan a reducir el volumen del transporte tiene que ver con las diversas especializaciones industriales. Si asistimos a una eclosión de nuevas formas de energía (biomasa, térmica, solar) y de nuevas actividades y sectores punta (biotecnología, telecomunicaciones, economías de la información, etcétera), éstas no necesitan del transporte marítimo, con lo que podríamos vislumbrar una atenuación de los tráficos por vía marítima.

Lo que sucederá es que se lleve a cabo un proceso de complementariedad entre la información y el transporte, lo que coadyuva a la moderación del crecimiento del transporte marítimo.



COLABORACIONES

### ¿Quiere Europa ser una potencia marítima?

Resulta un hecho reiterado en los documentos oficiales que el transporte marítimo y las políticas portuarias adolecen de políticas comunes en la Unión Europea y hasta es difícil llevar a cabo y poner en funcionamiento reglas y políticas nacionales (4).

Es bien sabido, asimismo, que los transportes marítimos constituyen una actividad mundial y la aplicación de normas que regulan dicha actividad continúa siendo una asignatura pendiente en el plano institucional.

El reciente documento de la Comisión Europea titulado el «Libro verde sobre los puertos y las infraestructuras marítimas» es un buen ejemplo de ello, cuando afirma «diversos factores están intensificando la competencia entre los puertos y en el interior de los mismos. La liberalización del mercado interior, que afecta a los servicios del transporte, cambios tecnológicos como la aplicación de las tecnologías de la información y la normalización de la carga, y el desarrollo de la red trans-europea, acercan entre sí a las distintas partes de Europa y ofrecen a los organizadores y usuarios de los servicios de transporte mayores posibilidades de elección en el entorno del transporte multimodal. Esta mayor facilidad para cambiar de modo de transporte entre los Estados miembros subraya la necesidad de un marco comunitario que garantice una competencia libre y leal» (5).

Así las cosas, empezaremos por preguntarnos cuántos países formarán parte de la Unión Europea en el horizonte del año 2010. Si se logra la ampliación y Chipre, Malta y Turquía se integran en la UE, Europa restaura un gran poder marítimo. Tanto los incrementos de flotas como el volumen del transporte marítimo exigirán y reclamarán el desarrollo de políticas marítimas a la altura de las circunstancias y del porcentaje de mercado que poseen.

De la misma forma, es urgente y necesario acometer políticas que incidan sobre las redes y *mallages* del transporte marítimo y los equipamientos portuarios para formar una «economía marítima relacionada que sirva para integrar regiones costeras y territorios europeos».

Se perfilan varios cambios en el horizonte del 2010 bajo los supuestos de las nuevas integraciones y de los nuevos postulados de las políticas nacionales y europeas. En primer lugar, ciertos países dejarán de utilizar y amparar a los buques con banderas de conveniencia. En segundo lugar, será preciso definir un «acervo comunitario» o un conjunto de reglas de aplicación inexcusables en el campo sectorial. En tercer lugar, la aplicación de los nuevos estándares sociales y de seguridad deben ser obligatorios a fin de sostener una actividad, preservar el campo de actuación sectorial y conservar los mercados mundiales.

Las nuevas y necesarias normas y estándares europeos exigirán la desaparición de los buques con banderas de conveniencia, reforzando sus controles en los puertos y marcando sus prioridades a las empresas. A pesar de los reducidos costes de transporte que ofrecen dichas unidades que se abanderan, en la actualidad en Liberia, Panamá, Vanuatu, entre otros, será preciso estimular mayores niveles de exigencia en lo que concierne a la seguridad, control del medio ambiente y responsabilidades jurídicas.

Con ello se desea y se debe reforzar la «identidad europea», en su doble condición social y económica. En el plano social, en el sentido de reivindicar la identidad colectiva de un espacio político propio; y en el campo económico, no dejar lugar a dudas que se trata de fortalecer el sistema productivo y los vínculos económicos europeos.

El reciente accidente del buque Erika ha servido para poner de manifiesto la compleja realidad del mundo marítimo (6). Dicho barco con pabe-



COLABORACIONES

(4) «Hasta la fecha el sector portuario no ha ocupado un lugar central en el debate sobre la política europea del transporte» se afirma en el *Libro Verde sobre los puertos y las infraestructuras marítimas* elaborado por la Comisión Europea. Bruselas 10/12/1997 COM (97) 678 final.

