

El tráfico marítimo y la actividad portuaria

FRANCISCO JOAQUÍN CORTÉS GARCÍA*

En el presente artículo se realiza un análisis descriptivo de la actividad portuaria en España en la década de los noventa. Se destaca la importancia del sector portuario en el ámbito de los transportes y se precisa la organización de dicho sector en nuestro país que ha optado por la fórmula anglosajona, al menos nominal, de la Autoridad Portuaria. Igualmente, se precisa la multifuncionalidad de los puertos en las economías modernas, en las que no son sólo puntos de acceso para el transporte sino algo más (espacios de planificación urbanística, zonas lúdicas y de recreo, centros de negocio, etcétera).

Palabras clave: puertos, tráfico portuario, transporte marítimo, economía portuaria.

Clasificación JEL: L92.

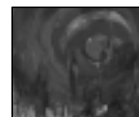
1. Introducción

La especialización productiva hace que el transporte y la logística sean dos actividades esenciales para el crecimiento y desarrollo económicos, no sólo por su contribución neta al PIB de cada país, sino también por los efectos indirectos e inducidos que dimanen transversalmente a la mayoría de las actividades económicas y que escapan a la contabilidad nacional. El transporte tiene como objeto esencial la modificación de la localidad de los bienes sin alterarlos o transformarlos intrínsecamente. En este momento nuestro interés se centrará en el transporte marítimo y en la actividad de arribo y desarribo a los puertos, es decir, a la actividad portuaria.

El transporte marítimo es una actividad que, como es obvio, acompaña a la curva del ciclo económico en sus puntas y valles. En la actualidad la industria del transporte marítimo mundial se encuentra inscrita en un entorno eminentemente competitivo en el que hay un desfase neto entre

la oferta, la capacidad o el potencial de la industria, y la demanda, las necesidades modales de transporte de la economía en su conjunto. Este desfase arraiga en la mitad de los años setenta y se prolonga hasta la actualidad, con una tendencia a moderarse en el primer lustro de la presente década. No obstante el transporte marítimo ha crecido de forma importante en el último cuarto de siglo ganando en tonelaje desplazado y en fiabilidad y seguridad. De hecho, con objeto de hacernos una idea de su importancia, podemos decir que en torno al 90 por 100 del comercio exterior de la UE se realiza por vía marítima, y en torno a la tercera parte de comercio interno en este espacio económico se realiza por esta vía. En nuestro país, aproximadamente el 85 por 100 de las importaciones y el 70 por 100 de las exportaciones utilizan los puertos nacionales (Nombela y Trujillo, 1999).

Según Coto e Inglada (Coto e Inglada, 1999), el transporte marítimo ha crecido en el último cuarto de siglo más del doble en volumen de mercancías desplazadas, y la estructura del mismo se ha visto modificada en su ponderación de forma sensible. Si a mediados de los setenta el transpor-



COLABORACIONES

* Gerente Provincial del Instituto de Fomento de Andalucía.

te de petróleo y sus derivados superaba la mitad del tráfico mundial, a finales de los noventa tan sólo representa algo más del la tercera parte, ganando peso los principales graneles y otras mercancías. Una de las principales causas de este cambio en la composición de la carga desplazada se debe a las políticas de sustitución del petróleo por energías alternativas implementadas por los países desarrollados.

2. El puerto y la actividad portuaria

Como es obvio, la evolución descrita de forma un tanto sumaria del tráfico marítimo mundial está íntimamente relacionada con la actividad portuaria, trasladando una similar situación competitiva en el ámbito internacional. Pero la actividad portuaria no se reduce exclusivamente al atraque y desatraque de los buques, incorpora además una serie de servicios como centro combinado de transporte (marítimo-terrestre) que no se pueden obviar.

El puerto es una realidad multifuncional y polivalente con importantes efectos sobre la cadena logística y la vida de las ciudades en las que se sitúa; un auténtico monopolio natural en el que pueden concurrir en régimen de competencia varias empresas en la provisión de múltiples servicios (Nombela y Trujillo, 1999). Sin ánimo de ser exhaustivos, podemos realizar la siguiente acotación funcional/conceptual del puerto:

- El puerto es un acceso: un área de atraque y desatraque de buques (su función natural).
- El puerto es un *vado* litoral.
- El puerto es un área urbana (el puerto tiene una función sobrevenida en la nueva planificación urbanística y en la organización espacial de las ciudades).
- El puerto es un área industrial (no sólo incluye carga y descarga sino también manipulación de productos).
- El puerto es un área de conexión intermodal (básicamente marítimoterrestre).
- El puerto es un área logística y de almacenamiento.
- El puerto es un área lúdica.
- El puerto es un área comercial.
- El puerto es un paisaje.

