

Análisis de competitividad y coyuntura del tráfico de cruceros en los puertos del Mediterráneo español y la costa Atlántica andaluza

Jerónimo Antonio Esteve Pérez^a; Antonio García Sánchez^b; José Enrique Gutiérrez Romero^a

(a) Unidad Predepartamental de Tecnología Naval, Universidad Politécnica de Cartagena

(b) Departamento de Economía, Universidad Politécnica de Cartagena

Paseo Alfonso XIII, 52, 30203, Cartagena

Teléfono: 868071283, E-mail: jeronimo.esteve@upct.es

Resumen. *El presente artículo trata sobre el tráfico de cruceros en el Sistema Portuario Español y en particular en los puertos del litoral Mediterráneo y la costa Atlántica andaluza. En concreto, se analiza la evolución de este tráfico portuario entre los años 2000 y 2011, así como, los factores y agentes que condicionan la inclusión en un itinerario de cruceros de un puerto. A continuación, se plantea un análisis estadístico con el fin de explicar la cifra de cruceristas que se registra en un puerto. Para este cometido se lleva a cabo en primer lugar, un análisis factorial por componentes principales y posteriormente con los factores obtenidos en el análisis anterior, se plantea un modelo econométrico con el que dar explicación a la cifra de cruceristas.*

1. Introducción

El fenómeno del turismo de cruceros se originó gracias a la unión de la industria del ocio y del transporte marítimo de viajeros. En el siglo XIX se desarrolló un importante tráfico de pasaje intercontinental (principalmente entre Europa y América) como consecuencia del fenómeno migratorio que en aquel entonces se dio [1].

En las últimas décadas, el turismo de cruceros ha crecido a un ritmo espectacular; de hecho, es el sub-sector del turismo que más ha crecido. La tasa media de crecimiento anual en los últimos 20 años supera el 8% y las predicciones indican que en 2015 se superarán los 22 millones de cruceristas en todo el mundo [2].

Los cruceros han cambiado de orientación, evolucionando desde el concepto de mero transporte marítimo hacia un enfoque turístico, y también adecuándose a las necesidades de la demanda [3]. En el crucero turístico moderno se combinan dos actividades básicas: la de alojamiento y la del transporte. Al hablar de un crucero el cliente lo que compra es algo más complejo que la experiencia de un buque, el itinerario juega un papel esencial, esto es la suma de destinos visitados a lo largo de la travesía. Por lo que aparece una imbricación entre destinos, puertos y buques [4].

2. Características del tráfico de cruceros

El producto que la naviera ofrece en el mercado lo constituye la suma del buque más el itinerario/región. La idea central es que el itinerario sea atractivo jugando un papel muy importante en ello los puertos y destinos del principio y fin del mismo. Se seleccionan aquellos puertos que potencialmente reúnen las condiciones idóneas para su utilización como *puerto base* y prestación de servicios técnicos y aprovisionamientos básicos e imprescindibles, dando

lugar en ocasiones a las denominadas escalas técnicas y aquellos otros que presentan un mayor atractivo turístico (cultura, playa, ocio, moda, compras, etc.) para su inclusión en el itinerario como puertos secundarios [3].

No obstante, el reparto de tiempos en la mar y estadias en puerto debe ser equilibrado. El crucerista debe tener la oportunidad de disfrutar de los restaurantes, servicios y entretenimientos a bordo, pero sin dar lugar al descontento por una travesía demasiado prolongada. Normalmente se considera que la distancia óptima entre dos puertos secundarios consecutivos viene fijada por una noche de navegación. A la vista de los factores anteriores y centrando la atención en el itinerario, en la elección de un puerto por parte de una naviera para que sus buques hagan escala en él participan tres actores: naviera, ciudad y Autoridad Portuaria.

2.1. Principales grupos de navieras de cruceros

El mercado de cruceros tiene un notable carácter oligopolístico [5]. Tanto es así que éste se estructura en tres grandes grupos que aglutinan varias navieras y un cuarto de navieras independientes. Los tres primeros se caracterizan por ser grupos multimarca y se les conoce por “las tres grandes” (*The big Three*). Éstas son *Carnival Corporation & Plc.*, *Royal Caribbean Cruises Ltd.* (RCCL) y *Star Cruises*. A fecha de junio de 2012 “las tres grandes” poseen el 79,22% de la capacidad de pasajeros a nivel mundial destacando *Carnival Corporation* con un porcentaje ligeramente superior al 49,59% de la capacidad total.

Finalmente, con una capacidad conjunta del 20,78%, las características de las navieras independientes son de lo más variado en lo que a segmento de mercado, tamaño de los buques, itinerarios que cubren, etc. se refiere. Entre éstas destacan por su tamaño *MSC Cruises* y *Hurtigruten*. Como norma general en este grupo, las navieras que lo integran necesitan realizar

fuerzas inversiones para preservar su independencia, ante el proceso acelerado de concentración y crecimiento impuesto por *The Big Three* [3].

