

<p style="text-align: center;">INDICE PRELIMINAR DEL ESTUDIO RELATIVO AL TRÁFICO DE CONTENEDORES A REALIZAR POR LA COMISIÓN DE ESTADÍSTICA DE PUERTOS DEL ESTADO</p>

Se puede entender que el estudio planteado sobre el tráfico de contenedores tiene como objetivo definir el posicionamiento del conjunto de los puertos españoles en relación al tráfico containerizado, haciendo especial referencia a la evolución histórica y a las expectativas de futuro que se presentan. En este sentido, se propone unas líneas de trabajo acorde con los objetivos anteriormente comentados.

Introducción al tráfico containerizado

Se debería iniciar el trabajo con una breve introducción al mundo del transporte containerizado. Se considera que este sector del transporte marítimo es de suficiente entidad, especificad y complejidad como para hacer necesario un tratamiento diferencial. En esta introducción se tendrían que abordar, como mínimo, los siguientes aspectos:

- El contenedor dentro del mundo del transporte.
- Comercio internacional.
- Terminales de contenedores.
- Agentes implicados.
- Tipos de buques.
- Actuales proyectos de futuro.

Evolución histórica.

Sería muy interesante conocer la evolución histórica del tráfico containerizado durante los últimos diez a quince años, en forma de datos agregados por fachadas marítimas y por puertos diferenciados, con la finalidad de conocer las tendencias que se han ido produciendo tanto a nivel agregado como a nivel individual, extrayendo de esta forma una valiosa información sobre las migraciones del tráfico entre puertos y entre fachadas.

Parece lógico que este análisis se realizara separando los tráficos de tránsito marítimo del puramente origen/destino, al corresponderse ambas tipologías de tráficos con parámetros claramente diferenciados, estando los primeros directamente relacionados con la propia

actividad productiva del hinterland propio de los puertos, y los segundos con estrategias de tipo comercial de las empresas dedicadas a la logística del transporte marítimo, fundamentalmente de los armadores.

Asimismo, sería muy interesante realizar una segunda separación en función del foreland de influencia de los tráficos. Quizás una primera clasificación a nivel de países o incluso zonas geográficas sería suficiente sin entrar en más detalle. Este dato arrojaría bastante luz sobre los tipos de tráficos más estables por fachadas, los más volátiles entre puertos, etc. y proporcionaría mucha información al cruzar los datos del foreland con los datos de los puertos, pudiendo derivar en conclusiones que reflejaran, por ejemplo, la cautividad de los tráficos en función de la lejanía de su procedencia o destino.

Más allá, otro punto de especial importancia sería el conocimiento del tráfico containerizado de otros países del mundo, especialmente los colindantes al estado español, y susceptibles de competir por la captación de nuestros tráficos, a la vez que posibles objetivos comerciales (Europa Occidental). Esta etapa, por motivos obvios, no puede abordarse con el detalle deseado como para alcanzar un perfecto conocimiento de lo que sucede en nuestro entorno (tipo de tráfico, geografía de los tráficos, etc..), pero los grandes números pueden dar pistas importantes sobre tendencias que se presentan.

En relación al tráfico de tránsito, un dato importante de conocer, aunque muy difícil de alcanzar, especialmente por motivos de confidencialidad comercial, está relacionado con la caracterización detallada de estos tráficos. Sus orígenes y destinos, claramente dispersos, no darían en este caso tanta información como la identificación y volúmenes de las compañías que deciden escalar tráficos de tránsito. Dentro de este sector, cabría dividir el tránsito asociado a puertos base para las compañías armadoras (claramente identificados – caso de la Maersk en Algeciras, o MSC en Valencia-), de los tránsitos “ocasionales”, generados por políticas de economías de escala que adoptan los armadores en puertos con suficiente masa crítica para justificar escalas oceánicas en las cuales, con el aumento de las dimensiones del buque, se generan importantes ahorros.

Otro estadio de gran importancia se centra en el factor de containerización. El conocimiento de este parámetro, claramente estabilizado en economías de países industrializados, y de gran evolución en economías emergentes, puede contribuir a precisar la percepción del mercado nacional así como para detectar posibles oportunidades de mercado.