(5) *Op. cit.*, página 6.

(6) Una de las grandes preocupaciones que suscitó el accidente a la vista de las experiencias anteriores en los casos de catástrofes marítimas radicaba en si es posible comprar los derechos de contaminación. Esta teoría cobra fuerza cuando apenas existe legislación europea para prevenir dichas catástrofes o cuando todavía es débil el derecho comunitario y nacional para la protección del

CUADRO 2  
DISTRIBUCION POR PAISES DE LOS BUQUES DE MAS DE 1.000 GRT CON REGISTROS ABIERTOS  
(Datos a 31 de diciembre de 1997)

	Oil Tankers	Dry Bulk Carriers	General Cargo	Containerships	Otros	Total
Panamá.....	381	1.104	1.321	398	663	3.867
Liberia.....	389	421	239	144	3000	1.493
Chipre.....	130	455	588	97	80	1.350
Bahamas.....	156	131	458	44	194	983
Malta.....	248	315	432	31	65	1.091
Bermuda.....	25	18	19	17	18	97
Vanuatu.....	2	25	45	—	47	119
Total.....	1.331	2.469	3.102	731	1.367	9.000

Fuente: Compilado por el secretariado de la UNCTAD sobre la base de Lloyd's Maritime Information Services London.

llón de conveniencia o de libre matriculación se caracteriza por una relación o vínculo muy débil entre el Estado y el barco que afecta a la matrícula del barco, a la nacionalidad del armador, a las características de los tripulantes, etcétera. La convención de Montego Bay de 1982 establece la necesidad de ese vínculo directo entre Estado y barco; si se deja escapar o no se realizan los necesarios controles a ciertos armadores y a ciertos países sobre ese «vínculo», estaremos asistiendo a una continua reclamación de perjuicios causados por aquéllos que no están sometidos a reglas y normas jurídicas internacionales (7).

La creciente competitividad y la apertura comercial ha acelerado la puesta en práctica de numerosos contratos que reafirman la creciente matriculación de barcos con pabellones de conveniencia. De esta forma se alejan de las normas que promueven los Estados, de las estandarizaciones de las condiciones sociales y jurídicas, de la defensa del medio ambiente, entre otras, siendo más laxas en el cumplimiento de las normativas internacionales.

El crecimiento de dichos barcos ha ido en

entorno contra la contaminación producida por hidrocarburos, productos químicos, nucleares u otros. Véase al respecto el interesante artículo de Michael MULLER (2000): «Total peut-il acheter le droit de polluer?», *Le Monde*, 12 de abril.

(7) Muy significativos fueron los titulares de la prensa francesa con motivo del accidente del buque Erika el 25 de diciembre de 1999 frente a las costas de Loire-Atlantique. «Le ministre de Transport veut organiser en février 2000 une table ronde sur la sécurité du transport maritime»; «La Commission de Bruxelles s'interroge sur les conditions des derniers contrôles techniques du pétrolier»; «L'identité réelle de son propriétaire est incertaine». Incluso se exige que «la cadena de las responsabilidades debe estar claramente identificada de manera que se puedan trazar unas políticas de controles sucesivos» afirmábamos en una reciente intervención en la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa cuando se abordó la discusión en enero del 2000.

aumento en los últimos años. Se constata que entre 1974 y 1997 la flota mundial ha aumentado en un 70 por 100, pero mientras que las flotas bajo pabellón nacional lo hacían en un 25 por 100, aquéllas que enarbolaban pabellones de libre matriculación experimentaban un alza del 150 por 100.

Por eso, cuando examinamos la flota marítima mundial habrá que conocer con exactitud las banderas de Estado y no se debe ocultar la realidad de este problema.

La expansión del comercio marítimo ha estimulado la construcción de una muy significativa flota que se ha ido concentrando en aquellos países de fuerte tradición y que hacen recaer en las actividades marítimas un valor estratégico de muy relevante significado. La fuerte concentración de las flotas nos hacen ver que los 25.676 barcos correspondientes a los 35 primeros países suponen el 88 por 100 del total mundial y alcanzan el 93 por 100 en lo que concierne al tonelaje.

De la flota mundial, el 57 por 100 está abandonado bajo pabellón nacional y el 42 por 100 en banderas de otros países. Porcentaje que se invierte si tomamos en consideración el tonelaje de dichas unidades (bajo banderas de pabellón nacional se sitúan el 42 por 100 y sobre banderas extranjeras el 58 por 100).

