

COMERCIO EXTERIOR Y ESPECIALIZACIÓN PORTUARIA: ANÁLISIS DE LA REALIDAD ESPAÑOLA Y SU POSICIÓN EL ENTORNO EUROPEO

por Andrés Artal Tur

Departamento de Economía
Universidad Politécnica de Cartagena (Spain)
E-Mail: Andres.Artal@upct.es

Resumen

El comercio exterior de España posee una significativa evolución en los últimos cuarenta años, fruto de la apertura al exterior y del proceso de modernización que caracteriza a la economía española durante este período. Asimismo, más del 85% del total de mercancías intercambiadas con el resto del mundo, en términos de volumen, lo hacen a través de los puertos españoles.

En este contexto, la presente investigación lleva a cabo el estudio de las características del sistema portuario español actual y su evolución en los últimos años. El análisis identifica sus principales rasgos desde el punto de vista de la especialización sectorial y geográfica de los tráficos y presenta un mayor detalle en el estudio de las Autoridades portuarias españolas, analizando el comercio marítimo individual de cada una de ellas por tipos de carga. Finalmente, la investigación concluye con una visión acerca de la posición relativa que ocupan los principales puertos españoles en el sistema portuario europeo para el segmento más dinámico del comercio marítimo internacional en la actualidad, el tráfico marítimo de mercancía en contenedor.

Palabras clave: Tráfico portuario español, especialización sectorial y geográfica, tráfico de contenedores, sistema portuario de la Unión Europea, TEUs.

Abstract

Spanish foreign trade has growth at a significant rate since the beginning of the process of openness and internationalisation of the Spanish economy in the 1960s. In this context, foreign maritime trade accounts for the 85% of the total Spanish trade in terms of volume.

In this research we study the structure and evolution of the Spanish ports in the recent years. The analysis includes the identification of the geographical and sectoral patterns of the maritime goods traffic developed through the Spanish ports as well as a more detailed study of the main traffics of every individual port.

Finally, this research presents an overview of the role that the main Spanish ports play in the most dynamic segment of maritime goods traffic at the present times, the container cargo, for the European Union context.

Keywords: Maritime goods transport, Spanish ports, geographical and sectoral patterns, container cargo.

JEL classification: L90, L92, R11, R12.

COMERCIO EXTERIOR Y ESPECIALIZACIÓN PORTUARIA: ANÁLISIS DE LA REALIDAD ESPAÑOLA Y SU POSICIÓN EL ENTORNO EUROPEO

Introducción

El comercio exterior de España posee una significativa evolución desde la apertura al exterior que caracteriza al país tras el Plan de Estabilización de 1959 y en especial desde la incorporación de España a la Comunidad Europea a mediados de los años 80 del pasado siglo XX. Más del 85% del total de mercancías intercambiadas con el resto del mundo, en términos de volumen, lo hacen a través de los puertos españoles.

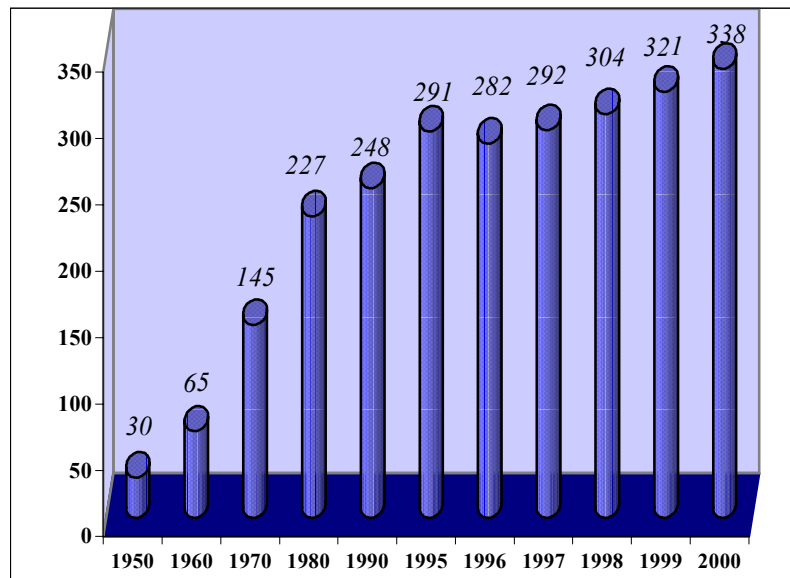
En este sentido, el impulso del comercio exterior nacional ha requerido de la modernización y adecuación de las actuales Autoridades portuarias españolas a la realidad propia del entorno comercial europeo e internacional en que se insertan, lo que ha significado una evidente modernización de las mismas, tanto en términos de sus infraestructuras físicas como de los propios procesos de gestión y funcionamiento.

La presente investigación se dirige a identificar las características del sistema portuario español en la actualidad. El análisis comienza con una primera caracterización de la evolución del sistema portuario español en términos de tráficos totales movidos durante los últimos cincuenta años, así como con una análisis con mayor detalle de la realidad inmediatamente anterior para las Autoridades Portuarias individuales. Seguidamente, se definen los principales rasgos de dicho sistema desde el punto de vista de su especialización sectorial y geográfica, así como se efectúa un análisis en mayor profundidad por tipos de carga y para los principales puertos especializados en ellas. Finalmente se concluye con una visión acerca de la posición relativa que ocupan los principales puertos españoles en el sistema portuario europeo para el segmento más dinámico del actual comercio marítimo internacional, el sector de los contenedores.

Evolución del tráfico portuario español: 1950-2000

El tráfico portuario de España ha seguido un patrón evolutivo similar al observado para el conjunto de la economía española, con unas tasas de crecimiento muy elevadas en la década de los 50 y 60, dado el ínfimo nivel de actividad del que partían, y una consolidación del espacio portuario que podemos situar en la década de los 80, entrando posteriormente en una etapa histórica donde el negocio portuario tenderá a modernizarse, especializarse e integrarse más estrechamente en la lógica transnacional asociada al comercio marítimo mundial (Gráficos 1 y 2).

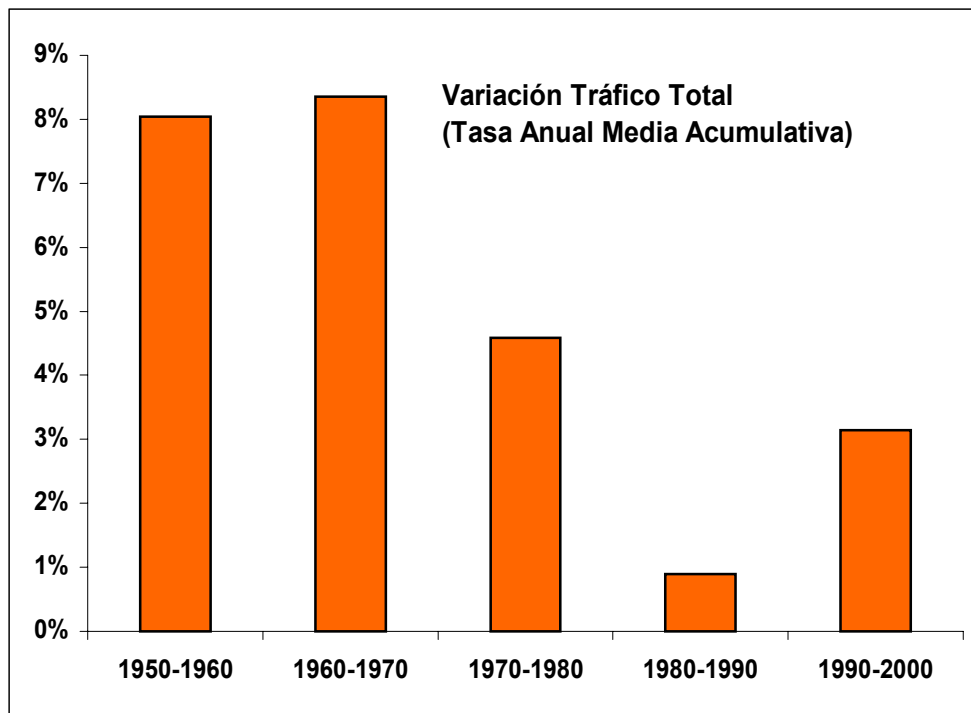
Gráfico 1. Tráfico sistema portuario español, 1950-2000



Fuente: Puertos del Estado

Los primeros años del período analizado, años 50 y 60, se caracterizan por unas elevadas tasas de crecimiento del tráfico portuario español que responden como se ha comentado al ínfimo nivel del que se partía, presentando tasas anuales acumulativas del 8%. Posteriormente, los años 70 conocerán un crecimiento menor aunque significativo (4%), mientras los años 80 serán años de mayor atonía (0,8%). Los años 90 traerán una recuperación en el volumen de mercancías movidas (3%) (Gráfico 2).

Gráfico 2: Crecimiento del tráfico portuario español, 1950-2000



Fuente: Puertos del Estado

Tráfico portuario español: panorama general

Si se lleva a cabo un análisis del tráfico portuario español desagregando las principales cifras por Autoridades portuarias, se observa como los principales puertos de España en términos de Toneladas Métricas (Tm) totales transportadas, eran en 1995 los puertos de Algeciras, Tarragona, Bilbao, Barcelona, Valencia y Gijón, con ligeros cambios en el año 2000 (Cuadro 1). No obstante, la especialización comercial difiere sensiblemente entre los puertos españoles, como veremos más adelante, observándose diferencias significativas entre los distintos negocios según estemos hablando de puertos especializados en el tráfico de graneles, cuyas cargas poseen un elevado peso pero un menor valor unitario, o puertos especializados en el tráfico de mercancía general, y en especial de contenedores, cargas éstas con un mayor valor medio por Tm transportada y mayor dinamismo del negocio.

