

¿Cómo pueden ser afectados los puertos españoles por la expansión del Canal de Panamá

Dr. Fernando González Laxe

Presidente de Puertos del Estado, España

Manta, Ecuador. 7 de julio de 2010



TENDENCIAS A LAS QUE SE ENFRENTAN LAS AUTORIDADES PORTUARIAS

GLOBALIZACIÓN

- ▶ Movilidad y desplazamiento global de los tráficos
- ▶ Desarrollo desigual de las demandas

CONTENEDORIZACIÓN

- ▶ Mejora de las tecnologías y nuevos requisitos técnicos
- ▶ Competitividad portuaria
- ▶ Selección portuaria

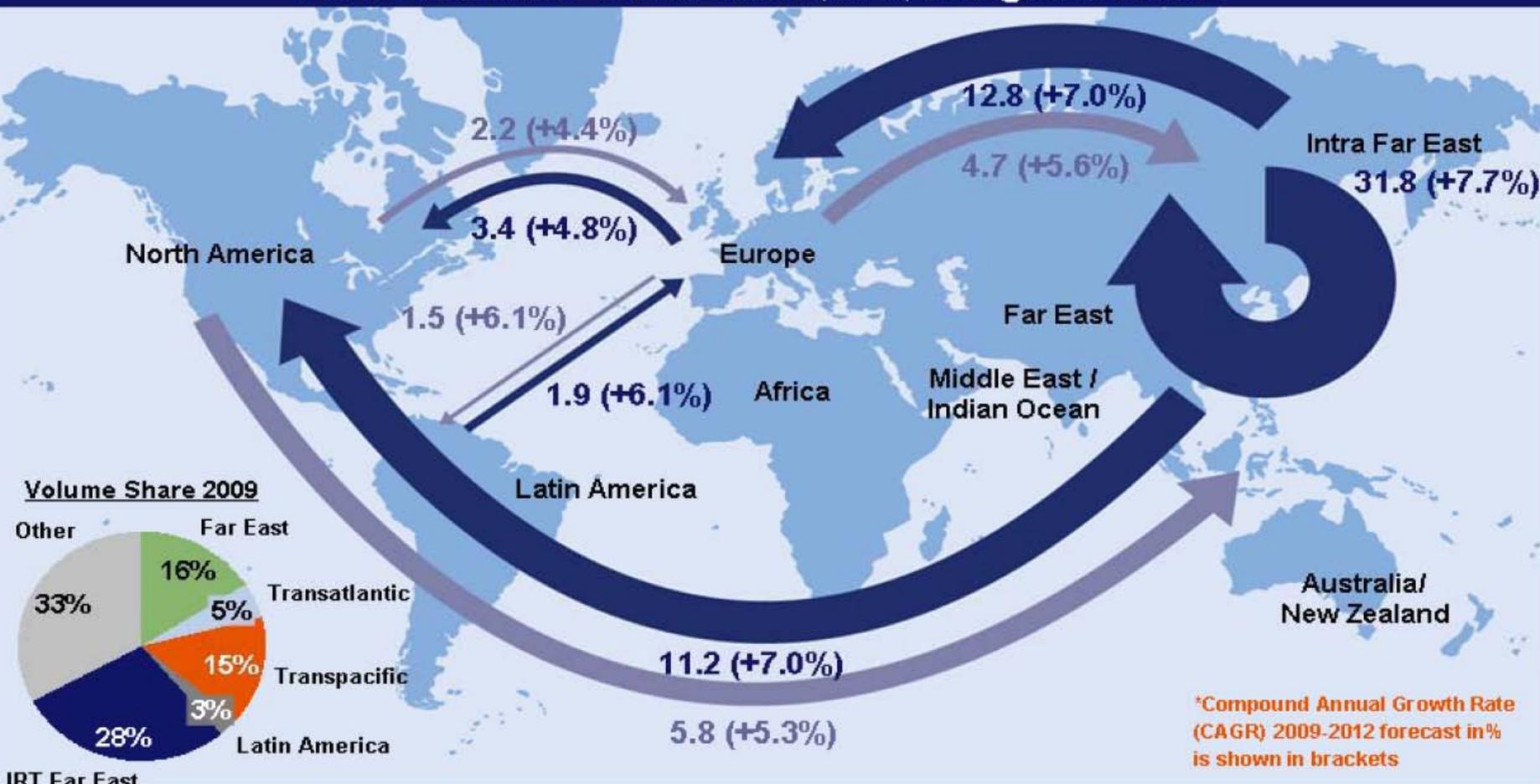
TERCIARIZACIÓN

- ▶ Polarización geográfica derivada de actividades de nivel superior y basadas en el conocimiento
- ▶ Relevancia e Importación de bienes manufacturados