Entre los 35 países se contabilizan 11 de la unión Europea. Grecia en el primer lugar, seguida del Reino Unido en el puesto 8.º; Alemania en el 9.º; Suecia en el 10.º; Dinamarca en el 15.º; Italia en el 16.º; Francia en el 20.º; Holanda en el 23.º; Bélgica en el 27.º; España en el 31.º y Finlandia en el 34.º, que suman un total de 8.707 buques que representan el 33,91 por 100 de los 35 prime-

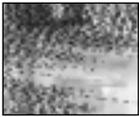


COLABORACIONES

CUADRO 3  
LOS 35 PAISES MARITIMOS MAS IMPORTANTES  
(Datos a 31 de diciembre de 1997)

	Buques		Buques	Tonelaje		Tonelaje
	Bandera nacional	Bandera extranjera	Total	Total (GRT)	% de bandera extranjera	% sobre total mundial
Grecia.....	848	2.240	3.088	123.841.740	65,53	17,63
Japón.....	882	1.925	2.807	89.254.361	77,26	12,71
Noruega.....	863	657	1.520	53.758.888	45,05	7,65
USA.....	473	752	1.225	45.317.272	72,65	6,45
China.....	1.574	432	2.006	38.030.950	41,76	5,41
Hong Kong.....	101	506	607	35.563.478	83,83	5,06
República Corea.....	485	370	855	24.878.608	62,45	3,54
Reino Unido.....	390	465	855	21.857.433	66,06	3,11
Alemania.....	530	1.046	1.576	21.616.024	64,10	3,08
Suecia.....	174	201	375	19.189.599	90,70	2,73
Taiwan.....	179	278	475	16.102.409	51,17	2,29
Singapur.....	439	253	692	15.771.872	34,64	2,25
Federación Rusia.....	2.356	246	2.602	14.801.570	27,84	2,11
India.....	369	75	444	12.385.938	13,01	1,76
Dinamarca.....	427	215	642	12.419.042	44,76	1,73
Italia.....	429	152	581	11.822.704	43,21	1,68
Arabia Saudí.....	66	62	128	11.238.406	91,16	1,60
Brasil.....	197	22	219	9.735.915	29,17	1,39
Turquía.....	440	34	474	7.598.185	41,75	1,08
Francia.....	175	110	285	6.284.545	2,95	0,89
República Islámica. Irán.....	146	5	151	6.118.200	88,59	0,87
Suiza.....	15	218	233	5.441.897	50,40	0,77
Holanda.....	476	204	680	4.550.659	2,90	0,65
Malaysia.....	227	20	247	4.492.657	1,46	0,64
Filipinas.....	337	13	350	4.217.485	25,82	0,60
Indonesia.....	466	94	560	4.192.657	97,46	0,60
Bélgica.....	26	133	159	4.181.469	45,55	0,60
Ucrania.....	476	98	574	3.750.707	22,26	0,53
Rumanía.....	208	21	229	3.643.830	32,09	0,52
Tailandia.....	234	59	293	3.473.993	88,29	0,49
España.....	120	188	308	3.236.910	15,22	0,46
Australia.....	67	29	96	3.200.017	64,90	0,46
Croacia.....	74	90	164	3.199.761	65,62	0,46
Finlandia.....	111	47	158	3.120.211	11,25	0,44
Kuwait.....	30	6	36	657.422.109	58,79	93,60
Total 35 países.....	14.410	11.266	25.676	702.385.069	58,00	100,00
Porcentaje.....	56,1	43,9	100	100		
Total mundial.....	16.772	12.347	29.199	702.385.069	58,00	100,00
Porcentaje.....	57,6	42,4	100	100		

Fuente: Recogidos del Lloyd's Maritime Information Service. London.



COLABORACIONES

ros países y el 9 por 100 del mundo. Este porcentaje es similar al que engloba el tonelaje de la flota europea sobre el total mundial, alrededor del 33 por 100.

Debemos destacar que los ratios que presentan los 11 países de la Unión Europea en lo que se refiere a los abanderamientos de sus unidades arrojan un índice para el cociente barcos con bandera nacional/barcos con bandera extranjera del 40 por 100. Sobresalen los casos de Grecia, Alemania, Reino Unido, Bélgica y España donde los barcos con bandera extranjera superan a los nacionales; en tanto que, por el contrario, Dinamarca, Italia, Francia, Holanda y Finlandia la situación revela la predominancia de las unidades con bandera de pabellón nacional.