Cuadro 1: Tráfico portuario español total, detalle por Autoridades portuarias**(en miles de Tm)**

Autoridad Portuaria	1995	(%) sobre el total nacional	2000	(%) sobre el total nacional	Evolución 1995-2000 (TMAA)
A Coruña	12.207	4,2%	12.614	3,7%	0,3%
Alicante	2.243	0,8%	3.047	0,9%	3,1%
Almería-Motril	8.811	3%	8.964	3%	0,2%
Gijón-Avilés	18.113	6%	23.945	7%	2,8%
B. Algeciras	36.987	13%	47.560	14%	2,5%
B. Cádiz	4.923	1,7%	4.653	1,4%	-0,6%
Baleares	10.650	4%	10.574	3%	-0,1%
Barcelona	23.293	8%	30.160	9%	2,6%
Bilbao	27.766	10%	28.639	8%	0,3%
Cartagena	10.919	4%	17.349	5%	4,7%
Castellón	7.739	3%	9.889	3%	2,5%
Ceuta	5.983	2,1%	2.896	0,9%	-7,0%
Ferrol- San Ciprián	6.896	2,4%	8.499	3%	2,1%
Huelva	16.364	6%	17.871	5%	0,9%
Las Palmas	10.814	4%	16.206	5%	4,1%
Málaga	9.247	3%	3.765	1,1%	-8,6%
Marín-Pontevedra	1.326	0,5%	1.684	0,5%	2,4%
Melilla	694	0,2%	802	0%	1,5%
Pasajes	4.147	1,4%	4.671	1,4%	1,2%
S. C. Tenerife	13.957	5%	16.974	5%	2,0%
Santander	4.702	1,6%	5.349	1,6%	1,3%
Sevilla	3.574	1,2%	4.492	1,3%	2,3%
Tarragona	28.705	10%	27.573	8%	-0,4%
Valencia	16.378	6%	25.394	8%	4,5%
Vigo	3.707	1,3%	3.877	1,1%	0,4%
Vilagarcía	561	0,2%	1.002	0,3%	6,0%
Totales	290.704	100%	338.449	100%	1,5%

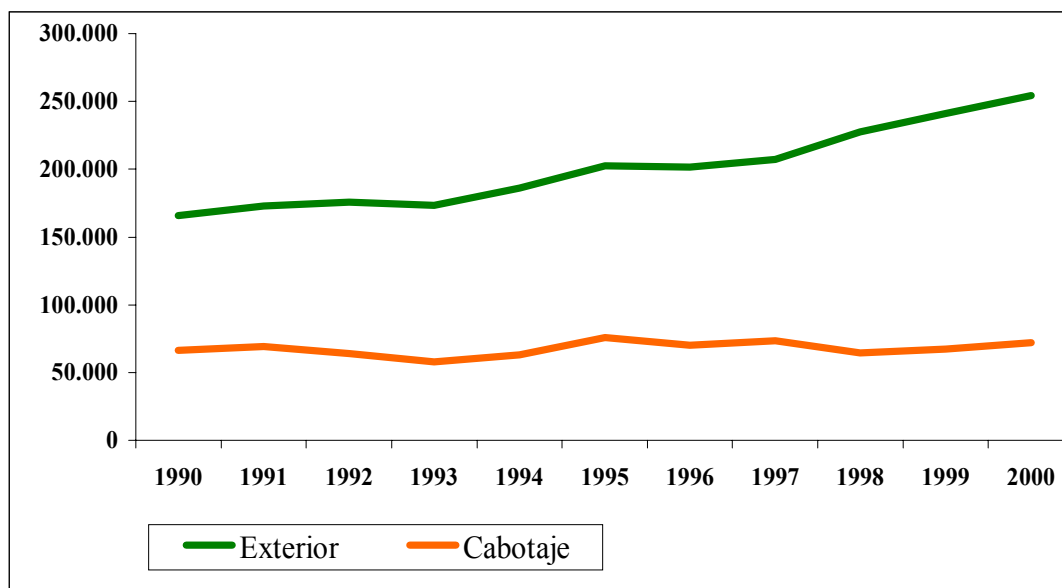
Fuente: Puertos del Estado

En términos de especialización geográfica se pueden identificar dos grupos dentro del sistema portuario nacional, aquellos puertos especializados en tráfico de cabotaje y aquellos cuyo tráfico mayoritario lo componen operaciones con el exterior. Para el conjunto del tráfico portuario nacional se observa la preeminencia del tráfico exterior, con un menor peso relativo del tráfico de cabotaje. Las cifras para el año 2000 muestran como el tráfico de cabotaje acumulaba el 22% del total del tráfico nacional, con el tráfico exterior representando el restante 78% (Gráfico 3).

En cuanto a los puertos españoles que se dedican predominantemente al tráfico de cabotaje destacan los puertos de Baleares, Las Palmas y Sta, Cruz de Tenerife, junto a Algeciras y Barcelona en menor medida. Estos son puertos que por su carácter insular o su situación estratégica se dedican al abastecimiento de los mercados locales o regionales, sirviendo de entrada para dichas producciones, tanto destinadas al consumo como a la producción e inversión internas.

Los puertos significativos en el tráfico exterior son, a su vez, Algeciras, Valencia, Barcelona, Bilbao y Tarragona. Además, dada la relevancia ya observada del tráfico exterior sobre el total comerciado a escala portuaria, son estos mismos puertos los que predominan en el tráfico total portuario español en términos de tráfico absoluto.

Gráfico 3: Evolución del tráfico portuario español, exterior vs cabotaje
(miles de Tm)



Fuente: Puertos del Estado

Pasando ya al análisis del tráfico portuario español en cuanto a su composición por grandes partidas y en términos de volumen comerciado en el año 2000, éste se caracteriza por el predominio de los graneles (64%) y, fundamentalmente, de los graneles líquidos, que representan el 37% del total movido. A continuación se sitúa la Mercancía general, que acumula el 32% y los graneles sólidos, con el 27%.

No obstante, el término de mercancía general agrupa categorías de productos muy diversas, por lo que cabe diferenciar en su seno entre la mercancía general *convencional* (12%) y la asociada al *tráfico de contenedores*, siendo éstas últimas las producciones con un mayor valor unitario (Ptas / Tm transportada). Dicha mercancía containerizada supone el 20% del total transportado, y posee un crecimiento superior, 7%, al del promedio de la carga a escala nacional, 5%, en 2000. El número de TEUs o contenedores equivalentes a 20 pies (Twenty Feet Equivalence Units) movidos por los puertos españoles en este año es de 7 millones, con un crecimiento asociado del 8,8% anual, lo que permite aproximar el dinamismo asociado a dicho segmento del negocio portuario. El tráfico portuario se completa con cargas residuales, en términos de volumen, como son la pesca fresca, las actividades de avituallamiento de los propios buques y el tráfico local, que acumula en conjunto una cifra ligeramente superior al 3% (Cuadro 2).

Cuadro 2: Tráfico Portuario Español por grupos de mercancías (en Tm)

		2000	%	
MERCANCIAS SEGÚN SU REPRESENTACIÓN	GRANELES LÍQUIDOS	124.838.309	37%	
	GRANELES SÓLIDOS	92.273.398	27%	
	MERCANCÍA GENERAL	CONVENCIONAL	41.308.191	12%
		EN CONTENEDORES	67.642.391	20%
		TOTAL	108.950.583	32%
	T O T A L		326.062.290	97%
OTRAS MERCANCIAS	PESCA FRESCA	270.186	0,1%	
	AVITUALLAMIENTO	PRODUCTOS PETROLÍFEROS	5.255.056	1,6%
		OTROS	2.806.789	0,8%
	TRÁFICO LOCAL		3.460.532	1%
	T O T A L		11.791.383	3,5%
TOTAL TRÁFICO PORTUARIO		337.853.673	100%	
Nº DE CONTENEDORES (TEUS)		7.017.036		

Fuente: Puertos del Estado

La evolución del tráfico portuario nacional por grandes grupos de mercancías permite observar como desde mediados de la pasada década las partidas de graneles,

tanto líquidos como sólidos, son las menos dinámicas, con retrocesos incluso en el tráfico total de graneles líquidos, mientras la mercancía general experimenta un crecimiento del 52% en su conjunto y del 70% para la mercancía containerizada, ambas partidas con una evolución muy diferenciada de los graneles (Cuadro 3).

Cuadro 3: Evolución del tráfico portuario español por grandes grupos de productos

	(en índices sobre Tm)				
	1995	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos (petróleo y sus derivados)	100	98,6	93,3	92,5	97,4
Graneles sólidos	100	90,7	100,7	112,8	117,0
Mercancía general	100	115,4	129,6	141,1	151,9
Contenedores	100	123,9	144,0	158,0	169,9

Fuente: Elaboración propia a partir de Puertos del Estado.