COMERCIO MUNDIAL DE CONTENEDORES 2009 (M. TEUs) Y RITMOS DE CRECIMIENTO

World Container Trade 2009e (mTEU) and growth rates*



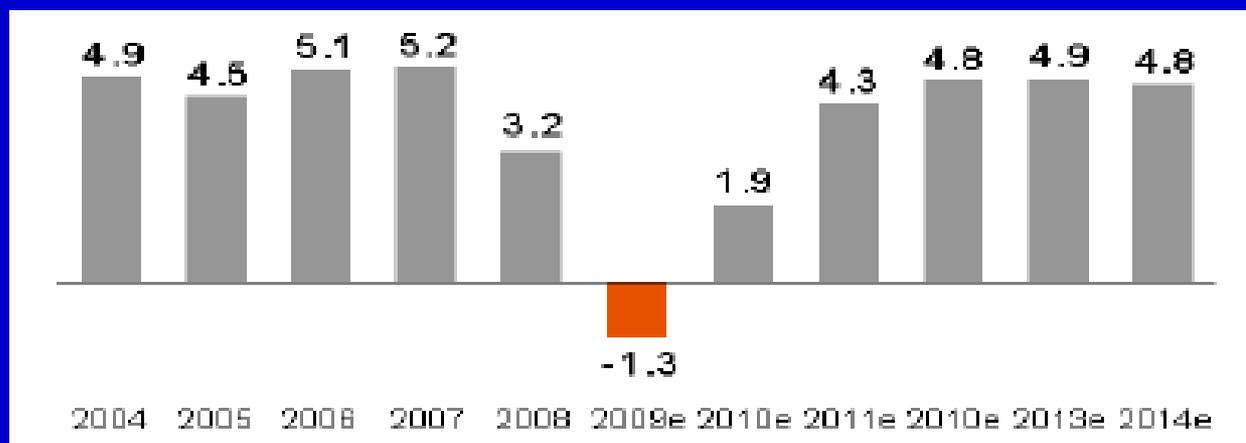


RAZONES

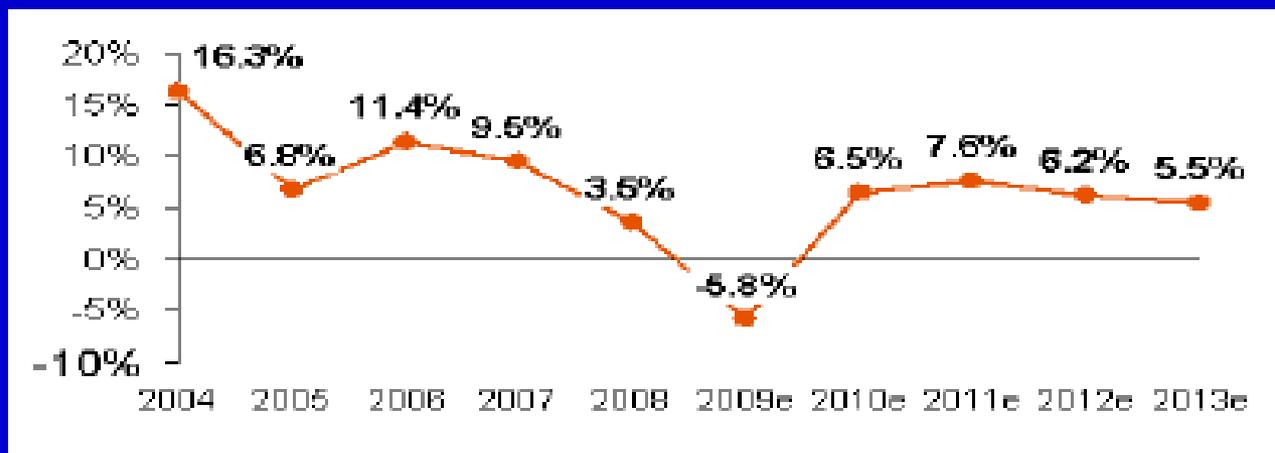
- Los puertos no son entidades aisladas; son parte de un entorno regional y éste afecta a los puertos y a sus actuaciones
- La especialización industrial constituye tanto una fortaleza como una debilidad para la actuación portuaria. Así, una especialización de los servicios y la concentración del poder económico fomenta los tráficos
- Los actores del transporte y sus redes están cada vez más desconectados de las características de los territorios a los que pertenecen. Emergen los puertos de transbordos.
- Los entornos regionales influyen, parcialmente, en la competitividad de los puertos dentro de un entorno global. En este sentido, los menores ingresos económicos de las regiones tienden a debilitar las actuaciones y competitividad de los puertos de contenedores.