También reseñamos la importancia de las flotas y la responsabilidad de los gobiernos a la hora de defender sus banderas. Si analizamos el reparto y distribución de las flotas atendiendo a las pabellones de los Estados tendríamos que son pocos los países en los que prevalecen las banderas propias y son casi nulas las banderas de otros pabellones. Son los casos de Turquía, República Islámica de Irán, Filipinas y Malaysia donde se presenta un ratio para la flota extranjera casi nulo.

Por el contrario son extremadamente altos los niveles de Suecia, Arabia Saudí, Bélgica, Suiza, España y Hong-Kong, en lo que concierne al arqueo de los bancos con pabellón extranjero que sobrepasan el 80 por 100 del total del tonelaje. Un alto porcentaje (15 de entre los 35 países)

superan el 50 por 100 de dicho ratio. Y, por el contrario, los países que más utilizan sus flotas con bandera propia son además de aquel grupo de cinco países los buques de India, Rumanía, Australia y Kuwait. (Cuadro 3).

### ***¿Habrá continuidad en los procesos de concentración empresarial?***

Estamos asistiendo a fuertes procesos de fusiones y adquisiciones de empresas, a la emergencia de la denominada «nueva economía»; y a los procesos de mundialización de los procesos productivos. El sector marítimo no puede quedar al margen de dichos ámbitos.

Si se han producido relevantes fusiones, adquisiciones y alianzas entre empresas del mismo sector, tales como los casos de las químicas, sector financiero, petróleo y automóvil, el sector marítimo está sujeto a idénticas tendencias.

En la actualidad ya existe un apreciable nivel de concentración empresarial en el campo de las líneas regulares. Así, los 10 primeros operadores realizan el 42 por 100 del tráfico mundial. Merced a los vínculos con otros operadores de pequeña dimensión se asegura el control de los transportes y además sostienen la atomización empresarial y la formación de alianzas para la realización de dichos transportes y el mantenimiento de los tráficos comerciales.

Sin embargo, las tasas de concentración son débiles en el campo de los tráficos de la carga seca (sólo el 17 por 100 del mundial está asegurado por los 10 primeros operadores); o el 20 por 100 para el transporte de petróleo. Con ello, somos de la opinión que el transporte marítimo todavía está en posición de ser objeto de procesos de alianzas y fusiones; y, en consecuencia, de asistir a nuevas dinámicas de concentración de operadores.

Los grandes armadores se están reagrupando en lo que se denomina *mega-alianzas* de transportistas a escala mundial. Este tipo de concentración buscan reducir el número de escalas portuarias. Y esa disminución de puertos de origen y destino determinan la creación de los *hubs portuarios*, dando lugar a fuertes procesos de concentración geográfica y al surgimiento de los

denominados tráficos *feeders* (esto es, aquéllos tráficos con embarcaciones de mediano porte que cubren líneas y trayectos entre puertos de menor importancia).

Por tanto, asistimos a una triple dinámica: a) un proceso de mega-alianzas en las rutas de larga distancia (transoceánicas preferentemente); b) un proceso de reducción de puertos para las grandes escalas; y c) una dinámica de compatibilidad entre las empresas grandes y las medianas para unir y combinar las otras rutas de menor tráfico.

En esta fase, llamada por Adalberto Vallega «el decollo transindustrial», estamos en presencia de la figura del transportista global (*Through Transport Operator*, TTO) que bajo un único contrato realiza el transporte «puerta a puerta»; es decir, integral desde el origen al destino, ampliando los campos operativos y abarcando los ciclos distributivos, mediante una oferta amplia y articulada.

### ***La especialización de los transportes marítimos. La containerización***

Los progresivos incrementos de los flujos comerciales en un mercado cada vez más competitivo y global requieren la búsqueda de una mejor productividad. En el transporte marítimo los objetivos radican, asimismo, en la ganancia de tiempo, de seguridad en el transporte y en el aprovechamiento de las economías de escala. Por eso, estamos asistiendo a las nuevas revoluciones técnicas basadas en la construcción de innovadores barcos, más grandes y más rápidos, capaces de trasladar y transportar unas cargas a mayor velocidad y con mayor seguridad.

