“Have you ever reflected on what an important sea the Mediterranean is?”

James Joyce in a letter to his brother Stanislaus

“The Mediterranean is an absurdly small sea; the length and greatness

of its history make us dream it larger than it is.”

Lawrence Durrel, Balthazar

El transporte marítimo es, en la actualidad, el principal modo de transporte utilizado para los intercambios internacionales de mercancías.

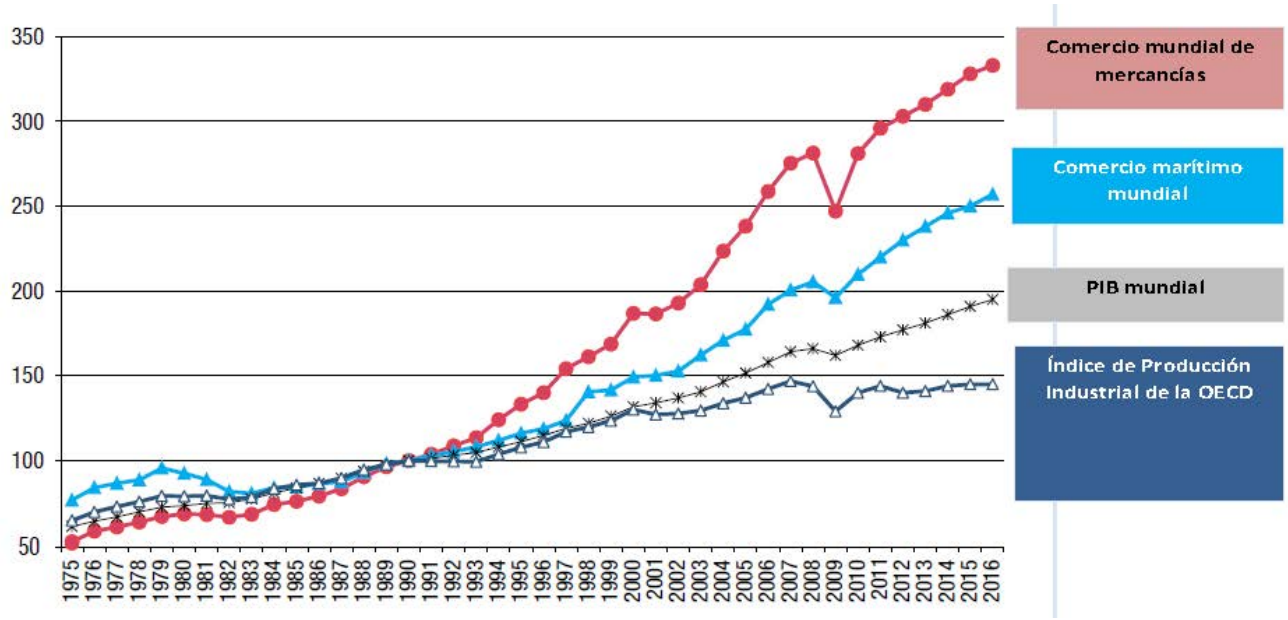
Así, de acuerdo con UNCTAD, (United Nations Conference on Trade and Development), más del 80% del comercio mundial de mercancías en volumen y más del 70% por su valor, son transportados por barco y manipulados en el conjunto de los puertos mundiales. Estas cifras dan idea de la gran importancia del transporte marítimo de mercancías y, consecuentemente, de su enorme repercusión en el desarrollo y el comercio mundial.

El transporte marítimo de mercancías alcanzó en 2016 la cifra de 10.286 millones de toneladas de los cuales 1.721 millones de toneladas (17%) lo fueron en contenedores.

En la figura a continuación se compara la evolución desde 1975, de varios índices internacionales: el indicador de producción industrial de la OECD, (Organisation for Economic Co-operation and Development), el PIB (Producto Interior Bruto) mundial, el comercio marítimo mundial y el comercio mundial. En la figura se constata, por una parte, como todos ellos vienen creciendo a diferentes velocidades, así como que las variables que representan están positivamente correlacionadas.