PANORAMA DE LA ECONOMÍA MUNDIAL (Crecimiento del PIB)



PANORAMA DEL COMERCIO MUNDIAL DE CONTENEDORES





- ▶ Amenaza/afecta al transporte marítimo
- ▶ Drástico reajuste de navieras
- ▶ Reducción de servicios
- ▶ Cancelación o retraso de entrada de nuevos buques
- ▶ ... pero, se vislumbra un escenario de progresiva recuperación de la industria (Drewry prevé un crecimiento del 5,6% en el tráfico contenedores para 2010).
- ▶ ... aunque se estima un crecimiento asimétrico según mercados



EFECTOS INMEDIATOS DE LA CRISIS

- ▶ Ralentizó el desarrollo de nuevos puertos de transbordos en el Mediterráneo-Sur. Ejemplos, Argelia (Djenden, Bejara); Libia (Misurata).
- ▶ Aunque en otros países se avanza a nivel operacional y administrativo. Ejemplo, Marruecos (iniciado, Tánger-Med-II ó licitado, Nador)
- ▶ En España se ubica la primera inversión asiática (Hanjin) en el Mediterráneo-Occidental: Terminal TTI en Algeciras. Y se advierten fuertes posicionamientos de HPH, en Barcelona; MSC, en Valencia; y Dubai Ports y ZIM, en Tarragona.
- ▶ ... O sea, se vislumbra una situación de competencia desequilibrada entre los puertos europeos y los de terceros países, agravado por las bajadas de tráficos.



RESPUESTAS ESTRATEGICAS DEL TRANSPORTE MARITIMO

- Aumento tamaño del buque
- Incremento de las fusiones & adquisiciones (F & A) de empresas
- Desarrollo de alianzas empresariales

Reducir líneas de escala en cada puerto

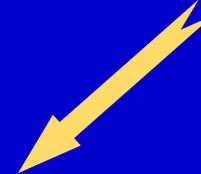


Exige combinar costes de capital con volúmenes de tráficos en cada puerto



Transbordo tráfico relay; cobertura de servicios; flexibilidad entre dos o más servicios de líneas principales

Aumento del transbordo con lo que se fomentan los flujos feeder



Favorece el crecimiento y la emergencia de puertos hubs situados en las zonas centrales dentro de la región



Fomento de la necesidad de puertos pequeños y que estén preparados para manipular contenedores



PRIMERAS PREOCUPACIONES: ANÁLISIS DEL ENTORNO

- ▶ **¿Descenso/Aumento de tráfico?**
- ▶ **Mayor competitividad ==> mayor presión**
- ▶ **Capacidad de desviar tráfico ==> cuotas de mercado**
- ▶ **Confianza de los inversores**
- ▶ **Establecimiento de nuevas navieras**
- ▶ **Formulas de explotación más eficientes y competitivas**
- ▶ **Logística integrada y avanzada /centros logísticos de transporte intermodal**
- ▶ **Nuevos sistemas de información y comunicación**
- ▶ **Mayores requerimientos en sostenibilidad medioambiental**



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Puertos del Estado



SEGUNDAS PREOCUPACIONES: LA NECESIDAD DE RECURSOS TÉCNICOS Y HUMANOS

- ▶ Nuevos procesos internos
- ▶ Administración electrónica
- ▶ Seguimiento de la calidad del servicio prestado
- ▶ Recursos humanos y requerimiento de mayor capacitación
- ▶ Avances en materia de seguridad



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Puertos del Estado



TERCERAS PEROCUPACIONES: NUEVOS CONCEPTOS DE ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

- ▶ Impulsar conexión con el hinterland, para mejorar las oportunidades de las operaciones inport/export.
- ▶ Viabilidad de las instalaciones y equipamientos
- ▶ Conectividad ferroviaria
- ▶ Facilitador de actividades singulares, con fuerte impacto económico y creación de empleo