La situación de monopolio natural de los puertos va a depender de los servicios que ofrezca, de la proximidad de otros puertos de similar rango, de su *hinterland*, o zona de influencia, y de las comunicaciones por carretera de la ciudad a la que pertenece, del grado de privatización y concurrencia privada de determinados servicios y empresas dentro del área portuaria, etcétera.

La mayoría de los puertos en la actualidad ha experimentado importantes cambios relacionados con la mejora de la competitividad y con la mecanización de las tareas principales. La masiva utilización de contenedores, que facilitan sensiblemente el transbordo y el almacenamiento, ha permitido incidir en la mecanización de las actividades portuarias. A ello ha contribuido también el incremento del tamaño de los buques. En España, el índice de *contenedorización* se situó en el 60 por 100 en 1997 (Nombela y Trujillo, 1999).

La tendencia actual global es la incorporación de empresas privadas a la provisión de los servicios portuarios, mejorando la eficiencia y la competitividad del puerto.

CUADRO 1 TIPOLOGÍA PORTUARIA		
Tipo de puerto	Caracterización	Ejemplo
TIPO LANDLOR	La infraestructura es propiedad de la autoridad portuaria, que se ocupa sólo de la gestión, no actuando como operador. Los servicios son prestados por empresas privadas que son propietarios de los activos de la superestructura.	Buenos Aires, puertos españoles...
TIPO TOOL	La autoridad portuaria es titular de la infraestructura y de la superestructura (edificios) y equipamientos (gruas...). El sector privado provee los servicios en régimen de concesión o licencia.	Amberes, Seattle...
TIPO SERVICES	La autoridad portuaria es responsable del puerto en su conjunto: es propietaria de la infraestructura, superestructura y se encarga de la provisión de servicios del puerto.	Singapur

Fuente: Elaboración propia a partir de Nombela y Trujillo, 1999.

3. La estructura portuaria en España

Para un país como España, con un importante litoral y un elevado grado de internacionalización de su economía, el desarrollo del tráfico marítimo y de las infraestructuras portuarias es capital. En



COLABORACIONES

la actualidad la actividad portuaria en nuestro país se caracteriza por un carácter abierto y competitivo. El transporte marítimo está avanzando en el proceso de liberalización, perdiendo peso el tráfico de pasajeros (sobre todo frente al tráfico aéreo) y alcanzando un notorio realce el transporte de mercancías. La estrategia del Plan de Infraestructuras (1993-2007) de España, en materia de transporte marítimo, se está centrando en la búsqueda de una adecuación sostenible entre la oferta y la demanda en un entorno de globalización y mundialización económica.

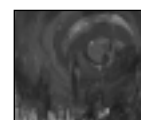
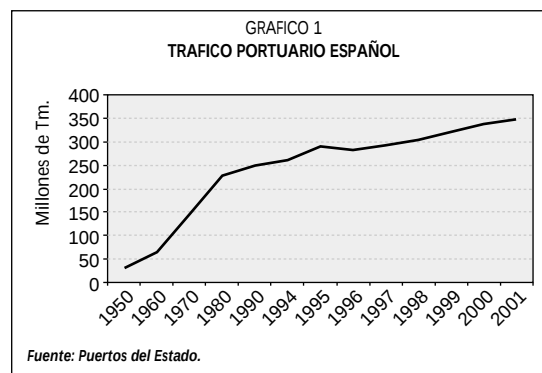
La política portuaria del Gobierno y la coordinación y control de la eficiencia del sistema portuario son ejecutados por el Ente Público, dependiente del Ministerio de Fomento, Puertos del Estado. Dicho sistema portuario está constituido en nuestro país por 27 Autoridades Portuarias, siguiendo la nomenclatura de origen anglosajón (Port Authority), en las que se engloban 50 puertos de interés general (*sic*, Ministerio de Fomento) por su dimensión internacional y su carácter estratégico. La gestión de los puertos menores está transferida a las Comunidades Autónomas. El modelo orgánico de los puertos españoles, en sintonía con la tendencia mundial, es el *landlord*, y la regulación básica de la industria viene determinada por la Ley de Puertos de 1992, cuya principal contribución ha sido la de descentralizar el modelo incrementando sustancialmente la autonomía de las Autoridades Portuarias en la gestión del puerto, línea que se ha acentuado aún más con la modificación de 1997.