El comercio mundial de mercancías viene creciendo desde la década de los 2000

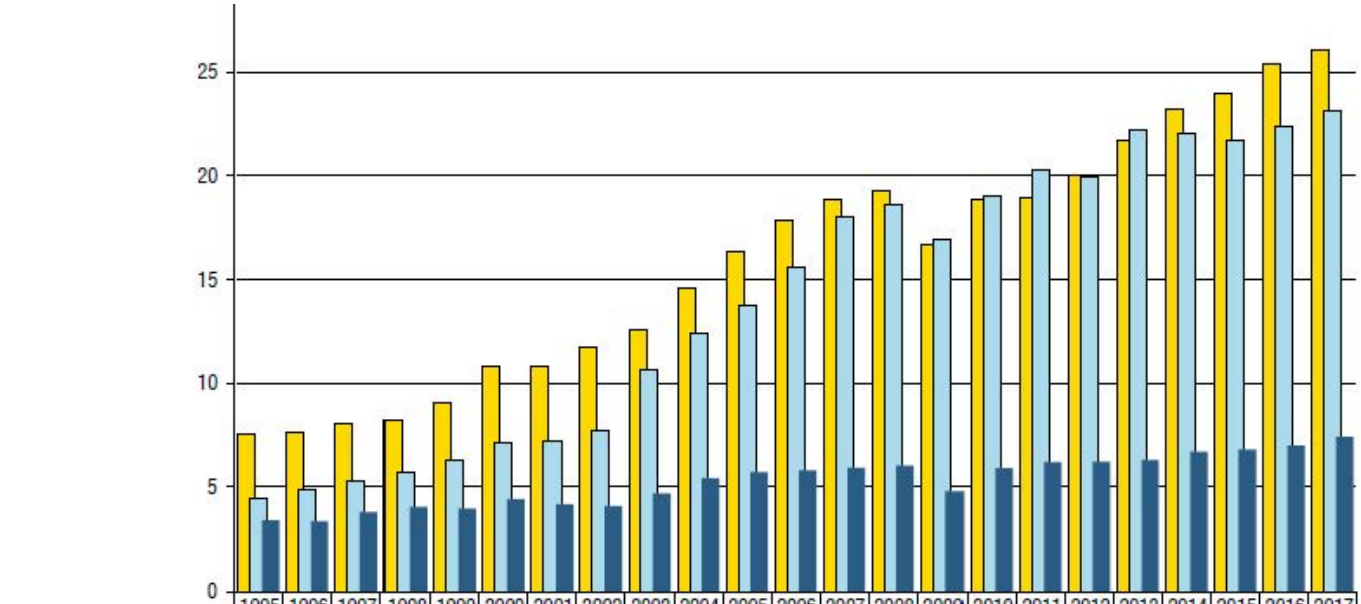
del orden del doble de rápido que el PIB mundial. Sin embargo, desde 2008, se está detectando una debilidad en aumento del crecimiento del comercio mundial de mercancías, en relación con el crecimiento del PIB mundial (UNCTAD).



Evolución de varios índices internacionales, 1975-2016 (1900=100): Índice de la producción industrial de la OECD, PIB mundial, Comercio marítimo mundial y Comercio mundial de mercancias (Fuente: Review of Maritime Transport – UNCTAD, 2017)

Si nos centramos en el tráfico de contenedores, el más dinámico y relevante en muchos aspectos y, en particular, en lo que atañe a la actividad en los puertos, observamos como el tráfico Europa-Asia-Europa, que es perfectamente asimilable al Mediterráneo, ha pasado de ser del orden de la mitad del tráfico Transpacífico en el año 1995, a casi igualarse, llegando incluso a superarlo (año 2011). Es decir, en la actualidad, el tráfico de carga contenerizada a través del Mediterráneo está a la cabeza del tráfico de contenedores mundial, muy cerca del tráfico Transpacífico (ver figura a continuación).

Esto nos da una idea del enorme protagonismo y de la importancia actual del Mediterráneo en el transporte marítimo mundial y en el transporte marítimo de contenedores.



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Trans-Pacific	8	8	8	8	9	11	11	12	13	15	16	18	19	19	17	19	19	20	22	23	24	25	26
Europe–Asia–Europe	4	5	5	6	6	7	7	8	11	12	14	16	18	19	17	19	20	20	22	22	22	22	23
Transatlantic	3	3	4	4	4	4	4	4	5	5	6	6	6	6	5	6	6	6	6	7	7	7	7

Flujos de carga contenerizada (Miliones de TEUs) en las principales rutas Este-Oeste, 1995-2017 (Millones de TEUs). (Fuente: Review of Maritime Transport – UNCTAD, 2017)

A continuación, se exponen los principales elementos que definen el comportamiento y la evolución del transporte marítimo de contenedores en las últimas décadas y sus tendencias actuales:

- Aumento creciente del transporte de contenedores, asociado al crecimiento del comercio y de los intercambios comerciales, especialmente entre determinadas regiones, como son sobre todo las que mantienen relaciones con China y el

Sudeste Asiático. El tráfico de contenedores a nivel global, ha pasado de unos 46 MTEUs en 1996 a unos 140 MTEUs en 2017, es decir se ha triplicado en 20 años.