LOS PUERTOS Y EL DESARROLLO REGIONAL (1)

1. LOS PUERTOS COMO FACILITADORES DEL DESARROLLO ECONÓMICO

Enfoque optimista: cuotas de crecimiento; facilitador de economías de escala para la producción y el comercio; proporcionador de ventajas competitivas para ciudades y regiones en los que están localizados

Enfoque pesimista: Se ponen en cuestión los beneficios locales y regionales de las inversiones y los efectos estructurales de las infraestructuras del transporte. Por ejemplo, congestión, falta de atractivo, ...

P. De Lange habla, ahora, de clusters de actividades; esto es, se ubica en un punto intermedio entre las actividades portuarias y el desarrollo industrial



LOS PUERTOS Y EL DESARROLLO REGIONAL (2)

2. INTERDEPENDENCIA PUERTO – REGIÓN

- Estudios de impacto + correlación significativa entre PIB y comercio
- La correlación con la población es menor, debido a la concentración de tráficos en tránsito y la existencia de puertos hub en áreas diferentes de la concentración económica, lo que causa un desequilibrio entre flujos de comercio y flujos de tránsito
- La complejidad logística también abona nuevas relaciones puerto/región
- No obstante, es interesante: la correlación tráfico portuario / tamaño demográfico

Dos fases: 1975 - 1985 = asociación; 1990 - 2005 = disociación

- ← Flexibilidad de sistemas de transporte y de las rutas comerciales
- ← Efectos de la limitaciones urbanas
- ← Iniciativas de planificación portuaria
- ← Estrategia de las compañías marítimas que afectan a los tráficos (relación portuaria) y racionalización de rutas
- ← Proceso de contenedorización que cambia las relaciones puerto-ciudad



LA OFERTA DEL HINTERLAND COMO CLAVE DEL ÉXITO

1. Actualmente, la selección u opción de utilizar un puerto depende de los costes de acceso al hinterland
 - La competitividad entre puertos ha crecido debido al solapamiento de los hinterlands
2. Los hinterlands se convierten en pilares de la competitividad portuaria
 - Tienen más influencia que las rutas del transporte marítimo regular
3. Los puertos europeos se agrupan por fachadas y se concentran por áreas
4. El papel de la logística resulta clave
 - Tanto la toma de decisiones sobre la utilización portuaria como la localización de emplazamientos para la producción están relacionados con la logística
5. Las Autoridades Portuarias negocian las infraestructuras básicas para proporcionar una situación adecuada a las compañías logísticas
 - O sea, garantiza las conexiones con el hinterland



1. Relación con los usuarios

- Es importante establecer relaciones de cooperación entre usuarios y proveedores de servicios, y más desde la elección estratégica de unos objetivos que desde ámbitos trans-nacionales
- Es relevante la sincronización operativa intermodal para que existan más mecanismos de gobernanza que garanticen una relación apropiada con las compañías marítimas

2. Servicios de valor añadido

- La competitividad de un puerto depende de su capacidad para añadir valor a los servicios que proporciona la cadena global de suministro
- La mayor provisión de servicios de valor añadido supone aumentar el valor en el contexto de las diferentes operaciones, servicios y capacidades que tienen lugar en un entorno portuario

3. Infraestructura intermodal de conexión

- Los puertos necesitan de un nivel elevado de inter-conectividad y de coordinación dentro del sistema. Es preciso asegurar la coordinación de los múltiples modos de transporte
- La competitividad se sitúa entre las rutas o cadenas de suministro. Por eso, los flujos de mercancías buscarán rutas con los menores costes y seleccionarán puertos que ofrezcan una accesibilidad eficiente al hinterland

4. Competitividad portuaria

- La selección y competitividad portuaria está relacionadas con las condiciones portuarias físicas y con actividades operacionales (localización, accesibilidad al hinterland, infraestructuras, productividad, calidad de los servicios, costes, marketing)
- Pero también, dependencia + flexibilidad + innovaciones; y la mayor parte de los nuevos teóricos hablan de: coste + calidad + flexibilidad + innovación.