Desde el punto de vista económico y financiero, el modelo español de puertos es halagüeño en la medida en que es rentable y no precisa de subsidios para su funcionamiento. Desde el punto de vista de la inversión, la UE ha contribuido presupuestariamente de forma significativa. Dicha autosuficiencia en cuanto a rentabilidad pone de manifiesto las bondades del sistema de gestión de los puertos, basada en altas cotas de autonomía.

4. La actividad portuaria en España. La inversión portuaria

En el año 2001 el tráfico portuario total correspondiente al sistema portuario de titularidad esta-

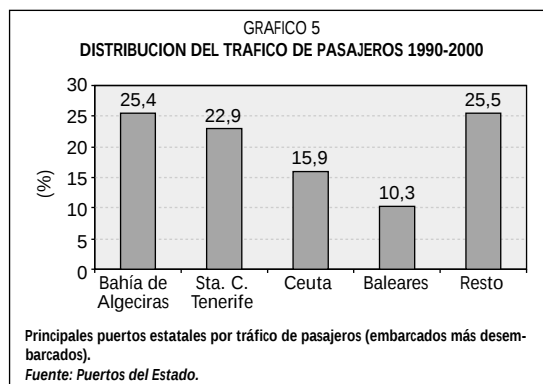
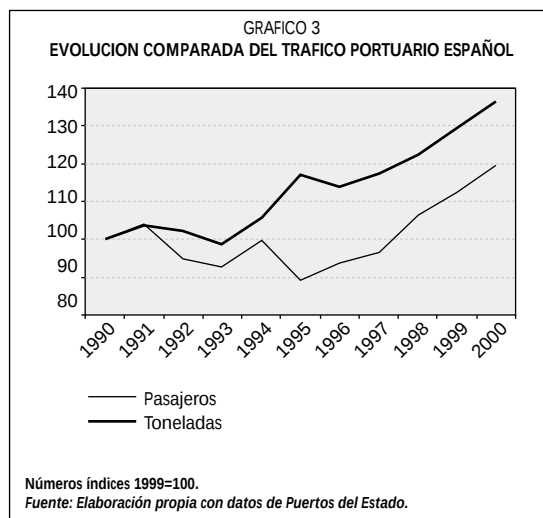
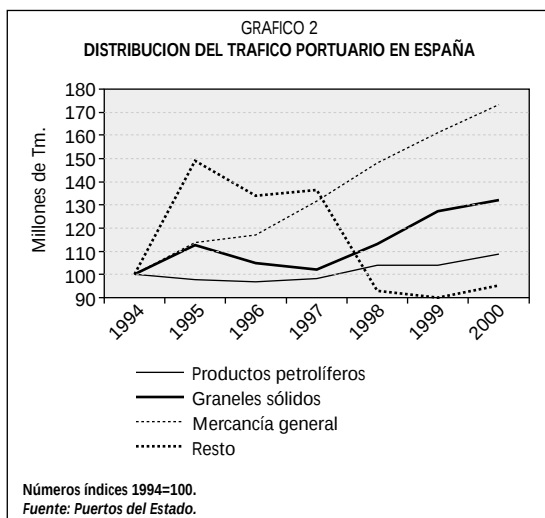
tal ascendió a 348,4 millones de toneladas, lo que supuso un crecimiento frente al año anterior en torno al 2 por 100 (en 2000, con respecto a 1999, el tráfico creció un 5,39 por 100). En los últimos cincuenta años del siglo XX el tráfico marítimo en España se ha multiplicado por 10, y en los últimos 20 años ha crecido un 45 por 100. En este sentido, se puede decir que, prácticamente, durante toda la década de los noventa el crecimiento del tráfico portuario ha sido netamente superior al crecimiento de la economía española, hecho que pone de manifiesto el dinamismo del sector. De los 338,45 millones de toneladas de tráfico portuario en 2000, el 69 por 100 correspondieron a mercancías desembarcadas y, al ser el tonelaje de mercancías transbordadas marginal, el resto correspondió a mercancías embarcadas.