- Concentración del tráfico en pocos transportistas marítimos (fusiones y adquisiciones, formación de grandes alianzas, etc.), lo que genera una fuerte concentración de mercado y otorga a aquellos un gran poder de negociación, entre otros aspectos. En la actualidad, los diez primeros transportistas marítimos han unido sus fuerzas en tres alianzas globales: La Alianza 2M, la Ocean Alliance y The Alliance. Entre las tres controlan el 77% de la capacidad global de buques portacontenedores y el 92% de todo el comercio Este-Oeste.
- Oferta de servicios logísticos globales: los operadores marítimos entran en tierra. Un ejemplo reciente lo constituye la toma de posición de la naviera MSC al comprar los ferrocarriles portugueses CP Carga.
- Fuerte competencia entre operadores marítimos y entre terminales y puertos.
- Importantes incrementos en la escala. Tamaño del buque creciente. Los buques Triple E de la Maersk, de 18.000 TEUs, que aparecieron en el 2013, han quedado ampliamente superados. En los próximos años están previstas entregas de buques de entre 22.000 TEUs y 23.500 TEUs (Transporte XXI). Los nuevos barcos serán más grandes que los existentes lo que genera presión añadida en los puertos para atender a tales buques. Este hecho incide no solamente en los principales puertos hubs del Este de Asia y de Europa, sino que tanto o más, en los puertos más pequeños de todas las regiones, debido al efecto cascada.
- Desarrollo del concepto de centros de carga (puertos hub y gran protagonismo del transbordo), que alcanza cifras de un 26% del tráfico total (2016).
- El número de puertos “agraciados”, con la presencia de estos grandes buques, se reduce. Concentración del tráfico en pocos puertos, algunos no entran.
- El efecto de la puesta en funcionamiento de la tercera esclusa del canal de Panamá se está traduciendo en una modificación de la estructura del tráfico mundial con efectos diversos, todavía muy recientes: cambios en la estructura de las flotas, predominio del tráfico de buques gaseros en su travesía.
- Los gaseros de LNG son el tipo de buque que más crece y la utilización del gas natural como combustible, está experimentando también un fuerte crecimiento, lo cual es consistente con las crecientes medidas regulatorias respecto de las emisiones: el 0,1% de azufre, NOx, partículas finas, emisiones de efecto invernadero.

Los puertos son nodos fundamentales de las cadenas logísticas y de transporte que

pasan por ellos. Cabe distinguir dos funciones esenciales en los puertos:

- La función intermodal, de intercambio entre modos de transporte, que tiene lugar en la terminal portuaria.
- La función logística, como plataforma de almacenaje, distribución y valor añadido a las mercancías.

El puerto presta servicios a la mercancía, al buque y a los medios de transporte terrestre. Además, presta servicios de información que demanda el flujo de mercancías que pasan por él.

Los servicios prestados por el puerto favorecen la conectividad entre los distintos ámbitos económicos y geográficos, ofreciendo conexiones con los mercados interiores, es decir con el hinterland y por supuesto, con el foreland.

En esta línea, el puerto queda determinado esencialmente por dos grandes aspectos:

- Por su localización geográfica:

– En relación con las grandes rutas del transporte marítimo

– En relación con las empresas del hinterland, como vía de conectividad con otros lugares y centros de producción/consumo

- Por su capacidad para atender los tráficos, con infraestructuras y espacios adecuados y prestación de servicios eficientes, en el cumplimiento de sus funciones esenciales, antes citadas: intermodal y logística.

La conectividad portuaria deviene así en un elemento fundamental.