PAPEL DE LOS PUERTOS

- Responder al cambiante sector del transporte
- Integrarse en un concepto más amplio de cadena de suministro
- El producto portuario, en sí mismo, es una “cadena de enlaces consecutivos”
- Se necesitan cambios hacia enfoques de gestión más estratégicos

FORTALEZAS

- ✓ Localización geográfica
- ✓ Actuación operacional
- ✓ Instalaciones para manejo de mercancías
- ✓ Acceso al hinterland
- ✓ Productividad
- ✓ Tarifificación
- ✓ Seguridad

OPORTUNIDADES

- ✓ Variedad de servicios
- ✓ Autonomía de gestión
- ✓ Inversiones en infraestructuras
- ✓ Marketing

DEBILIDADES

- ✓ Poder de negociación
- ✓ Puertos competidores

AMENAZAS

- ✓ Limitación de operadores globales
- ✓ Burocracia y lentitud administrativa
- ✓ Percepción de marca



EJEMPLOS: NUEVO PAPEL DE LOS PUERTOS

TRÁFICOS

OBJETIVOS PRINCIPALES

ACCIONES/HERRAMIENTAS

CONTENEDORES

- Expansión de los servicios marítimos
- Introducción de nuevas operaciones de línea regular
- Convertirse en puertos de atraque principal
- Manejo de barcos más grandes
- Uso eficiente del espacio

- Políticas del terreno y concesiones
- Acceso marítimo
- Productividad
- Comunicación

PRODUCTOS QUÍMICOS

- Expansión de los tráfico
- Expansión de los servicios logísticos y de distribución

- Política del terreno y concesiones
- Sinergias con la industria

GRANELES SECOS

- Mejora de servicios como plataforma multimodal de graneles
- Convertirse en hubs para la distribución dentro y fuera de Europa

- Acceso marítimo
- Intermodalidad
- Sinergia con la industria



PLAN EMPRESARIAL DEL SISTEMA PORTUARIO

SUB-SISTEMAS

Macro-económico
(expresa la demanda derivada)

Marítimo
(Características del puerto)

Hinterland
Concepto de puerto más allá de su recinto

Regional
(Potenciar y Capturar el área y la competitividad inter-portuaria)