COLABORACIONES

En 2000, el 33 por 100 del tráfico de mercancías correspondió al rubro de petróleo y productos derivados, el 18 por 100 a graneles sólidos y el resto a mercancía general. El crecimiento más espectacular lo ha experimentado el capítulo de mercancías en general; por su parte, el de productos petrolíferos ha experimentado un crecimiento moderado, muy vinculado a la evolución de los precios del crudo en los mercados internacionales. La pesca tan sólo supuso 0,28 millones de toneladas métricas (un 30,69 por 100 menos que en 1999).

En lo relativo al tráfico de pasajeros la evolución nacional ha sido positiva, si bien el crecimiento relativo ha sido más moderado que el tráfico de mercancías. Esta tendencia se está acentuando en el ámbito internacional debido a una mayor especialización de los puertos en el tráfico de mercancías. En la década de los noventa



COLABORACIONES

CUADRO 2 TRAFICO E INVERSION POR AUTORIDADES PORTUARIAS									
	Tráfico mercancías			Tráfico pasajeros			Inversión		
	2001 (1)	1990-2000 (1)	%	2000 (2)	1990-2000 (2)	%	2000 (3)	1991-2000 (3)	%
A Coruña.....	12.614	133,7	4,3	36	243	0,2	8,0	81,5	2,5
Alicante.....	3.047	27,7	0,9	213	1.180	0,8	5,8	50,3	1,6
Almería-Motril.....	8.964	90,3	2,9	738	4.526	2,9	10,3	50,5	1,6
Avilés.....	4.138	42,2	1,4	0	0	0,0	2,6	38,9	1,2
Bahía de Algeciras ..	47.560	402,8	13,0	4.271	37.319	23,8	18,3	253,3	7,9
Bahía de Cádiz.....	4.653	42,2	1,4	35	762	0,5	8,7	82,5	2,6
Baleares.....	10.574	96,9	3,1	1.381	16.404	10,5	14,9	74,8	2,3
Barcelona.....	30.160	251,9	8,1	1.139	7.684	4,9	62,5	395,8	12,3
Bilbao.....	28.639	309,2	10,0	130	990	0,6	35,9	387,5	12,1
Cartagena.....	17.349	131,5	4,3	0	12	0,0	10,2	81,4	2,5
Castellón.....	9.889	89,0	2,9	0	0	0,0	6,1	55,4	1,7
Ceuta.....	2.896	47,7	1,5	2.498	25.345	16,2	4,5	36,5	1,1
Ferrol-San Ciprián...	8.499	71,1	2,3	3	4	0,0	9,4	38,4	1,2
Gijón.....	19.807	157,6	5,1	0	0	0,0	23,9	97,9	3,1
Huelva.....	17.871	148,4	4,8	0	5.446	3,5	13,8	91,8	2,9
Las Palmas.....	16.206	130,5	4,2	902	8.628	5,5	29,2	227,2	7,1
Málaga.....	3.765	94,3	3,0	271	2.542	1,6	16,3	89,8	2,8
Marín-Pontevedra...	1.684	13,0	0,4	0	0	0,0	3,6	35,3	1,1
Melilla.....	802	7,8	0,3	379	4.669	3,0	7,7	60,5	1,9
Pasajes.....	4.671	44,8	1,4	0	0	0,0	5,5	42,3	1,3
Sta. C. Tenerife.....	16.974	156,2	5,0	4.877	36.620	23,4	17,2	143,4	4,5
Santander.....	5.349	49,7	1,6	110	1.464	0,9	14,0	89,8	2,8
Sevilla.....	4.492	39,2	1,3	1	8	0,0	6,9	51,4	1,6
Tarragona.....	27.573	291,4	9,4	0	96	0,1	20,0	205,4	6,4
Valencia.....	25.394	179,9	5,8	258	2.594	1,7	31,3	331,0	10,3
Vigo.....	3.877	37,6	1,2	0	0	0,0	15,2	88,5	2,8
Vilagarcía.....	1.002	6,9	0,2	0	1	0,0	3,1	24,0	0,8
Total.....	338.449	3.093,6	100,0	17.242	156.537	100,0	405,1	3.205,2	100,0