Como punto final, se debería incluir un análisis muy esquemático a nivel mundial sobre la evolución del mundo del contenedor, con el objetivo de conocer el posicionamiento de nuestros puertos a nivel mundial.

Esta evolución histórica, debería venir acompañada por el análisis de otros indicadores macroeconómicos tales como el PIB, o balances de comercio internacional, que sirvieran de base para realizar correlaciones que ayudaran a la extrapolación a futuro de los tráficos.

Tendencias futuras

Una vez conociendo nuestra historia y sabiendo donde estamos, se debería trabajar en la definición de escenarios de futuro. Este nivel se debería abordar tanto en términos de volúmenes de tráfico, como en relación a las tendencias en el empleo de nuevas tecnologías, que pueden condicionar fuertemente el balance del tráfico entre puertos (e.g. buques con un gran aumento de calado, como los esperados en el tráfico de tránsito, no podrán entrar en algunos puertos que podrían perder ese papel desempeñado en la actualidad).

Debido a la gran incertidumbre y falta de precisión asociada a las previsiones en general, los volúmenes de tráfico deberían estimarse por fachadas marítimas así como, a grandes líneas, a nivel internacional. Los métodos para su estimación deberían basarse en correlaciones con el tráfico mundial, en la evolución prevista de los indicadores macroeconómicos, en las tendencias de futuro del mundo del contenedor o en la capacidad para atraer nuevas iniciativas. En esta línea, cabe destacar la gran importancia del conocimiento de los agentes impulsores del comercio internacional tales como la capacidad de producción y consumo de grandes zonas geográficas, así como los centros y operadores logísticos, que cristalizan finalmente en transporte mundial en general y marítimo en particular.

Sería interesante poder llegar a realizar estimaciones desagregando por tipos de productos que viajan en contenedor, como mínimo aquellos más destacados por el importante volumen que suponen a nivel mundial.

En una primera etapa este análisis se debería realizar sin ningún tipo de restricción de la capacidad existente para atenderlo en términos de infraestructuras disponibles, correspondiendo

a un estadio superior la limitación de las estimaciones realizadas por efectos de una capacidad limitada.

Coste del paso del contenedor

Un estudio que se debería llevar en paralelo al análisis principal, es de costes de paso de mercancías containerizadas, ya que este es un factor clave en el proceso de selección de los diferentes puertos en la cadena de transporte por parte de los operadores logísticos y de los armadores en particular.

Este estudio debería contemplar los siguientes conceptos:

- Tarifas portuarias con sus correspondientes descuentos.
- THC (estiba y manipulación horizontal) de las terminales en cada puerto.
- Coste de transporte terrestre por camión en diferentes coronas.

El análisis, que se podría realizar en términos aproximados para un conjunto de puertos representativos de cada fachada analizada, podría dar un claro posicionamiento a los responsables portuarios del lugar ocupado en relación a las medias obtenidas.

Mucho más provecho se podría obtener de este análisis si se realizara una comparativa a nivel estatal entre aquellos estados europeos en clara competencia con nosotros en el mercado del transporte containerizado.

Análisis de capacidad

Tras el estudio de previsiones de tráfico realizado (de un horizonte temporal de no más allá de 20 años) se debería poder realizar una diagnosis de la situación en la que se encuentran los puertos del estado español para afrontar los crecimientos previstos. Esa fotografía se debe realizar teniendo en cuenta tanto la situación actual como los planes de futuro que cada uno de los puertos se fija como líneas de desarrollo.

De este balance se podría llegar a la conclusión de que la falta de infraestructura es un factor limitante en la evolución potencial de los puertos y en esta línea debería llevarse a cabo un estudio a nivel de prediseño de terminales de contenedores, con el objetivo de evaluar las

necesidades de espacio que se crean del esperable déficit entre la demanda previsible y la oferta disponible.

Líneas a desarrollar

Con el volumen de información recopilada (si es que se llega a conseguir tal información), se puede llegar a elaborar una serie de recomendaciones de carácter estratégico a nivel global en relación al sector del transporte marítimo containerizado, como la reducción del coste de paso de las mercancías por los puertos, por ejemplo vía reducción de las tarifas máximas aprobadas, o la necesidad de generar más espacios destinados al movimiento de contenedores, y más allá, definir a grandes trazos las principales características que deberían poseer tales espacios.