INDICADORES

- Crecimiento
- Volumen
- Exportaciones

- Tráfico
- Productos
- Coste
- Inputs portuarios

- Coste
- Distancia
- Costes almacenamiento
- Costes logísticos
- Riesgos

- Cuota de mercado
- Crecimiento absoluto
- Posicionamiento

OUTPUTS

- Escenarios

- Eficiencia
- Productividad
- Captura de tráficos

- Costes de la cadena de transporte
- Corredores

- Clusters



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Puertos del Estado

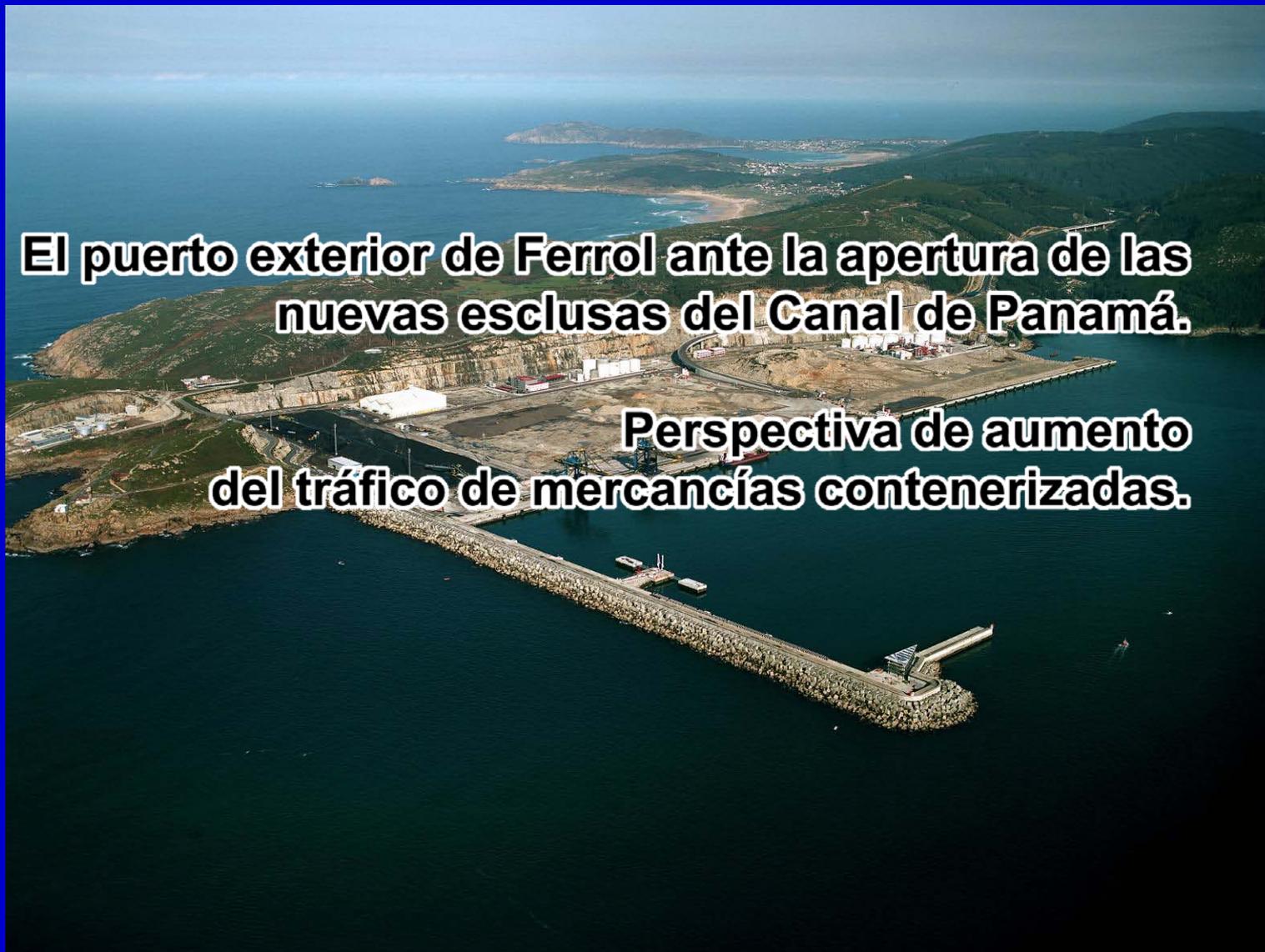


► Análisis de un caso concreto



El puerto exterior de Ferrol ante la apertura de las nuevas esclusas del Canal de Panamá.

Perspectiva de aumento del tráfico de mercancías contenerizadas.