Los nuevos prototipos que se estudian buscan el objetivo de desplazar por el Océano Atlántico una embarcación capaz de desarrollar una velocidad de 40 nudos y con una capacidad de transportar 8.000 contenedores de 20 pies, y lograr en un futuro próximo un buque que albergue los 10.000 contenedores.

El proceso de containerización es el fenómeno más relevante de los últimos años. El contenedor ha transformado el transporte marítimo: ha admitido la masificación y ha facilitado la



COLABORACIONES

CUADRO 4  
EVOLUCION DE LA FLOTA DE BARCOS PORTA-CONTENEDORES

	Buques	% flota mundial	Tonelaje 1.000 gt	% flota mundial	Contenedores 1.000 TEU	% flota mundial
1990.....	1.147	3,5	23.001	6,0	1.435	55,4
1991.....	1.189	3,5	24.598	6,2	1.557	49,8
1992.....	1.273	3,7	26.762	6,6	1.734	51,0
1993.....	1.339	3,9	28.442	6,9	1.875	51,7
1994.....	1.387	3,9	30.429	7,2	2.042	53,0
1995.....	1.590	4,4	34.859	8,0	2.355	56,6
1996.....	1.747	4,7	38.519	8,4	2.679	58,8
1997.....	1.930	5,1	42.770	9,0	3.053	61,5
1998.....	2.170	5,6	48.479	9,9	3.557	64,8

Fuente: Institute of Shipping Logistics. Bremen.

estandarización. Así, por ejemplo, el hecho de poder trasladar 7.000 TEU, con una carga útil de 12 toneladas, supone que una embarcación es capaz de transportar  $12 \times 7.000 = 84.000$  toneladas de productos manufacturados que otro medio de transporte sería incapaz de realizar y canalizar.

Además, la capacidad de transporte se ha utilizado para el transporte de productos intermedios destinados a ser transformados, ensamblados y acondicionados en otras fábricas y en otros países, en lugares diferentes del lugar de fabricación inicial. Por eso, el transporte marítimo por contenedor estimula la multi-localización, con lo que así se responde a la emergencia de la red de fábricas/talleres especializados, favorece la economía en red, siendo el contenedor la unidad de carga utilizada en dichos intercambios en red.

La intensificación del tráfico y la masificación del transporte marítimo por contenedor nos permite vislumbrar dos fenómenos que surgen al unísono: i) el crecimiento de la flota mundial de contenedores; y ii) la concentración de capital en el sector.

Para la concentración de empresas de contenedores lo apuntado en otro lugar (8) continúa siendo válido:

a) La distribución de las primeras veinte compañías marítimas que operan con contenedores presentan el siguiente cuadro: once son asiáticas, siete europeas y dos están registradas en América del Norte.

(8) GONZALEZ LAXE, Fernando (2000): *La globalización y la economía portuaria*, Instituto de Estudios Económicos de Galicia/Fundación P. Barrié de la Maza. Papeles de Trabajo número 30. A Coruña.

b) Dichas veinte compañías absorben el 48 por 100 de la capacidad del total mundial del transporte de mercancías en contenedores.

c) Algunas de estas compañías están ligadas a conglomerados industriales, en tanto que otras poseen acuerdos tradicionales de cooperación.

En suma, asistimos a un proceso de concentración del tráfico de contenedores por las empresas y compañías, que se extiende al control de las embarcaciones y al control de los trayectos.

De esta forma, la intensificación de los intercambios, la masificación de las cargas, la concentración de los tráficos alimentan la conformación de reagrupamientos de empresas por medio de mega-alianzas y al establecimiento de rutas comerciales que determinan la nueva geografía marítima, en la que se establecen las nuevas condiciones de jerarquía.

### *La competitividad y la capacidad de atracción de los puertos*

En las perspectivas de los nuevos cambios en la geo-estrategia marítima las rutas de los transportes estarán en función de los puertos de escala escogidos por los «transportistas globales»; esto es, aquéllos que determinan sus recorridos y funciones en razón de la posición geográfica y tarifaria de las redes de transporte multimodal (conjunto de la interrelación marítima, terrestre y ferroviaria).

Dichas redes reflejarán, sin duda alguna, la capacidad y la densidad industrial y económica de los territorios que abarca.

Esta descripción de la apuesta de los transportistas globales se traduce en reforzar los procesos de integración económica y constituir unas nuevas



COLABORACIONES

relaciones comerciales entre grandes y pequeños países desarrollados (por ejemplo, USA, Canadá, Unión Europea y Corea del Sur, Taiwan, Nueva Zelanda), y entre ciertas «islas de fuerte industrialización» (como Hong-Kong, Shanghai, Djarta, Dombay), tal y como apunta Pierre Veltz (9).