Un mayor detalle en el análisis del tráfico portuario español deja ver como los puertos españoles se pueden agrupar atendiendo a su especialización en los diferentes tipos de tráfico. Así, en el ámbito de los graneles líquidos destacan las Autoridades portuarias de Algeciras, Tarragona, Bilbao, Cartagena y Huelva. En los graneles sólidos el ranking español viene encabezado por Gijón-Avilés, Tarragona, Almería y El Ferrol-San Ciprián. La Mercancía general permite observar como los principales puertos especializados en este tráfico son los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona, seguidos a cierta distancia por Las Palmas, Bilbao y Baleares. Igualmente, el tráfico de contenedores está liderado por estos tres primeros puertos nombrados en la Mercancía general, Algeciras, Valencia y Barcelona, tanto en términos de volúmenes movidos como en número de contenedores, aproximados por su cifra en TEUs (Cuadro 4).

El comercio de productos del mar asociado al espacio portuario que se encuentra agrupado bajo la rúbrica “Pesca Fresca” permite observar como las principales lonjas y puertos pesqueros del territorio español son los de Vigo, La Coruña y Cádiz y en menor medida Castellón y Pasajes. Estas cifras destacan el predominio de los puertos de la cornisa norte española en cuanto a capturas pesqueras, seguidas a mucha distancia por los puertos del Mediterráneo. Finalmente, en cuanto al tráfico total en Tm, los puertos más destacados son el conjunto de los nombrados ya en cada partida anterior, a saber, Algeciras, Barcelona, Bilbao, Tarragona, Valencia, Gijón y Huelva (Cuadro 4).

Cuadro 4: Tráfico total de mercancías en los puertos españoles por tipos de carga, Año 2000. (Tm)

	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Mercancía General	Containers (Tm)	Containers TEUs	Pesca Fresca	Total Tráfico*
Alicante	0,1%	1,6%	1,2%	1,3%	1,6%	3,5%	0,9%
Almería-Motril	0,8%	8%	0,5%	0%	0%	1,5%	2,7%
Avilés	0,5%	2,5%	1,0%	0%	0%	4,6%	1,2%
B. Algeciras	15%	3,1%	21,1%	30,1%	28,6%	3,3%	14,1%
B. Cádiz	0,2%	1,9%	2,3%	1%	1,1%	10,9%	1,4%
Baleares	1,3%	2%	6,2%	3,2%	4%	0,4%	3,1%
Barcelona	7%	3,6%	16%	19%	19,4%	1,7%	8,9%
Bilbao	11,8%	4,8%	7,6%	6,5%	6,2%	0%	8,5%
Cartagena	11%	3,2%	0,5%	0,5%	0,5%	1,1%	5,1%
Castellón	6%	1,7%	0,6%	0,4%	0,3%	5,4%	2,9%
Ceuta	1,2%	0,1%	0,7%	0,1%	0,2%	0,1%	0,8%
Ferrol- San Ciprián	0,7%	7,6%	0,5%	0%	0%	0,1%	2,5%
Gijón	1,2%	18,9%	0,6%	0,3%	0,3%	2,6%	5,9%
Huelva	9,4%	5,7%	0,9%	0%	0%	2,2%	5,3%
La Coruña	6%	4%	0,3%	0%	0%	16,2%	3,8%
Las Palmas	3%	1,6%	7,9%	8,1%	8,8%	1,6%	4,8%
Málaga	1,6%	1,3%	0,3%	0%	0,1%	2,1%	1,1%
Marín-Pontevedra	0%	0,8%	0,8%	0,4%	0,4%	3%	0,5%
Melilla	0,1%	0,1%	0,6%	0,2%	0,2%	0%	0,2%
Pasajes	0,2%	3%	1,5%	0%	0%	4,5%	1,4%
S. C. Tenerife	7%	1,6%	5,4%	4,7%	5,6%	0,6%	5%
Santander	0,3%	3,9%	1,1%	0,1%	0%	2,6%	1,6%
Sevilla	0,2%	2,9%	1,4%	1%	1,3%	0%	1,4%
Tarragona	13,8%	10%	0,9%	0,6%	0,6%	2,8%	8,2%
Valencia	1,4%	5%	17,3%	20,9%	18,6%	1,1%	7,5%
Vigo	0%	0,5%	2,7%	2%	2,1%	28,1%	1,1%
Villagarcía	0,2%	0,5%	0,3%	0%	0%	0%	0,3%
Totales	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de Puertos del Estado (www.portel.es).

(*): La cifra asociada al Tráfico portuario total incluye las partidas de avituallamiento y tráfico local, no incluidas en este cuadro

Análisis del Tráfico portuario español por grandes grupos sectoriales

Tras el análisis del panorama portuario nacional efectuado en los apartados anteriores, se va a llevar a cabo el análisis del patrón de especialización portuario por grandes grupos para los diferentes puertos de España, resaltando aquellos puertos que sobresalen en cada área de especialización o sector.

Graneles líquidos

Como se ha venido señalando, los graneles constituyen la carga más importante en el panorama portuario español en términos de volumen, acumulando aproximadamente en el año 2000 el 64% del total del tráfico portuario nacional. En su seno se pueden distinguir a grandes rasgos dos grupos de cargas, como son los graneles líquidos y los graneles sólidos. El primero de estos grupos, graneles líquidos, son igualmente la principal mercancía transportada en términos de volumen, con un 37% del total transportado.

Los buques empleados en el transporte de dichos graneles líquidos se vienen a denominar como “graneleros” y son navíos de gran tonelaje cuyas bodegas poseen depósitos estancos donde se transporta la mercancía líquida, que posteriormente será descargada en los depósitos instalados en los mismos recintos portuarios, para su posterior refinado o simplemente a la espera de su distribución.

Como es obvio, las sustancias por excelencia objeto de este tipo de tráfico marítimo siguen siendo hasta el momento el petróleo y sus derivados, en definitiva productos del sector energético. Entre estos destacan el petróleo en crudo, el fuel-oil, la gasolina, el gas-oil, así como otros gases derivados del petróleo. Una partida que aparece en este grupo es la de vinos, licores y bebidas, fundamentalmente a granel, pues los de mayor valor unitario, al igual que otros productos energéticos más sofisticados, viajan hoy en día en contenedor, existiendo, asimismo, cierto tipo de contenedores con un diseño particularizado destinado al tráfico de estos líquidos más preciados.

Los principales puertos especializados en este tipo de tráfico son las Autoridades portuarias de Algeciras, Bilbao, Cartagena, Huelva y Tarragona, bien por su cercanía a

industrias pesadas o de refino a las que proveer de materias primas, o por la importancia que poseen como proveedores de la flota del ejército español, como en el caso del puerto de Cartagena, por ejemplo.

En este grupo de puertos, el petróleo en crudo sigue siendo el granel líquido por excelencia, acumulando más del 50% del tráfico total de este tipo de mercancías. Determinados puertos poseen, complementariamente, una mayor presencia de gases derivados del petróleo frente a otros, donde la siguiente mercancía en importancia son combustibles como el fuel-oil o el gas-oil.

Un aspecto interesante a resaltar consiste en que mientras el tráfico exterior es el predominante con respecto al petróleo en crudo como materia prima, tras su posterior refino en los recintos portuarios, algunos de sus derivados son posteriormente distribuidos por las provincias o regiones cercanas, lo que se refleja en el papel significativo asociado al tráfico de cabotaje en productos derivados del petróleo como el fuel-oil o el gas-oil y la gasolina (cuadro 5).

Cuadro 5: Clasificación por productos de los Graneles líquidos, (miles de Tm)

Autoridad Portuaria	2000				
	Total	Petróleo crudo ¹	Fuel-oil	Gas-oil	Gasolina
B. de Algeciras	18.204	10.821	3.193	1.216	991
Tarragona	17.190	7.618	2.298	550	374
Bilbao	14.764	9.128	2.004	1.638	951
Cartagena	13.750	9.237	373	661	401
Huelva	11.665	4.630	361	724	469
Barcelona	8.965	0,2	209	2.216	1.136
Tenerife	8.528	4.128	1.831	1.073	1.203
Castellón	7.670	4.681	436	1.170	1.075
La Coruña	7.632	5.043	818	345	466

Autoridad Portuaria	2000				
	Otros prod.	Gases energéticos del	Gas natural	Vino, bebidas, alcoholes y derivados	Resto de graneles líquidos
B. de Algeciras	69	737	0	1.026	151
Tarragona	3.839	1.096	0	95	1.320
Bilbao	498	206	0	339	0
Cartagena	695	739	1.340	23	281
Huelva	462	151	3.044	1,1	1.823
Barcelona	125	165	3.968	709	437
Tenerife	65	57	0	126	45
Castellón	13	69	0	0,1	226
La Coruña	720	169	0	3,1	68

Fuente: Puertos del Estado.

(1): El tráfico de crudo de petróleo es eminentemente exterior (el 97% de este tráfico es exterior para los puertos seleccionados).

Graneles sólidos

En lo que respecta a los graneles sólidos este grupo de cargas también posee una representación relativa significativa en el tráfico portuario nacional, siempre hablando en términos de volúmenes transportados, acumulando un 27% del total del tráfico marítimo español durante el año 2000.

Por tipología de productos encontramos mercancías tan dispares como carbón, minerales, productos siderúrgicos y sus derivados, cementos, productos químicos como los fosfatos, abonos y potasas, así como cereales, productos todos ellos que recurren a los buques graneleros para su transporte. Al igual que ocurre para determinados graneles líquidos, algunos productos clasificados como graneles sólidos son

transportados en la actualidad mediante el uso del contenedor, al ser estos de mayor valor unitario, calidad o incluso fragilidad (cuadro 6).