La UNCTAD define un índice de conectividad de los puertos, respecto del transporte marítimo, a partir de cinco indicadores:

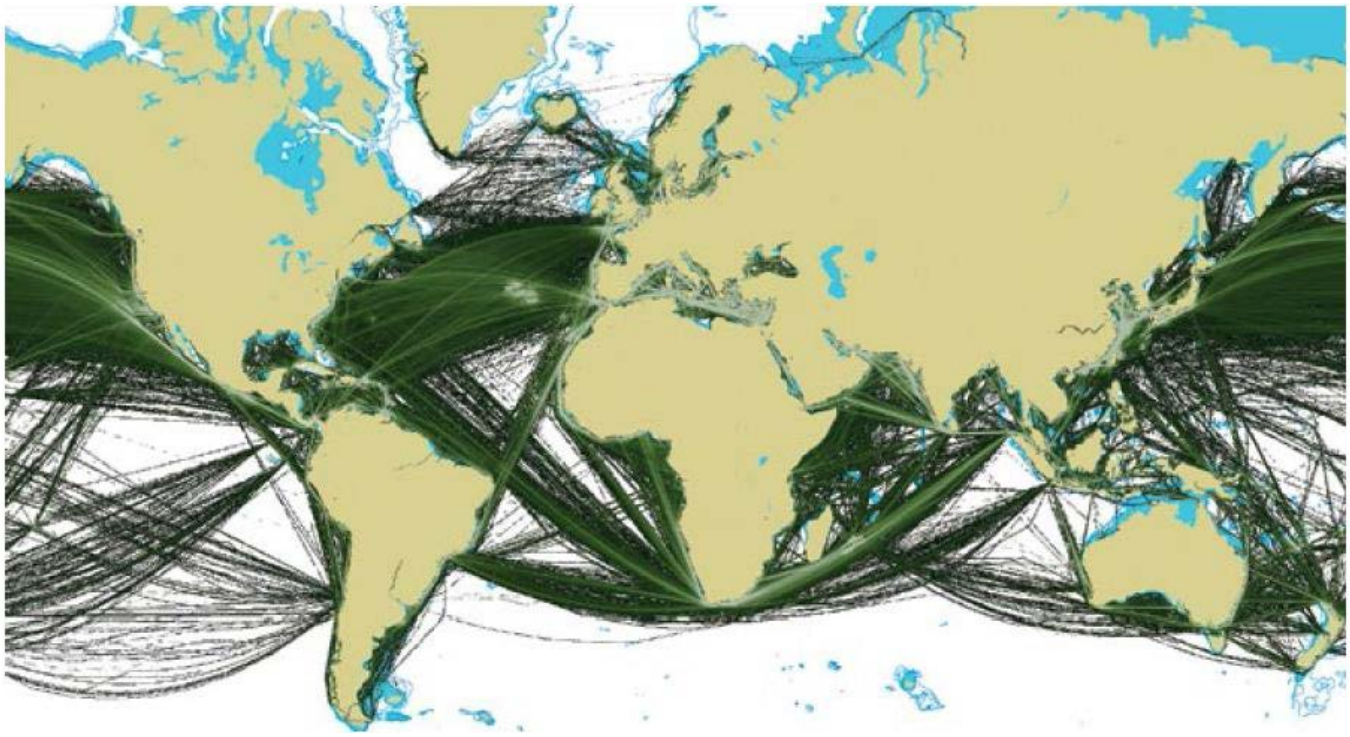
- Los buques que entran y salen del puerto
- El tamaño de los buques
- El número de contenedores movidos
- El número de compañías marítimas que utilizan el puerto
- El número de servicios de las líneas regulares

Pero para un puerto no solo es importante la conectividad desde el punto de vista marítimo, sino también desde el punto de vista terrestre o interior. Ésta se relaciona con las infraestructuras terrestres de comunicación, con sus capacidades y número de servicios: carreteras, ferrocarril y canales de navegación.

El creciente tráfico con Asia y sus expectativas de futuro ha propiciado el enorme protagonismo del Mediterráneo, lo que a su vez ha dado lugar al incremento de la conectividad de los puertos de este mar, como puede deducirse de la figura a continuación, en donde se grafían de forma superpuesta los itinerarios o rutas seguidas por los buques portacontenedores a nivel global del planeta.