GOBIERNO
DE ESPAÑA

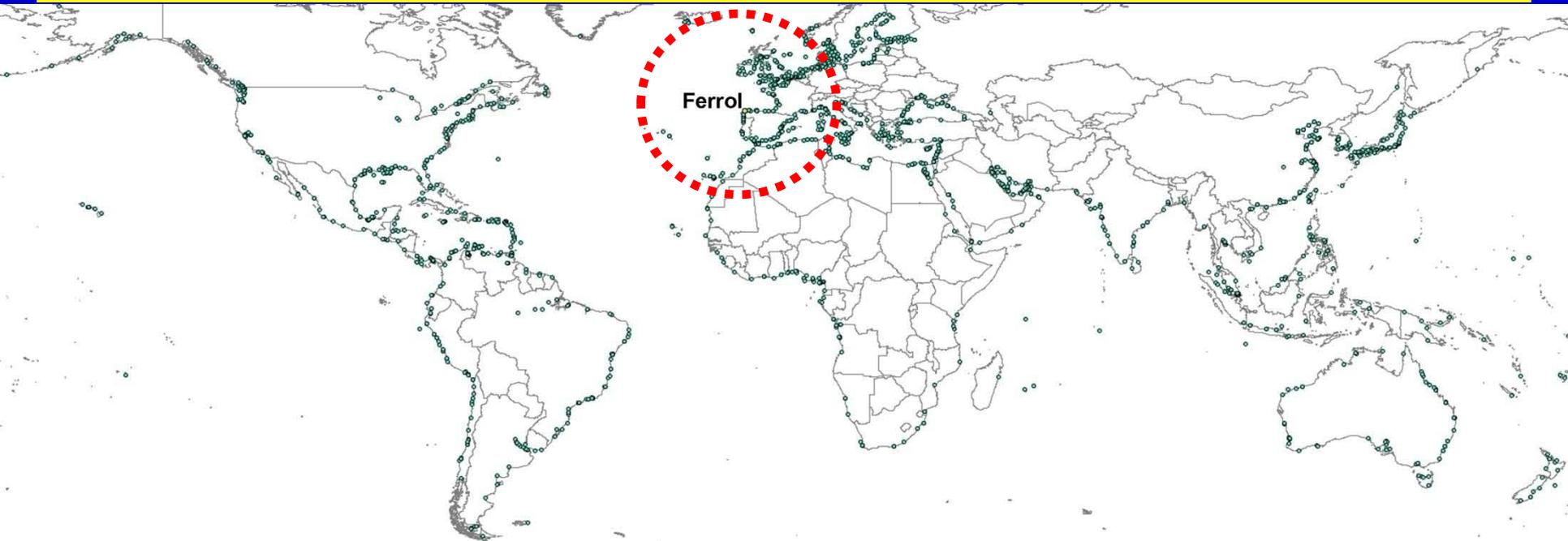
MINISTERIO
DE FOMENTO

Puertos del Estado



1. La situación estratégica del Puerto Exterior de Ferrol

¿Por qué el Puerto exterior de Ferrol tiene grandes oportunidades para configurarse como nodo de referencia en la red mundial de transporte de mercancía contenerizada a partir de la apertura de las nuevas esclusas del Canal de Panamá?





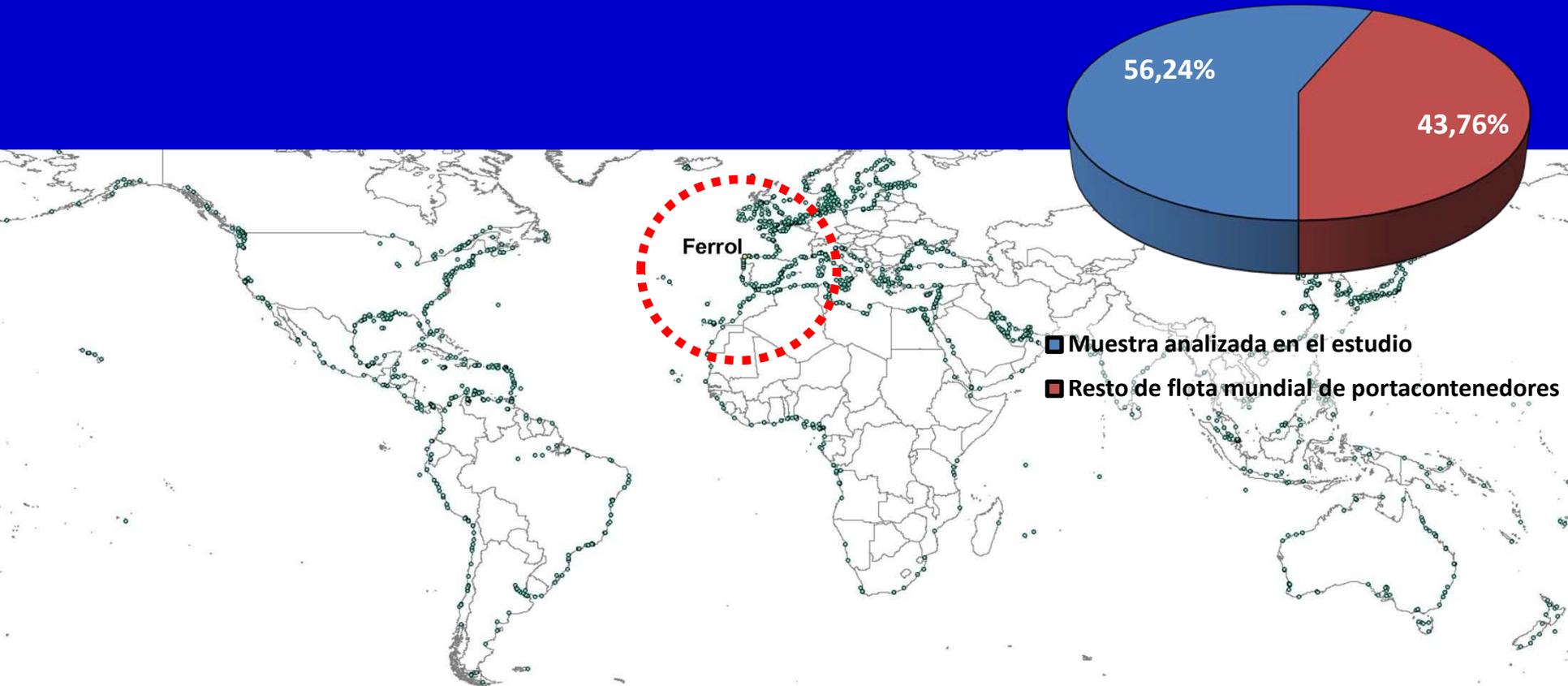
GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Puertos del Estado