Cuadro 6: Clasificación por productos de los graneles sólidos

(miles de Tm)						
2000						
	Total	Carbón y coque del petróleo	Mineral de hierro	Chatarras de hierro	Productos siderúrgicos	Otros minerales y prod. metálicos
Almería-Motril	7.337	3.046	0	0	24	2.052
Ferrol-San ciprián	7.045	2.890	0	426	170	2.798
Gijón	17.417	9.564	6.482	22,4	375	342
Tarragona	9.235	4.990	6,8	19,9	40	161

2000						
	Fosfatos	Potasas	Abonos naturales y artificiales	Habas y harinas de soja	Cemento y clinker*	Otros graneles sólidos
Almería-Motril	24	16	311	0	1.822	42
Ferrol-San ciprián	0	0	81	0	42	638
Gijón	0	0	67	0	538	27
Tarragona	130	0	280	538	144	2.925

Fuente: Elaboración propia a partir de Puertos del Estado

(*): Incluye sólo las cargas de cemento y clinker transportadas en graneleros.

Como principales puertos españoles especializados en este tipo de tráficos destacan las Autoridades Portuarias de Almería-Motril, Ferrol-San Ciprián, Gijón y Tarragona. El carbón y el coque del petróleo lideran estos tráficos, seguido por los minerales metálicos y no metálicos y otros productos metálicos, el cemento y clinker y determinados productos químicos y cereales.

En definitiva, son productos de elevado peso y una no muy elevada relación entre valor y volumen, que obtienen una reducción considerable de sus costes de transporte asociados al utilizar este tipo de buques graneleros especialmente diseñados para estos tráficos.

Mercancía General

Entrando ya en el patrón portuario español asociado al tráfico de la Mercancía general podemos observar como en este grupo se engloban aquellos productos como las manufacturas y otros productos industriales, siendo éste el componente más dinámico

del comercio marítimo nacional, como ya apuntábamos anteriormente, en línea con las tendencias del negocio portuario observadas en el ámbito internacional, aspecto muy unido a la mayor rentabilidad media asociada a estos sectores frente a otras cargas que van perdiendo relevancia en el tráfico marítimo internacional o se encuentran estancadas. En estos tráficos, y sobre el conjunto nacional, sobresalen las Autoridades portuarias de Algeciras, Barcelona y Valencia y en menor medida Las Palmas, Bilbao y Baleares.

Algeciras se erige dentro del entorno portuario del Mediterráneo como una terminal de contenedores en tránsito sede de multinacionales del transporte de contenedores, en concreto las navieras Maersk y Sealand. Este tráfico no responde genuinamente a la existencia de una verdadera base industrial en su hinterland o área de influencia, sino más bien a su posición central en las estrategias de distribución continental de las compañías transnacionales citadas, aspecto que se ve reflejado en el cuadro 7, donde destaca para este puerto, y por encima del resto de partidas, el peso relativo de los contenedores en tránsito, las taras de contenedores y las taras de vehículos.

Por su parte, los dos principales puertos comerciales de España, ambos localizados en el litoral mediterráneo, como son Valencia y Barcelona, poseen un tráfico más estrechamente asociado a la actividad económica y exportadora de las industrias presentes en la región y del resto de su hinterland.

Cuadro 7: Clasificación por productos de la Mercancía General

(miles de Tm)

2000						
	Total	Productos Químicos	Materiales de Construcción	Frutas, hortalizas, legumbres y conservas	Cereales y sus harinas	Piensos y forrajes
B. de Algeciras	20.334	533	151	560	40	15
Valencia	25.218	1.377	4.099	619	793	393
Barcelona	29.804	2.738	837	516	375	360
Bilbao	27.519	774	454	166	22	305
Las Palmas	14.299	244	430	560	237	121
Baleares	10.230	90	577	180	173	156

2000						
	Tabaco, cacao y café	Madera y corcho, papel y pasta	Aceites y grasas	Maquinaria y repuestos	Automóviles	Resto de productos de consumo
B. de Algeciras	75	111	53	174	66	1.090
Valencia	72	1.276	95	350	423	1.229
Barcelona	543	888	570	975	1.078	2.633
Bilbao	44	984	39	411	228	463
Las Palmas	29	275	51	174	145	535
Baleares	7	178	29	89	136	792

2000						
	Pescado congelado	Otros prod. Alimenticios	Tara de vehículos	Tara de contenedores	Contenedores en tránsito	Otra Mercancía general
B. de Algeciras	35	260	1.206	3.499	12.214	1.342
Valencia	52	457	685	2.598	2.412	9.517
Barcelona	93	873	1.281	2.793	n.a.	15.884
Bilbao	13	132	24	868	n.a.	23.055
Las Palmas	166	610	803	880	2.234	7.340
Baleares	8	639	2.151	560	n.a.	5.257

Fuente: Puertos del Estado

El puerto de Valencia posee una marcada especialización en el tráfico de contenedores como veremos posteriormente, siendo sus principales cargas transportadas los materiales de construcción, donde predominan los productos cerámicos de la globalizada industria castellanense, seguidos a cierta distancia por los cereales y por

algunas materias primas destinadas a la industria regional como la madera y el corcho o el papel y la pasta de papel. Las cifras asociadas a los contenedores en tránsito y las taras de contenedores muestran la participación de dicho puerto en este dinámico segmento de negocio, llegando a superar el millón de TEUs anuales movidos.

Por su parte, el puerto de Barcelona presenta una especialización, dentro del contexto de la Mercancía general, basada en el transporte de productos químicos, cereales, maquinaria, automóviles y otros productos de consumo y alimenticios. Igualmente, su participación en el tráfico de contenedores del sur de la Unión Europea es destacable, acumulando al igual que Valencia un tráfico superior al millón de TEUs anuales, con una significativa competencia entre ambas autoridades portuarias, que se vienen consolidando como dos de los principales puertos comerciales del Mediterráneo.

Finalmente, las Autoridades Portuarias de Bilbao, Las Palmas y Baleares también poseen un peso significativo, en cuanto a recintos portuarios destinados al tráfico de Mercancía general, en el seno del sistema portuario español, aunque a cierta distancia de las tres anteriores. Cabe recordar que además el puerto de Bilbao al igual que el de Algeciras, sobresalían, como hemos visto en el capítulo de graneles líquidos, por su peso relativo a escala nacional en lo que se refiere al tráfico de combustibles en crudo y derivados del petróleo.

Para el puerto de Bilbao en este capítulo de la Mercancía general predomina el tráfico de productos químicos, productos de la industria papelera, así como de maquinaria y repuestos. En el caso de Las Palmas se observa una especialización en los productos alimenticios, seguramente destinados al mercado insular, en particular frutas, hortalizas y legumbres, materiales de construcción, química y cereales, y en el capítulo de productos industriales de consumo destacan diversas producciones, como los de la industria papelera, de la madera, la maquinaria y otros productos de consumo, aunque con menor relevancia que los productos alimenticios. Por último, los puertos de Baleares se caracterizan por el tráfico de materiales de construcción, productos alimenticios y otros productos de consumo, con un tráfico significativo de automóviles destinados tanto a la demanda privada residente como a la muy dinámica y rentable demanda del sector turístico.

Tráfico de Contenedores

El tráfico portuario español para la *mercancía containerizada* es el segmento del negocio portuario que mayor potencial de desarrollo presenta, encontrándose más directamente ligado a la actividad exterior de las empresas localizadas en las zonas de influencia o hinterlands de los puertos.

En términos de Tm containerizadas, los puertos españoles más especializados en este tipo de tráfico fueron durante el año 2000 y por el lado de las exportaciones, Algeciras, Valencia, Barcelona, Bilbao y Las Palmas, oscilando las cifras absolutas entre los más de diez millones de Tm cargadas en contenedor por Algeciras y los dos millones largos de Las Palmas. No obstante, en línea con lo ya avanzado en el epígrafe dedicado a la Mercancía general, los principales puertos nacionales en este dinámico segmento portuario son, sin duda, Algeciras, con sus particularidades que expondremos seguidamente, Valencia y Barcelona. Por el lado de las importaciones la especialización no presenta cambios significativos, destacando de nuevo Algeciras, Valencia, Barcelona, Las Palmas, Sta. Cruz de Tenerife, Baleares y Bilbao.

Este primer análisis descriptivo permite observar la mayor propensión exportadora de puertos como el de Valencia que exporta aproximadamente el doble de lo que importa, lo que denota su capacidad de dinamizar la economía de su región, canalizando las ventas exteriores del tejido empresarial local, así como el equilibrio existente en el puerto de Barcelona entre su capacidad de carga y descarga de mercancía containerizada, o la mayor especialización como puerto importador asociada a otros puertos nacionales como Las Palmas o Sta. Cruz de Tenerife, especializados en la captación de mercancía destinada a la demanda interior (cuadro 8).