Sin embargo, una componente o característica muy importante del tráfico que atraviesa el Mediterráneo, con destino/origen la UE, no siempre tiene su entrada/salida en este continente a través de los puertos de este mar, sino a través de los puertos del Norte de Europa. Se considera que, del tráfico de contenedores total proveniente de Asia a través del Mediterráneo, con destino a Europa, tan solo del orden de un 25% se manipula en los puertos Mediterráneos, mientras que alrededor del 75% se desplaza a los puertos del Norte (Valls). Además, gran parte de estos tráficos operados en puertos Mediterráneos, se concentra en unos pocos, básicamente los grandes puertos hub y Gateway, relegando a la gran mayoría de pequeños y medianos, a una mínima tasa (a veces, incluso nula) de participación en este mercado, como mucho asociada con la actividad del hinterland próximo de cada uno de ellos.

En términos generales, y para reforzar su protagonismo en los tráficos provenientes de Asia, los puertos mediterráneos necesitan, sobre todo, mejorar su conectividad terrestre.



Mapa de densidad de los movimientos de buques portacontenedores. (Fuente: Review of Maritime Transport – UNCTAD, 2017)

En este sentido, la puesta en marcha del Corredor Mediterráneo por parte de la UE, uno de los nueve corredores de la red esencial T-TEN (TEN-T Core Netwok Corridors), ha de representar una oportunidad de primer orden para reforzar la conectividad terrestre de los puertos mediterráneos.

Por su parte, la asociación FERRMED, cuyo objetivo es, entre otros aspectos, el impulso del gran eje ferroviario de mercancías Escandinavia-Rin-Ródano-Mediterráneo occidental, y la promoción de los denominados estándares FERRMED de transporte y eliminación de cuellos de botella, ha establecido tres vectores de crecimiento emergente global en la Union Europea (EU), que pretenden ir más allá de las fronteras de aquella, en particular hasta China, con el fin de impulsar la máxima estandarización (La Vanguardia):

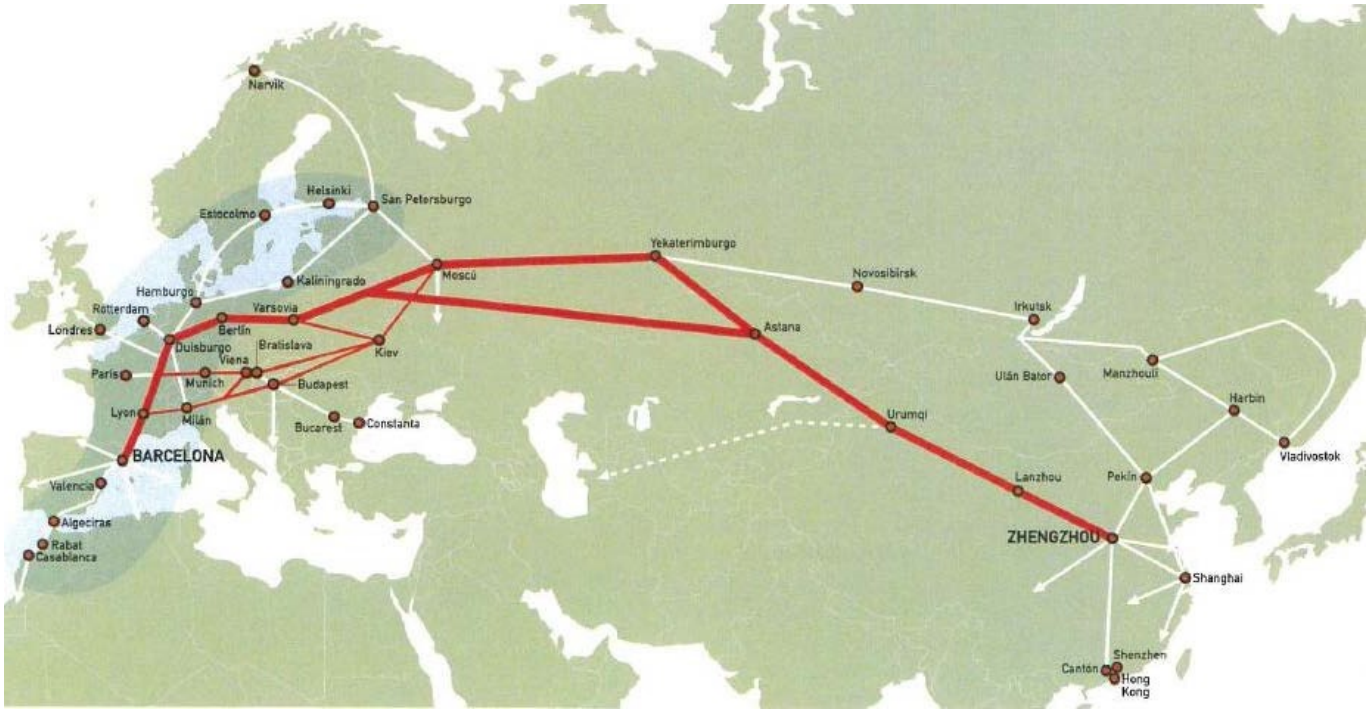
- El Vector A, norte-sur, que engloba las regiones económicas locomotoras de la UE, conocida como EULER (European Union Locomotive Economic Regions).
- El Vector B, euroasiático este-oeste, que une la Unión Europea con China por tierra. Este vector es complementario de la ruta marítima a través del canal de Suez. Se corresponde con la antigua ruta de la seda (Silk Road).
- El Vector denominado Extremo Oriente-Mediterráneo, que abarca uno de los flujos comerciales más importante del mundo entre China y La UE por vía marítima y que implica directamente a los puertos mediterráneos.