2.2. Evolución del tráfico de cruceros en España

El Sistema Portuario Español (SPE) de titularidad estatal está integrado por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias (AA.PP.) [6]. El tráfico de cruceros es uno de los más importantes tráficos dentro del SPE. Cada vez es mayor el interés mostrado por las AA.PP. en desarrollar y fomentar este tráfico en sus muelles. En el presente apartado se analiza la evolución de este tráfico en los puertos españoles entre los años 2000 y 2011, utilizando como indicador para este cometido la cifra de pasajeros de crucero que han registrado.

En términos generales, entre los años 2000 y 2011 el tráfico de cruceros ha registrado un crecimiento medio del 14,17% en el SPE. En los últimos doce años se ha cuadruplicado la cifra de cruceristas que arriban a los puertos españoles, pasando de aproximadamente dos millones de pasajeros de crucero en el año 2000 a superar los ocho millones en 2011, Fig. 1.

Por zonas geográficas, los puertos del Mediterráneo y la costa Atlántica andaluza concentran el mayor volumen de pasajeros de cruceros con aproximadamente tres cuartas partes del total de pasajeros en el SPE, seguido de las Islas Canarias con un 20% y el Norte de España con un 5%.

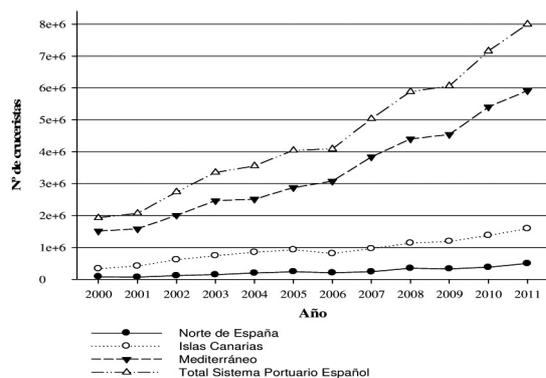


Fig. 1. Evolución de la cifra de cruceristas en el Sistema Portuario Español entre los años 2000 y 2011.

Centrando la atención exclusivamente en los puertos del Mediterráneo y la costa Atlántica andaluza. Esta zona la componen un total de 19 puertos que presentan tres patrones de comportamiento distintos en lo que al tráfico de cruceros se refiere. En primer lugar existe un grupo de puertos en los que este tráfico no está consolidado en sus muelles, presentando en el periodo estudiado cifras nulas de pasajeros de crucero salvo en contadas excepciones, es el caso de Bahía de Algeciras, Alcudia, Castellón y Huelva. A continuación, un segundo grupo con un tráfico de cruceros ligeramente más consolidado que en los puertos enumerados anteriormente, pero con una evolución irregular alternando periodos de

crecimiento y descenso, éstos son Tarragona, Ceuta, Melilla y Motril. En tercer lugar, los 10 puertos restantes sí que presentan un tráfico de cruceros consolidado a lo largo de todo el periodo, son los puertos de Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Bahía de Cádiz, Valencia, Ibiza y Formentera, Mahón, Alicante, Cartagena y Almería.

3. Análisis estadístico

En los apartados anteriores se ha analizado, por un lado, las características del tráfico de cruceros y por otro, la evolución de este tráfico en el Sistema Portuario Español. Mediante el estudio conjunto de ambos conceptos particularizado para los puertos del Mediterráneo español y la costa Atlántica andaluza, en este apartado se realiza un análisis que pretende conocer qué factores y con qué relevancia determinan la inclusión de un puerto en un itinerario de cruceros. Para lo cual se lleva a cabo en primer lugar un análisis factorial por componentes principales y a continuación con los factores obtenidos una regresión lineal.

3.1. Definición de variables

La variable dependiente del modelo a plantear debe ser un indicador del volumen del tráfico de cruceros que registra anualmente cada uno de los puertos de que trata el análisis. En este sentido, se toma como indicador de referencia la cifra de cruceristas por ser más sólido frente al número de escalas de buques de crucero y suma del arqueo bruto (G.T.) que representa el total acumulado de escalas de buques de crucero. Ya que estos dos últimos presentan limitaciones estadísticas.

El conjunto de variables independientes con el que se pretende explicar la cifra de cruceristas registrada en cada puerto se puede englobar en tres grupos, que son, características del *hinterland* turístico asociado a cada puerto (nº de plazas hoteleras disponibles), recursos “generados” en la ciudad portuaria (nº de museos) y características del puerto. Este último grupo aglutina parámetros técnicos (Longitud de muelle disponible para el atraque de buques de crucero, Puerto Base y Calado Medio), así como, económicos (Tasa del Buque y Tasa del Pasaje) que gravan el uso de las instalaciones portuarias por parte de los buques de crucero. Concretamente, el análisis de componentes principales se realiza con los datos correspondientes al año 2011 para cada una de las variables de los 10 puertos que disponen de un tráfico de cruceros consolidado.