Cuadro 8: Tráfico total de mercancías en contenedor en los puertos españoles

(en miles de Tm)

	2000					
	Exports	(%)	Imports	(%)	Total	(%)
Alicante	608		245		853	
Almería-Motril	0		0		0	
Avilés	0		0		0	
B. Algeciras	9.725	27%	10.608	34%	20.333	30%
B. Cádiz	484		202		686	
Baleares	417		1.725	5%	2.142	
Barcelona	7.178	20%	5.810	18%	12.988	19%
Bilbao	2.663	8%	1.704	5%	4.367	7%
Cartagena	285		68		353	
Castellón	218		21		239	
Ceuta	11		63		74	
Ferrol- San Ciprián	0		0		0	
Gijón	129		55		184	
Huelva	-		-		-	
La Coruña	0		-		-	
Las Palmas	1.849		2.664	8%	4.513	7%
Málaga	17		4		21	
Marín-Pontevedra	193		44		237	
Melilla	0		104		104	
Pasajes	-		-		-	
S. C. Tenerife	927		2.216	7%	3.143	5%
Santander	44		8		52	
Sevilla	507		146		653	
Tarragona	291		88		379	
Valencia	9.129	26%	5.006	16%	14.135	21%
Vigo	735		627		1.362	
Vilagarcía	-		-		-	
Totales	35.441	100%	31.418	100%	66.859	100%

Fuente: Puertos del Estado.

Si se analiza este mismo cuadro pero ahora denominado en términos de TEUs, (contenedores equivalentes a 20 pies), cargados y descargados, se observa como la distribución varía levemente frente a la presentada en términos de Tm. En términos generales, se puede decir que mientras algunos puertos mejoran su posición relativa en el contexto nacional, en particular el puerto de Valencia y muy ligeramente Algeciras, otros pierden levemente cierto peso relativo, como Las Palmas o Sta. Cruz de Tenerife (cuadro 9).

Esta situación no refleja otra cosa que las diferencias existentes en la composición sectorial de la carga asociada a los puertos españoles, ya que algunos puertos españoles mueven un número superior de contenedores anualmente, pero estos transportan cargas con un peso inferior en promedio.

Cuadro 9: Tráfico total de mercancías en contenedor en los puertos españoles

(en miles de TEUs)

	2000					
	Exports	(%)	Imports	(%)	Total	(%)
Alicante	57		56		113	
Almería-Motril	0		0		0	
Avilés	0		0		0	
B. Algeciras	947	28%	1.061	29%	2.008	28%
B. Cádiz	38		37		75	
Baleares	137		145		282	
Barcelona	689	20%	698	19%	1.387	20%
Bilbao	219	6%	214	6%	433	6%
Cartagena	20		19		39	
Castellón	9		10		19	
Ceuta	5		6		11	
Ferrol- San Ciprián	0		0		0	
Gijón	9		9		18	
Huelva	-		-		-	
La Coruña	0		-		-	
Las Palmas	294	9%	326	9%	620	9%
Málaga	2		2		4	
Marín-Pontevedra	14		14		28	
Melilla	9		9		18	
Pasajes	-		-		-	
S. C. Tenerife	201	6%	191	5%	392	6%
Santander	2		0		2	
Sevilla	45		45		90	
Tarragona	23		21		44	
Valencia	641	19%	666	18%	1.307	19%
Vigo	72		72		144	
Villagarcía	-		-		-	
Totales	3.441	100%	3.610	100%	7.051	100%

Fuente: Puertos del Estado.

El tráfico portuario español de contenedores se encuentra eminentemente orientado hacia el comercio exterior, destacando en este sentido los puertos de Algeciras, Barcelona, Valencia y Bilbao. En cabotaje destacan, además, algunos puertos

insulares como Las Palmas, Sta. Cruz de Tenerife y Baleares. Barcelona actúa como *puerto feeder* o nexo de unión para determinadas cargas destinadas al mercado nacional, de ahí su papel en el tráfico de cabotaje de contenedores (cuadro 10).

Cuadro10: Tráfico total de mercancías en contenedor

(en miles de TEUs)

	2000			
	Cabotaje	(%)	Exterior	(%)
Alicante	104		8	
Almería-Motril	0		0	
Avilés	0		0	
B. Algeciras	203	10%	1.805	36%
B. Cádiz	27		48	
Baleares	282	14%	0	
Barcelona	311	15%	1.076	22%
Bilbao	75		358	7%
Cartagena	19		19	
Castellón	0		19	
Ceuta	9		1	
Ferrol- San Ciprián	-		0	
Gijón	13		5	
Huelva	-		-	
La Coruña	-		298	
Las Palmas	322	16%	298	
Málaga	4		0	
Marín-Pontevedra	28		0	
Melilla	15		2	
Pasajes	-		-	
S. C. Tenerife	323	16%	70	
Santander	0		3	
Sevilla	91		0	
Tarragona	38		6	
Valencia	171	8%	1.136	23%
Vigo	31		114	
Villagarcía	-		-	
Totales	2.074	100%	4.977	100%

Fuente: Puertos del Estado.

Patrón geográfico de los principales puertos de España por grandes grupos de carga

En este epígrafe se va a desarrollar una aproximación al patrón geográfico asociado a los puertos más relevantes del ámbito nacional para cada uno de los tipos de tráfico definidos en el análisis sectorial. Las estadísticas utilizadas para definir el patrón geográfico de cada puerto individual se han obtenido de las Memorias Anuales de cada puerto, existiendo estadísticas tan sólo para aquellos destinos cuyo tráfico marítimo representa más de 1 millón de Tm anuales, por lo que no se recoge el total del tráfico, no obstante, incluye el mayor nivel de detalle disponible. El último dato disponible es, por otra parte, 1999.

Graneles líquidos

En este grupo hemos podido observar la relevancia de los puertos de Algeciras, Bilbao, Cartagena, Huelva y Tarragona.

En cuanto a Algeciras, su principal destino es el continente africano, y más concretamente el norte de África. Además, el tráfico con los países de la Unión Europea (UE-15), Rusia y Turquía completan el grueso del origen y destino geográfico de sus flujos marítimos.

Cuadro 11: Patrón geográfico graneles líquidos, 1999

(miles de Tm y porcentajes sobre Tm)

	Total tráfico	Participación Gran. liq. en Total tráfico (%)	Norteamérica	América Central y del Sur	Unión Europea (UE-15)	Europa del Este, Turquía y ex-URSS
Algeciras	41.908	41%	5%	2%	13%	7%
Bilbao	26.029	55%	9%	7%	35%	9%
Cartagena	12.378	71%	4%	6%	10%	11%
Huelva	15.631	59%	7%	6%	15%	10%
Tarragona	25.120	62%	11%	4%	8%	7%
	Asia	África	Oceanía	Total selección Áreas Geográficas*		
Algeciras	5%	27%	0%	59%		
Bilbao	14%	7%	0%	81%		
Cartagena	4%	37%	0%	71%		
Huelva	6%	31%	2%	78%		
Tarragona	8%	36%	0%	74%		

Fuente: Memorias Anuales de los puertos

(*): La cifra total no alcanza el 100%, pues sólo se incluyen aquellas rutas con tráfico superior a 1 millón de Tm.

Como es obvio el papel de terminal de distribución asociado al puerto de Algeciras se constata en su especialización geográfica, donde su posición estratégica se erige como un factor fundamental en cuanto a su capacidad de captar tráfico de mercancías. Dado su papel de distribuidor de cargas en el Mediterráneo, sus flujos transoceánicos presentan un carácter residual, como se constata en el cuadro 11.

Bilbao presenta un patrón geográfico centrado en los intercambios comerciales con la UE-15, cuyos flujos suponen el 35% de su tráfico total (no sólo el de graneles), patrón que se completa con los intercambios con Rusia, Turquía y Asia. África, América Latina y Norteamérica representan el 23% de los intercambios, pese a que individualmente no poseen una significatividad importante.

Por su parte Cartagena, que es quizás el puerto más especializado en graneles líquidos a nivel nacional, posee un tráfico centrado particularmente en África y en menor medida en la UE-15, Europa del Este, Rusia, Turquía y América. Argelia, Libia, Rusia, Egipto, Siria y Ucrania, son sus principales proveedores de productos energéticos, petróleo en crudo y gases derivados, así como de fuel-oil y gas-oil.

Huelva y Tarragona presentan un patrón geográfico muy similar al que caracteriza a Cartagena, pese a que la especialización del puerto de Tarragona es menor frente a los países de la UE-15, las economías en transición y Turquía y mayor frente al mercado norteamericano (USA, México y Canadá), del que importa gran parte de sus productos energéticos, destinados en buena medida a la cercana industria de refinado.

Respecto al grado de especialización que poseen estos cinco puertos seleccionados por su relevancia en los graneles líquidos a escala nacional, se observa como el puerto más especializado en este segmento del negocio portuario es el de Cartagena, seguido de Tarragona, Huelva y Bilbao. La importancia de la flota militar estacionada en Cartagena y la proximidad a la referida refinería en Tarragona parecen estar detrás de esta amplia especialización. En cuanto al grado de especialización de Algeciras se observa que no es tan elevado, pese a que el volumen de graneles líquidos que mueve anualmente es muy superior al del resto de los puertos analizados.

Graneles sólidos

En este segmento de la carga portuaria, se observa una especialización superior por parte de los puertos más centrados en el negocio del granel sólido frente al anterior análisis referido a los graneles líquidos, donde los puertos de Almería y Ferrol poseen un grado de especialización superior al 80% de su tráfico total y Gijón presenta cifras de aproximadamente el 90%. Tarragona diversifica sus actividades entre ambos tipos de graneles.

El análisis del patrón geográfico asociado a cada puerto individual nos permite observar como Almería, Ferrol y Tarragona concentran sus intercambios con África, en primer lugar y en una posición destacada, así como con Norteamérica, la UE-15 y en

menor medida con los países en transición, Turquía y Asia. Oceanía posee un carácter residual para estos tres puertos.