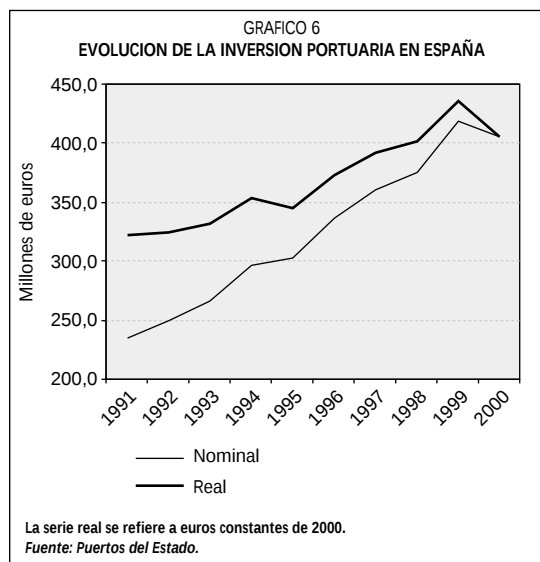
(1) Millones de Tm.
(2) Embarcados+Desembarcados (miles).
(3) Inversión realizada en millones de euros corrientes.
Fuente: Puertos del Estado.

CUADRO 3 DISTRIBUCION DE LA INVERSION PORTUARIA EN 2000 (ESPAÑA)	
	(%)
Infraestructura y capacidad portuaria.....	54
Actividades logísticas, equipamientos e instalaciones	23
Puerto ciudad y medio ambiente	5
Instalaciones de pesca	3
Pasajeros	4
Otros.....	11

Fuente: Puertos del Estado.

ta (incluido el año 2000) pasaron por los puertos españoles casi 160 millones de pasajeros (embarcados más desembarcados), y uno de cada cuatro lo hicieron a través de la Bahía de Algeciras (operación Paso del Estrecho). El segundo puerto por volumen de pasajeros es el ubicado en un *resort* turístico de capital importancia: Santa Cruz de Tenerife.

En 2000 el Sistema Portuario de titularidad pública español ha continuado el esfuerzo inversor de los años precedentes, computando una inversión total de algo más de 405 millones de euros, si bien ha representado un decremento del 3 por 100 con respecto a la inversión de 1999. En la década de los noventa, incluidos los años 1990 y 2000, se ha realizado una inversión total de algo más de 3.200 millones de euros, siendo los puertos correspondientes a las Autoridades Portuarias de Bilbao y Barcelona los más beneficiados con más de un 12 por 100 del total invertido en el Sistema Portuario español cada uno. A estos les siguen las Autoridades Portuarias de Valencia y Bahía de Algeciras. La inversión se está centrandó fundamentalmente en la mejora y moderniza-



ción de las infraestructuras, del equipamiento y de la capacidad portuaria.

Bibliografía

1. AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERIA-MOTRIL: *Memoria anual 2000*. Almería.
2. COTO MILLAN, P. e INGLADA, V. (1999): «Análisis del transporte marítimo en España (1974-1999): Competencia y regulación», en *Papeles de Economía Española*, número 82, páginas 59-70, FUNCAS. Madrid.
3. NOMBELA MERCHAN, G. y TRUJILLO CASTELLANO, L.: «El sector portuario español: Organización actual y perspectivas», en *Papeles de Economía Española*, número 82, páginas 71-85, FUNCAS. Madrid.
4. MINISTERIO DE FOMENTO.
5. PUERTOS DEL ESTADO (www.puertos.es): *Memoria 2000*. Madrid.



COLABORACIONES

SERVICIO DE ATENCIÓN AL SUSCRIPTOR

El Boletín Económico de ICE pone a disposición de sus suscriptores un servicio telefónico y de fax, a fin de solucionar cualquier incidencia relacionada con la recepción, contenido, impresión e información de nuestras publicaciones

Teléf.: 91 349 39 65

Fax: 91 349 36 34

E-mail:

buzon.oficial@sgese.dgpolcom.ssc.mcx.es

*No dude en llamarnos,
le atenderemos personalmente*