3.2. Análisis factorial por componentes principales

Mediante la aplicación del análisis factorial por componentes principales se intenta realizar una agrupación de las variables definidas en el apartado anterior. Con el fin de hacer más sencilla la interpretación de la matriz factorial tras la extracción, se ha optado por realizar una rotación Varimax

que tiene la propiedad de reducir el número de variables con pesos altos en un factor [7]. De los resultados del análisis factorial, es posible reducir a tres componentes las siete variables explicativas definidas anteriormente, explicando el 89,60% de la varianza total.

La interpretación a la componente uno está fuertemente asociada a la infraestructura turística de la ciudad portuaria, relacionada con esta componente es posible formular la siguiente hipótesis H_1 “Una mayor infraestructura turística lleva asociada una mayor cifra de cruceristas”. Profundizando en el análisis, la infraestructura turística estaría compuesta a su vez de dos tipos de infraestructuras, por un lado infraestructura urbana representada por el “Nº de plazas hoteleras” cuya incidencia positiva sobre la cifra de cruceristas se fundamenta en la relevancia turística de la ciudad; y por otro, infraestructura portuaria representada por la “Longitud de Muelle” disponible para el atraque de buques de crucero.

La componente dos quedaría definida por el atractivo turístico de la ciudad portuaria. De tal forma que la hipótesis asociada a ésta sería H_2 “Un mayor atractivo turístico en la ciudad, sin limitaciones técnicas del puerto de destino (calado), se asocia con una mayor cifra de cruceristas”.

Finalmente, en la tercera componente la carga asociada a las variables “Tasa del Buque” y “Tasa del Pasaje” permiten interpretar ésta como un indicador económico. Por lo que, la hipótesis que se formula relacionada con esta componente sería H_3 “Unos costes de escala mayores implican una menor cifra de cruceristas”.

3.3. Regresión múltiple

Tras la interpretación de los componentes extraídos en el análisis de componentes principales, se procede a realizar una regresión lineal con los factores obtenidos anteriormente como variables independientes y la cifra de cruceristas registrada en los diez puertos de estudio en el año 2011 como variable dependiente.

De los resultados obtenidos de la regresión, solo la variable correspondiente a la infraestructura turística es estadísticamente significativa. Ésta es positiva por lo que se corrobora la teoría mencionada anteriormente en la interpretación de los componentes extraídos. De tal forma que cuánta más infraestructura turística disponga el *hinterland*, su incidencia sobre la cifra de cruceristas será positiva frente a otro *hinterland* con menor infraestructura. No rechazando por tanto la hipótesis H_1 .

Respecto a la no significatividad de la hipótesis H_2 , en sucesivas etapas de esta investigación se procederá a definir nuevas variables *proxy* del atractivo turístico de la ciudad portuaria con el fin de ahondar en el análisis de la repercusión de este factor en la cifra de cruceristas.

En cuanto a la hipótesis H_3 , el hecho de que la variable económica representada por los costes de escala del buque en puerto no sea estadísticamente significativa, pone de relieve el elevado poder de negociación de las navieras frente a las AA.PP.

4. Conclusiones

La tasa de crecimiento del 8,15% registrada durante los últimos veinte años por el turismo de cruceros a nivel mundial, ha influido en la evolución positiva de este tráfico portuario en España. Junto a este hecho cabe tener en cuenta también, las excelentes instalaciones portuarias con que cuenta el SPE en todas sus zonas litorales, así como, la posición estratégica que ocupa España en dos de las principales rutas marítimas del mundo.

La fuerte concentración de la oferta en el mercado de cruceros, dado por el oligopolio de tres corporaciones empresariales, genera que el cliente (turista de cruceros) esté supeditado a la disponibilidad de buques de cruceros en un determinado destino atendiendo a los criterios establecidos por las navieras y no tanto por el de los cruceristas. Adicionalmente, este oligopolio influye también en el mercado portuario otorgando a las navieras una gran supremacía frente a las AA.P.P. en el proceso de definición de los puertos que cubre un itinerario.

Referencias

- [1] Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia (2009) *El turismo de cruceros* (Valencia: Publicaciones de la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Valencia).
- [2] Cruise Market Watch (2011) Growth of the Cruise Line Industry. <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>. (Consulta: 10/04/2012).
- [3] OMT (2008) *Turismo de cruceros-Situación actual y tendencias* (Madrid: OMT).
- [4] Gui, L. and Russo, A. P. (2011) Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines-evidence from the Mediterranean. *Maritime Policy and Management*, 38 (2), 129-150.
- [5] Soriani, S., Bertazzon, S., Di Cesare F. and Rech, G. (2009) Cruising in the Mediterranean: structural aspects and evolutionary trends. *Maritime Policy and Management*, 36 (3), 235-251.
- [6] Ministerio de Fomento (2012) Los puertos de interés general del Estado. http://www.puertos.es/sistema_portuario/presentacion.html. (Consulta: 18/04/2012).
- [7] García, E., Gil, J. y Rodríguez, G. (2000) *Análisis Factorial* (Madrid: Hespérides).