Cuadro 12: Patrón geográfico graneles sólidos, 1999

(miles de Tm y porcentajes sobre Tm)

	Total tráfico	Participación Gran. sol. en Total tráfico (%)	Norteamérica	América Central y del Sur	Unión Europea (UE-15)	Europa del Este, Turquía y ex-URSS
Almería-Motril	8.774	83%	12%	7%	14%	3%
Ferrol-San Ciprián	8.436	85%	9%	1%	20%	1%
Gijón	18.167	89%	13%	32%	5%	5%
Tarragona	25.120	35%	11%	4%	8%	7%
	Asia	África	Oceanía	Total selección Áreas Geográficas*		
Almería-Motril	3%	29%	2%	69%		
Ferrol-San Ciprián	28%	31%	0%	90%		
Gijón	0%	14%	15%	85%		
Tarragona	8%	36%	0%	74%		

Fuente: Elaboración propia a partir de Memorias Anuales de los puertos

(*): La cifra total no alcanza el 100%, pues sólo se incluyen aquellas rutas con tráfico superior a 1 millón de Tm.

Gijón por su parte posee dentro de este grupo una especialización geográfica peculiar, pues el grueso de sus intercambios se realizan con América Latina (Brasil y Venezuela), Oceanía (Australia), África (Sudáfrica) y Norteamérica (USA y Canadá), presentando el área de los socios comunitarios una escasa relevancia en sus intercambios (cuadro 12).

Mercancía General

Finalmente, el grado de especialización de los principales puertos del segmento de Mercancía general permite identificar diferentes grupos de puertos. Valencia es el puerto más centrado en este segmento de la carga portuaria con un 72% de su tráfico total, Algeciras, Barcelona, Las Palmas y Baleares se encuentran alrededor del 50%-

60% en su grado de especialización, mientras Bilbao no está tan ampliamente especializado en mercancía general (28%) como en graneles líquidos (55%), pese a que en términos absolutos, ocupe la tercera plaza en el ranking nacional en este tipo de cargas, tan sólo por detrás de Algeciras y Barcelona.

Los patrones geográficos de Algeciras y Bilbao ya se han comentado en los anteriores epígrafes, por lo que sólo volveremos sobre ellos en términos comparativos. Por su parte, el puerto de Valencia posee un patrón geográfico ampliamente equilibrado, con participaciones relativas muy similares de la UE-15, Norteamérica, Asia y el Norte de África, en línea con la exportación desarrollada por la industria regional, dada su mayor orientación exportadora constatada anteriormente. Los intercambios con Latinoamérica tampoco son desdeñables pese a se de menor intensidad y junto al comercio con los países en transición y Turquía acumulan el 13% del tráfico total anual.

Cuadro 13: Patrón geográfico mercancía general, 1999

	Total tráfico	Participación Merc. gen. en Total tráfico (%)	(miles de Tm y porcentajes sobre Tm)			
			Norteamérica	América Central y del Sur	Unión Europea (UE-15)	Total selección
						Áreas Geográficas*
Algeciras	41.908	53%	5%	2%	13%	58%
Valencia	23.864	72%	14%	8%	19%	71%
Barcelona	27.876	55%	10%	8%	18%	66%
Las Palmas	14.487	62%	1%	5%	19%	38%
Bilbao	26.029	28%	9%	7%	35%	81%
Baleares	9.343	64%	0%	0%	4%	5%
	Europa del Este, Turquía y ex-URSS	Asia	África	Oceanía		
Algeciras	7%	5%	27%	0%		
Valencia	5%	13%	11%	1%		
Barcelona	3%	8%	18%	0%		
Las Palmas	5%	1%	7%	0%		
Bilbao	9%	14%	7%	0%		
Baleares	0%	0%	0%	0%		

Fuente: Elaboración propia a partir de Memorias Anuales de los puertos

(*): La cifra total no alcanza el 100%, pues sólo se incluyen aquellas rutas con tráfico superior a 1 millón de Tm.

Barcelona posee quizás un patrón geográfico similar al de la Autoridad Portuaria valenciana pero con menor presencia en el mercado norteamericano y asiático y mayor en el africano, desde el cual importa materias primas e inputs energéticos (Argelia, Libia, Costa de Marfil). El resto de áreas poseen una participación residual en su tráfico.

En cuanto a la situación de las dos Autoridades Portuarias insulares seleccionadas, Las Palmas y Baleares, están merecen un comentario particular. En primer lugar se observa como la especialización de los puertos de Baleares está ampliamente destinada al tráfico de cabotaje con la península, tanto de importación como de exportación, el cual representa el 95% del total de su tráfico anual, por lo que su tráfico exterior es residual a todas luces.

Las Palmas, en otra situación pese a su insularidad, también posee un elevado del cabotaje, 55%, aunque muy por debajo del observado para Baleares. Sus intercambios proceden y están destinados fundamentalmente a la UE-15, y en menor medida a África, Latinoamérica (dado su histórico papel de enclave estratégico en las rutas que navegan hacia el nuevo continente), los países en transición y Turquía. El comercio con Asia y Norteamérica es obviamente residual, dada su elevada especialización nacional (cuadro 13).

El Sistema Portuario Español y su posición en la Unión Europea

En este apartado y tras haber realizado una caracterización de los principales aspectos asociados al sistema portuario español, se va a desarrollar un análisis de la posición relativa española en el seno del sistema portuario de la Unión Europea (UE-15). Sin embargo, no se efectuará para el conjunto de tráficos portuarios, sino para aquel segmento más dinámico del comercio marítimo actual, como es el transporte de mercancía containerizada o tráfico de contenedores. El patrón comercial que caracteriza a la UE-15 en este segmento comercial va a permitir constatar la mayor tradición, especialización y tamaño asociados a los principales puertos del norte de la Unión, frente a los esfuerzos realizados por los puertos mediterráneos del sur de la UE-15 para tratar de ganar cuota de mercado en este negocio del contenedor.

El espacio portuario de la Unión Europea: un breve apunte histórico

Ya hemos visto como el transporte marítimo da salida a la práctica totalidad del comercio internacional, contando, además, el segmento de los contenedores con un enorme potencial de crecimiento en un futuro inmediato. Sin embargo, la creciente competencia portuaria mundial y el desarrollo de redes transnacionales de transporte multimodal, son dos de los factores que van a condicionar el desarrollo de esta actividad en el ámbito internacional.

El espacio portuario europeo se caracteriza por la existencia de significativas diferencias entre la actividad portuaria de las cuencas norte y sur de la Unión Europea (UE-15), fruto de una evolución histórica claramente diferenciada, donde confluyen condicionantes de tipo geográfico, político y económico.

El continente europeo presenta una mayor concentración demográfica en los países del norte, lo que ha dotado a las instalaciones portuarias localizadas en estos países de una importancia muy significativa como instrumentos vertebradores de la actividad económica nacional. Además, los países del norte de Europa, en particular los Países Bajos y el Reino Unido, fueron los pioneros en el establecimiento de verdaderas “rutas comerciales transoceánicas”, por lo que el papel predominante jugado por sus puertos perdura hasta la actualidad, en el sentido de que, todavía hoy, existen determinados productos que acceden al continente europeo con carácter de exclusividad a través de estos puertos.

Puede decirse que, en términos generales, un puerto disfruta de un “monopolio natural” que se extiende a lo largo de su área de influencia o “hinterland”. La magnitud de este “tráfico cautivo” dependerá de diferentes factores, como son su proximidad geográfica con otros puertos, el grado de desarrollo de las infraestructuras terrestres o el grado de complementariedad alcanzado por los diferentes modos de transporte.

Históricamente, los puertos localizados en el litoral mediterráneo han tenido que hacer frente a una escasa competencia, dada la considerable distancia geográfica que los separa. Esta situación posibilita el surgimiento de áreas de influencia nítidamente definidas, caracterizadas por un escaso solapamiento entre ellas, por lo que el desarrollo de cada puerto ha estado estrechamente ligado al desarrollo regional o de su hinterland.

Por el contrario, el escenario en que se han desarrollado los puertos situados en el norte del continente es netamente diferente, ya que éstos se caracterizan por una mayor cercanía geográfica de sus instalaciones portuarias y por un solapamiento importante de sus hinterlands, lo que se ha traducido en una mayor provisionalidad de sus “tráficos cautivos”, lo que ha alimentado la competencia entre puertos vecinos, en lucha por ampliar o incluso sólo por mantener sus cuotas de mercado¹.

Esta situación introdujo un mayor dinamismo en sus procesos de desarrollo, respecto de los puertos del sur de Europa, siendo el caso extremo el de los puertos de Rotterdam y Amberes. Estos puertos han mantenido una rivalidad constante desde principios del siglo XX, dado que poseían un área de influencia muy próxima, caracterizada por una elevada densidad económica y una amplia orientación, de las economías nacionales en que se localizan, hacia los intercambios con el exterior. Mientras, en el sur del continente prevalecía la consideración de los puertos como un servicio público, caracterizados por un elevado grado de planificación, la gestión centralizada y la casi total ausencia de mecanismos de mercado en la determinación de los precios o en la asignación de los recursos, aspectos posibles en un entorno dirigista y de menor competencia (Compés, 1996).