Los nuevos transportistas globales aspirarán a llevar a cabo un fuerte proceso de racionalización interna, sobre la base de adaptar el barco al volumen de tráfico esperado. En segundo lugar, asegurar las relaciones de tráfico entre las diferentes partes del mundo, potenciando en su caso los puertos de transbordo (*hub port*) donde los contenedores puedan cambiar de navío y continuar la ruta principal. En tercer término, lograr la mayor rentabilidad a cada línea regular directa.

Establecer la coordinación de las redes del transporte intermodales y el establecimiento de una *short list* de puertos deben determinar la nueva configuración del sistema de transporte europeo. Hasta el momento la Unión Europea no ha abordado con profundidad esta problemática, lo que ha favorecido las iniciativas de los operadores o de aquellas zonas que definieron acertadamente su papel de MIDA's (*Maritime Industrial Development Areas*). De esta forma, se contribuye a la determinación de las posiciones de excelencia, que apuntan hacia polos y centros de distribución mundial en un número muy reducido de áreas económicas (10).

La constitución de importantes centros de distribución aceleran la emergencia de modernos y amplios *hubs portuarios*, en la medida que el crecimiento del tráfico mundial de contenedores va en aumento (se suponen que se duplicarán los niveles actuales en los próximos diez años).

Este crecimiento de las transacciones engendrará la creación de nuevas terminales portuarias especializadas, bien sean por las reformas y acondicionamientos de las tradicionales, bien sea por la acometida de nuevas construcciones que exigen la construcción de terminales estandar que

requieren espacios de *stockage*; muelles y equipos de pórticos específicos adaptados a las nuevas buques y tráficos.

En este sentido cobra fuerza el desafío que poseen los puertos frente a los nuevos espacios económicos más competitivos. Para los puertos grandes el objetivo se sitúa en estar en la lista de los elegidos por los grandes grupos de armadores o de los que forman las mega-alianzas y ser capaces de constituirse en hubs. Para ello deben ofrecer grandes capacidades de acogida y de almacenaje; costes más bajos, gran fiabilidad, y eficientes conexiones con los otros sistemas de transporte.

Para los puertos de menor tamaño, los objetivos se reducen a captar los mayores niveles de tráficos, servir de plataforma para los feeders y situarse como solución alternativa a los grandes puertos (para los casos de desdoblamiento, de congestión y derivados de deseconomías de aglomeración).

De ahí que resaltemos la constitución de un registro que implica una cierta jerarquía de los puertos.

Estas perspectivas nos permiten clasificar las terminales en el mundo. En 1993 se contabilizaban alrededor de 199 terminales intermodales en USA y Canadá (aunque en ciertas áreas metropolitanas como Chicago existieran 14 y en el gran Nueva York 10) por 254 en la Unión Europea (excluyendo a Irlanda, Portugal y Grecia).

Además, según los mismos análisis, 21 ciudades poseen más de una terminal (Rotterdam poseía en aquél momento un decenal) y 186 ciudades se identifican con una única terminal intermodal (11). Este indicador viene a reforzar la necesidad de formular políticas integrales que complementen las instalaciones y equipamientos portuarios en combinación con los otros sistemas de transporte para incrementar las economías de aglomeración y las sinergia territoriales.

Los puertos deben basar, en consecuencia, sus estrategias en la combinación de: i) competitividad y rivalidad portuaria; y ii) complementariedad y conexión intermodales.

(9) VELTZ, Pierre (1996): *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*. PUF. París.

(10) Los ejemplos de los puertos del *Range* Norte-Europeo son evidentes. Los puertos de Rotterdam, Hamburgo, Amberes, Bremen y Le Havre experimentan fuertes crecimientos en el último bienio 1995-97 del orden del 11,5; 11,5; 27; 12 y 16 por 100, respectivamente, respondiendo a la potencia de sus economías locales.

(11) SLACK, Brian (1998): *Intermodal Transportation*, en Brian HOYLE & Richard KNOWLES, *Modern Transport Geography*, J. Wiley & Sons Ltd. London.



COLABORACIONES

En ese sentido adquieren relevancia las acciones que se pongan en marcha tendentes a ser un verdadero exponente creciente de las voluntades e identidades colectivas.