De los tres vectores anteriores, dos de ellos, el B y el C, tienen que ver especialmente con las relaciones con China. Ambos son complementarios o alternativos de tráficos entre sí. Si bien con capacidades, prestaciones y características radicalmente distintas, ya que el primero es terrestre y el segundo marítimo.

Ambos vectores, B y C, muestran las grandes líneas de conectividad de Europa con China, el primero, el B, por vía terrestre ferroviaria, el segundo, el C, por vía marítima, incidiendo directamente en los puertos mediterráneos y en su potencial de actividad.

El vector euroasiático este-oeste, conecta China con la Unión Europea a través de los países de la Comunidad de Estados Independientes. En la iniciativa OBOR (One Belt One Road), se le denomina Silk Road Economic Belt (SREB), es decir, franja económica de la ruta de la seda.

Por su parte el Vector A, aprovecha la iniciativa del Corredor Mediterráneo de la red esencial transeuropea en el sector sur del mismo, es decir la parte de España y sur de Francia.



Alternativas posibles en la Ruta Transeuroasiática Zhengzhou-Barcelona. (Fuente: La Vanguardia)

A modo de conclusión:

El sudeste asiático y particularmente China, se ha convertido en la gran fábrica del mundo, lo que ya se puso de manifiesto en las últimas décadas del S.XX y continúa en el S. XXI, representando los intercambios entre estos países y el resto del mundo, con un alto volumen de mercancías, de alto valor añadido, que se transportan en contenedores, principalmente por vía marítima.

La ruta marítima Extremo Oriente-Mediterráneo, se ha convertido en la mayor ruta de transporte marítimo mundial, de contenedores, casi tanto como la ruta transpacífica de Asia a USA, ala que a veces ya ha superado.

Ello representa una enorme oportunidad para los puertos mediterráneos en

términos de reforzar su conectividad y sus posibilidades de incrementar sus tráficos. No obstante, no todos los puertos se ven favorecidos de forma similar con la presencia de estos tráficos. Tan solo algunos "privilegiados" tienen condiciones para aprovecharla, al poder atender de forma eficiente los mayores barcos, y responder a las mayores exigencias de las líneas.

La conectividad marítima de los puertos ha de ser reforzada con la mejora de la conectividad terrestre de los mismos, mejorando sus accesos terrestres y sus conexiones con los grandes corredores.

El desarrollo del denominado Corredor Mediterráneo de la red esencial transeuropea (Core Network) es una iniciativa fundamental y urgente para la mejora de la conectividad de los puertos mediterráneos europeos.

Referencias

UNCTAD. Review of Maritime Transport 2017

Amorós J. "El gran eje Ferrmed y las conexiones con Asia". La Vanguardia. Grandes Temas. "El Corredor Mediterráneo. Una apuesta de futuro". Noviembre 2017.

Ports and Harbours. IAPH

Transporte XXI. Puertos de España 2018. Marzo 2018.

Valls J. "La logistica en els escenaris actuals i l´estrategia del Port de Barcelona". Jornada técnica. Les aees

logistiques en el context de l´economía global: impacte economic y ambiental. Pla Metropolitá de Barcelona. Diciembre 2008.

Head Image: El mar Mediterráneo.