Por su parte, el continente europeo no ha impulsado, hasta la actualidad, una verdadera red intraeuropea de transporte, con inversiones destinadas no sólo a la mejora de las condiciones de transporte en el interior del Mercado Único, sino también de cara al desarrollo de los necesarios servicios complementarios y anexos al transporte (ECMT, 1998; ECMT, 1995). Esto ha supuesto que en el pasado reciente existiera una elevada desconexión entre la actividad portuaria del norte y del sur de la UE, lo que permitió la evolución de ambas estructuras portuarias de una manera relativamente aislada. No es hasta el 1 de Enero de 1993 cuando se crean las condiciones para el nacimiento de un verdadero mercado europeo integrado (en el desarrollo del Acta Única), desapareciendo las restricciones arancelarias nacionales al comercio, ganando en sencillez el proceso administrativo asociado a los intercambios comerciales intraeuropeos y sentándose las bases para la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos en el seno de la Unión Europea.

¹ Para una comparación más detallada de esta evolución histórica véase Huet, 2000a, 2000b.

Este proceso, unido a la creciente globalización económica e internacionalización empresarial, está suponiendo una efectiva reorganización de las estrategias de negocio empresariales europeas. El surgimiento de redes de distribución intraeuropeas permite acceder a unos menores costes de transporte y a una reducción de los plazos de entrega de las mercancías. Este nuevo escenario va a suponer, por tanto, un incremento de la competencia entre los puertos cercanos, con el fin de atraer nuevos tráficos.

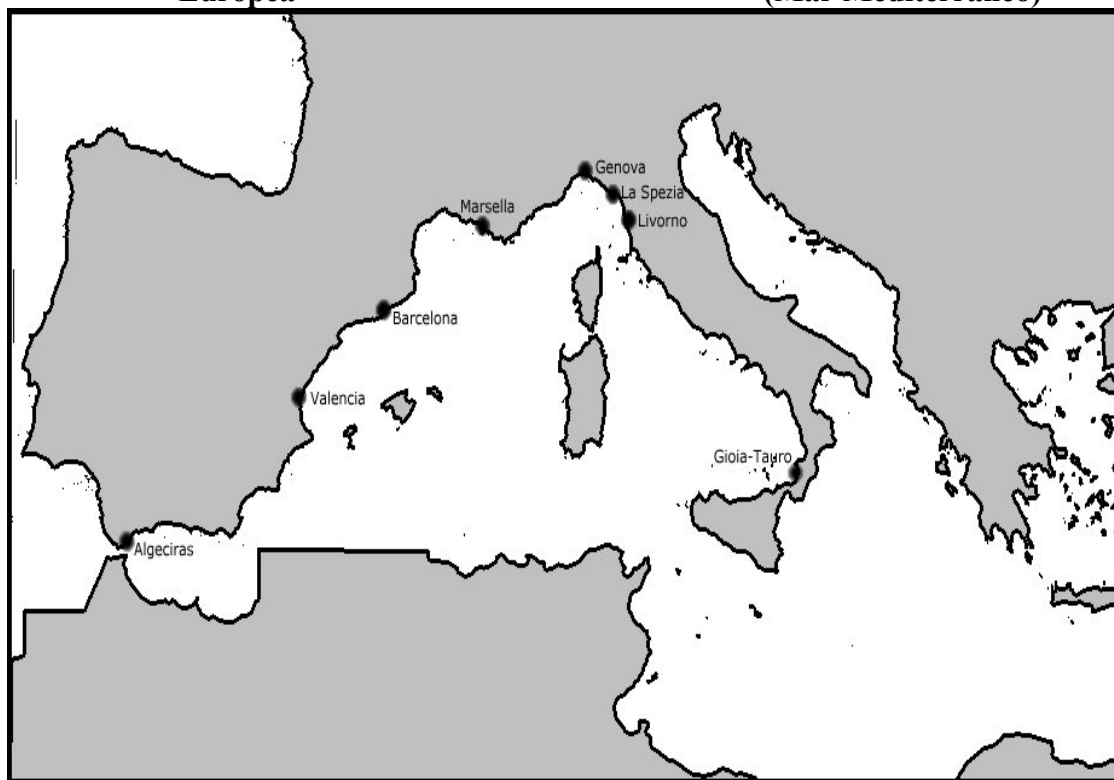
En los gráficos 4 y 5 se presenta la localización geográfica de los principales puertos en tráfico de contenedores de la UE, en su vertiente norte y sureuropea.

Gráfico 4: Principales puertos en tráfico de contenedores en el norte de la Unión Europea (Mar del Norte y Mar Báltico)



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 5: Principales puertos en tráfico de contenedores en el sur de la Unión Europea (Mar Mediterráneo)



Fuente: Elaboración propia

Está surgiendo, pues, un nuevo panorama portuario europeo, caracterizado por lo que se ha venido a denominar un “hinterland global europeo”, aspecto que está posibilitando que compañías transnacionales no europeas- especialmente norteamericanas y japonesas-, que anteriormente tenían distribuido su tráfico marítimo entre varios puntos de entrada continentales, estén optando por implantarse, únicamente, en uno o dos centros portuarios, desde los que distribuyen las mercancías hasta sus países de destino por todo el continente europeo, generalmente por vía terrestre. Además, se está implantando el modelo de *Distribución Central Europea*, que tiene como máximos exponentes a los puertos del norte de la UE, fundamentalmente Hamburgo, Rotterdam, Amberes y Felixstowe, pudiendo existir otro nódulo en el Mediterráneo, donde destacarán, sin duda alguna, los puertos de Algeciras, Gioia-Tauro, Malta, Génova, Valencia y Barcelona (Compés, 1996; Huet, 2000a, 2000b). Este modelo se halla, además, impulsado por una serie de factores como son el incremento del tamaño y la capacidad de carga de los barcos, con la consiguiente reducción del coste de transporte, el desarrollo del transporte intermodal y la mejora de las redes de

transporte terrestres, la creciente liberalización y globalización de los intercambios internacionales o el auge y la consolidación del uso del contenedor como medio de transporte. Otro aspecto incentivador de dicho proceso lo constituyen los acuerdos entre armadores o propietarios de los barcos, destinados a compartir espacio en los buques, con los que se trata de rentabilizar al máximo los viajes y, especialmente, las importantes inversiones implementadas en los recintos e instalaciones portuarias, base de su éxito y consolidación futuros.

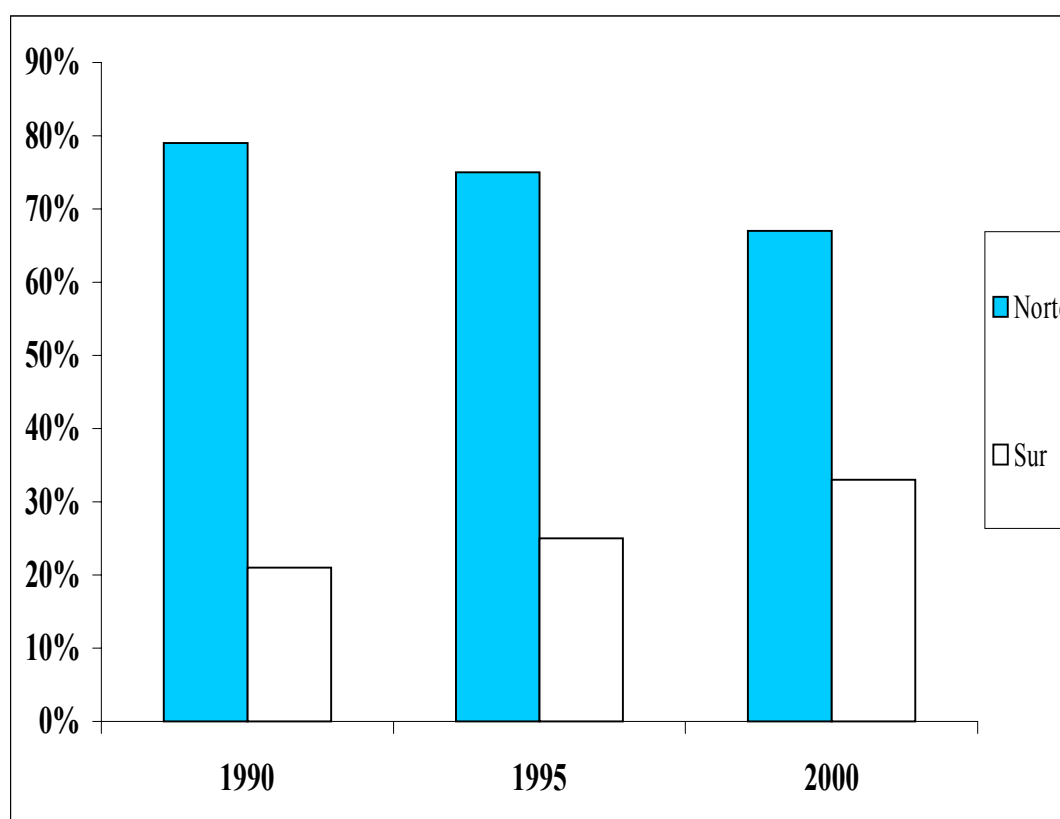
Este proceso desemboca en la concentración de las escalas transoceánicas marítimas en unos pocos y grandes puertos, que se han venido a denominar como “Main Ports” o “Mega Hub Centres”. Por su parte, los puertos que no son elegidos por la grandes compañías navieras como centros regulares de escala quedan relegados a servir como base para “tráficos feeder”, o alimentadores de los Main Ports, o bien se especializan en pequeños tráfico locales.