### 3. Las fachadas marítimas ante el siglo XXI

Las exigencias de la formulación de una estrategia a medio y largo plazo es una condición inexcusable para poder estimular los tráficos y apostar por la integración del sistema portuario dentro de las plataformas internacionales de distribución y conexión de las relaciones económicas internacionales.

La nueva logística contribuye a acelerar las funciones de gestión de las operaciones. Por ello, se requiere que las Autoridades Portuarias susciten políticas de cambio en los instrumentos de la gestión portuaria con el objetivo de afrontar, con garantías, un marco de referencia más abierto y competitivo, en el que la rivalidad entre puertos se convierte en elemento vivo de la concurrencia.

La dinamización de complejos portuarios ligadas a las economías locales también ha sido uno de los olvidos más significativos en los últimos años por parte de las Administraciones Públicas (tanto locales como regionales) y por distintos organismos corporativos de empresarios a la hora de perfilar las actuaciones de futuro. De ahí el continuo retraso, las evidentes carencias y el déficit de infraestructuras que adolecen ciertas economías y territorios marítimos. Es lo que ha llevado a los especialistas a definir, con delicada y extrema diplomacia, los «desencuentros entre puertos, entre tráficos y entre las economías locales y regionales».

Para afrontar el reto de la competitividad y la integración se ha de realizar una fuerte apuesta por las fachadas marítimas; definiendo su nuevo papel y revitalizando sus actuales infraestructuras y equipamientos con objeto de convertirse en una parte integrante de una red de transporte intermodal y formar parte de un nuevo *mallage* europeo que nos incluya en su red de conexión y en su marco de integración económico.

Incrementar el rendimiento económico de los complejos portuarios sólo se puede abordar bajo

la emergencia de nuevas sensibilidades colectivas sobre las opciones del re-ordenamiento territorial europeo. Desde los años setenta, todas las ciudades portuarias de la Europa Occidental han visto surgir las correspondientes especializaciones industrial-portuaria y por extensión la necesidad de nuevos espacios y la constitución de nuevos flujos comerciales. Por tanto, las nuevas tendencias económicas exigen adoptar nuevos sistemas de decisión, desechando los contenidos ligados al reduccionismo institucional, y tendiendo hacia fórmulas de administración global, basadas en programaciones que abarquen a territorios regionales. Esto es, se impone el concepto de *compact city* que asocia la combinación funcional, la diversidad social y la calidad medioambiental.

### Bibliografía

1. COMISION EUROPEA (1997): *Libro verde sobre los puertos y las infraestructuras marítimas*. Bruselas, 10 de diciembre de 1997. COM (97) 678 final.
2. FISCHER, A. y MALEZIEUX, J. (1999): «La crise de l'industrialisation portuaire en Europe Occidentale. Analyse à la fin des années 1980 et état de situation à la des années 1990», en A. FISHER y J. MALAZIEUX, *Industrie et aménagement*, L'Harmattan, París, páginas 83-96.
3. GONZALEZ LAXE, F. (1999): *Las regiones atlánticas europeas y los modelos portuarios*. Instituto de Estudios Económicos de Galicia/Fundación P. Barrié de la Maza. Papeles de Trabajo número 27, A Coruña.
4. GONZALEZ LAXE, F. (2000): *La globalización y la economía portuaria*. Instituto de Estudios Económicos de Galicia/Fundación P. Barrié de la Maza. Papeles de Trabajo número 30. A Coruña.
5. GOSS, R. (1995): «¿Una política para los puertos europeos?», *Boletín Económico del ICE*, números 2460-2461, 1995, páginas 5-14.
6. GOSS, R. (1992): «La política marítima en la Comunidad Europea», en G. de RUS, *Economía y Política del Transporte: España y Europa*, Ed. Civitas/MOPT. Madrid, páginas 227-249.
7. HOYLE, B. y KNOWLES, R. (1998): *Modern Transport Geograph*, J. Wiley & Sons, London.
8. PARLAMENTO EUROPEO (1993): *Política de puertos marítimos de la Comunidad*. Documento de Trabajo. Dirección General de Estudios. Luxemburgo.
9. WIKELMANS, W. y NOTEBOOM, T. E. (1995): «Los puertos europeos en el marco de las redes transeuropeas», *Boletín Económico de ICE*, números 2460-2461, páginas 15-26.



COLABORACIONES