En cuanto al actual patrón de desarrollo portuario europeo, se observa como el norte concentra la mayor parte de los tráfico exteriores europeos por vía marítima, mientras los puertos del sur se encuentran en una fase de crecimiento y de elevada competencia, buscando estos puertos más pequeños su consolidación como plataforma portuaria destacada, para lo que igualmente se están invirtiendo significativos recursos en los recintos portuarios.

El negocio portuario de los contenedores en el espacio comunitario

Pasando al análisis por puertos, podemos constatar como los puertos noreuropeos acumulaban en el año 2000 el 67% del total del tráfico de contenedores de la UE-15, frente al 33% correspondiente al sur (Gráfico 6). Pese a todo, la evolución de ambos espacios portuarios en esta última década permite observar el mayor crecimiento asociado al espacio sureuropeo durante estos años, con un crecimiento asociado de su participación relativa que mejora en doce puntos porcentuales, lo que no es nada desdeñable, dada la mayor superioridad y tradición del espacio portuario del norte de europeo. Pese a la tendencia apuntada, es obvio que los puertos del norte va a seguir disfrutando de un liderazgo indiscutible en este segmento del negocio portuario en el futuro próximo.

Gráfico 6: Evolución del tráfico total de contenedores del norte y sur de la Unión Europea*



Fuente: Elaboración propia a partir de Hamburg Port Web Page (www.mainport-hamburg.de)

(*): Se han seleccionado los mayores puertos en tráfico de contenedores de ambos subespacios portuarios

Además de los factores históricos ya apuntados existen otros factores que pueden haber contribuido a la elección de los puertos del norte europeo como destino de los buques portacontenedores, como la existencia de mayores coste de manejo de carga y descarga entre ambos espacios portuarios, diferencial que no era despreciable en fechas recientes, dado, además, el volumen de tráfico existente a escala europea² (cuadro 14).

Puerto	Costes de manipulación por container (US\$)		Productividad (Tm por hora y grua)	
	Rango	Promedio	Rango	Promedio
	Norte de Europa: Hamburgo, Bremen, Rotterdam, Amberes y Le Havre	100/150	126	25/30
Sur de Europa: Barcelona, La Spezia, Valencia, Marsella, Génova y Livorno	180/200	194	15/25	19

Fuente: Study of the Mediterranean region (Port systems and Maritime transport) for the European
Comission's Directorate General VII

En cuanto a los puertos individuales que cuentan con mayor relevancia en el tráfico de contenedores en el espacio europeo, destaca el puerto de Rotterdam, muy por delante de los restantes con, aproximadamente, la quinta parte del tráfico europeo de contenedores en el año 2000. Le siguen en importancia otros puertos como Hamburgo, Amberes, Bremen y Felixstowe, todos ellos localizados en el norte europeo, los cuales acumulan, conjuntamente, más de la mitad del tráfico continental para este segmento y año. El único puerto que alcanza niveles similares en el sur de la UE es Gioia-Tauro, un puerto joven pero con una enorme progresión.

De nuevo resaltan las significativas tasas de crecimiento anuales acumulativas que han caracterizado a los puertos del sur de la UE en la pasada década, en especial a Gioia-Tauro, Algeciras, Génova, Valencia y Barcelona, tan sólo comparables a las asociadas

² Véase a este respecto la discusión incluida en Huet, 2000a, 2000b.

a dos de los puertos del norte, Amberes y Brujas, puertos cuyo auge en el tráfico de contenedores se localiza en estos mismos años 90 (Cuadro 15).

Cuadro 15: Tráfico total de contenedores de los principales puertos europeos							(miles de TEUs)	
	1990	1993	1995	1998	1999	2000	Distribución 2000 (%)	TMAA 2000 / 1990 (%)
Rotterdam	3.665	4.161	4.786	6.010	6.343	6.274	18%	5,5%
Hamburgo	1.968	2.486	2.890	3.546	3.738	4.248	12%	8%
Felixstowe	1.417	1.638	1.923	2.523	2.696	2.793	8%	7%
Bremen	1.197	1.357	1.524	1.812	2.180	2.712	8%	8,5%
Livorno	416	360	423	535	478	501	1%	1,9%
Algeciras	474	806	1.154	1.825	1.832	2.009	6%	15,5%
Gioia-Tauro	0	0	575*	2.125	2.253	2.652	8%	46,5%
Le Havre	857	894	970	1.319	1.378	1.486	4%	5,7%
Génova	310	342	615	1.265	1.233	1.500	4%	17,1%
Barcelona	447	501	689	1.095	1.234	1.388	4%	12%
Valencia	387	385	672	1.005	1.170	1.308	4%	13%
La Spezia	454	779	965	731	843	909	3%	7,2%
Marsella	481	431	498	660	663	722	2%	4,1%
Malta	94	288	514	1.071	1.044	1.033	3%	27%
Antwerp	1.549	1.876	2.329	3.265	3.614	4.082	12%	10,2%
Zeebrugge (Brujas)	334	490	528	776	850	965	3%	11,2%
TOTAL	14.050	16.794	20.480	29.563	31.549	34.582	100%	9,2%

Fuente:Elaboración propia a partir de Hamburg Port Web Page (www.mainport-hamburg.de)
 (*): La cifra de Gioia-Tauro es para 1996 y su TMAA comprende el período 1996-2000.
 TMAA: Tasa Media Anual Acumulativa

Por su parte, los puertos del sur, localizados en la ribera del Mediterráneo, presentan una evolución y unas características que reflejan la existencia de diferencias relevantes entre ellos. Los dos principales puertos en movimiento de contenedores son Gioia-Tauro y Algeciras, les siguen en importancia los puertos de Génova, Valencia y Barcelona, cuya actividad portuaria está directamente relacionada con el transporte de las producciones de ámbito regional y nacional, estando el crecimiento de su actividad ligado a la ampliación de su hinterland, y, por tanto, al crecimiento de la actividad internacional de las empresas a las que presta servicios.

A modo de síntesis es posible afirmar que el predominio del sistema portuario del norte europeo va a ser una constante durante los próximos años, pese a que pueda existir un progresivo acercamiento por parte de los puertos localizados en el sur. La consolidación de la actividad portuaria de los enclaves localizados en el sur europeo, va a depender de la capacidad innovadora que posea cada puerto en particular, plasmada tanto en la mejora de la actividad tradicional de carga y descarga asociada a dichos

puertos, como en el desarrollo de zonas logísticas o de servicios, en áreas próximas al recinto portuario.

Conclusiones

El comercio exterior de España y con él comercio marítimo poseen un espectacular crecimiento en los últimos cincuenta años, en consonancia con el desarrollo del mismo a escala internacional. En esta línea, el tráfico portuario presenta, obviamente, un desarrollo similar.

Así, los intercambios de mercancías con el exterior suponen el principal tráfico del sistema portuario español, asistiéndose a una reducción progresiva del tráfico de cabotaje, que irá perdiendo relevancia conforme se desarrolla el anterior.

En lo que se refiere a las cargas propiamente dichas clasificadas por grandes grupos, se observa que en el ámbito nacional destaca, en términos de volumen, la participación relativa de los graneles, tanto líquidos como sólidos, seguidos por la mercancía general. No obstante, en términos de dinamismo es precisamente la mercancía general, y en particular el tráfico de contenedores, el tráfico que más rápidamente evoluciona en los últimos años.

En cuanto al patrón sectorial que caracteriza a los diferentes puertos españoles, se ha podido identificar la significativa especialización de determinados puertos como Cartagena, Tarragona y Huelva en el segmento de los graneles líquidos, Almería, Ferrol y Gijón en el de los graneles sólidos o Valencia, Barcelona y Algeciras en el correspondiente a la mercancía general. Por su parte, se ha observado igualmente que cada uno de estos puertos presentan una especialización geográfica asociada a sus tráficos más significativos, la cual ha sido destacada en el análisis efectuado.

Finalmente, la investigación ha permitido identificar un patrón diferenciado en el segmento de los contenedores para los puertos del norte y del sur de la Unión Europea (UE). Así, los puertos del norte de la UE, con una mayor tradición en este tipo de tráficos, acumulan el grueso del mismo en el espacio portuario europeo. No obstante la actual distancia, la modernización de los puertos del sur de la UE les está permitiendo en estos últimos años reducir la desventajas relativas existentes en este dinámico segmento del tráfico portuario.

El lanzamiento del mercado único europeo en 1993 y el incremento de la competencia derivada en los intercambios de mercancías a nivel intra-regional, junto a las regulaciones que la propia UE está introduciendo en el sector, en la búsqueda de una mayor competencia en el mercado, están llevando a la aparición de un verdadero mercado integrado en el tráfico portuario donde sólo unos pocos puertos permanecerán en un futuro próximo como verdaderos centros de distribución de mercancías a escala europea.

Bibliografia

Compés, R. (coord.) (1996), *La Marca de Garantía de la Comunidad Portuaria de Valencia - Un instrumento de calidad para los servicios portuarios*, Conselleria d'Industria i Comerç, Ed Generalitat Valenciana, Valencia.

European Conference of Ministers of Transport (ECMT) (1995), *European transport trends and Infrastructural needs*, OECD Publications, Paris.

ECMT (1998), *Report on the Current State of Combined Transport in Europe*, OECD Publications, Paris.

Huet, F. (2000a), “La batalla de los Puertos Europeos por el Contenedor (I)”, Comercio Exterior nº 10, Noviembre.

Huet, F. (2000b), “La batalla de los Puertos Europeos por el Contenedor (II)”, Comercio Exterior nº 11, Diciembre.