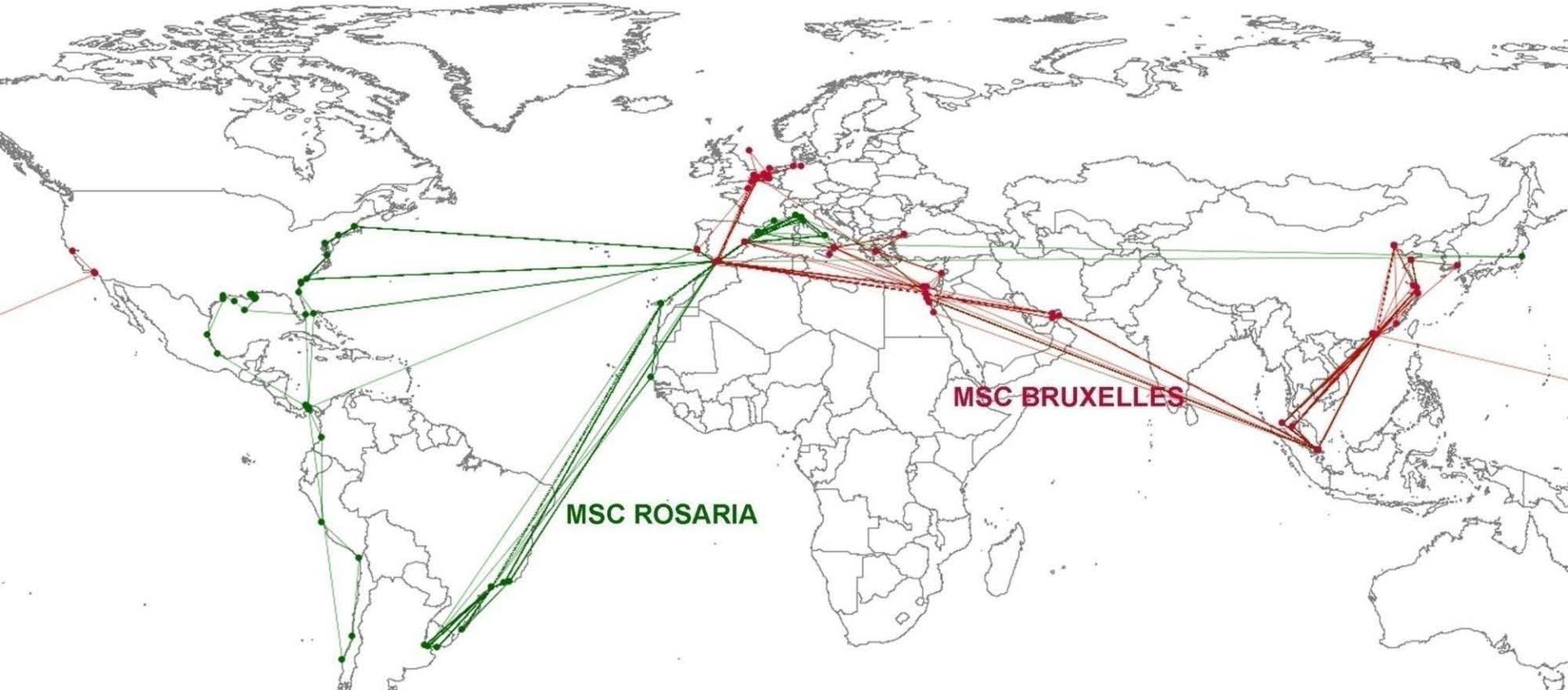
1. La situación estratégica del Puerto Exterior de Ferrol



Para tratar de responder a esta pregunta, hemos analizado las trayectorias del 56,24% de la flota total mundial de portacontenedores a lo largo de 2.000 posiciones de atraque y fondeo en todo el mundo, entre el mes de Enero de 2008 y Febrero de 2010.



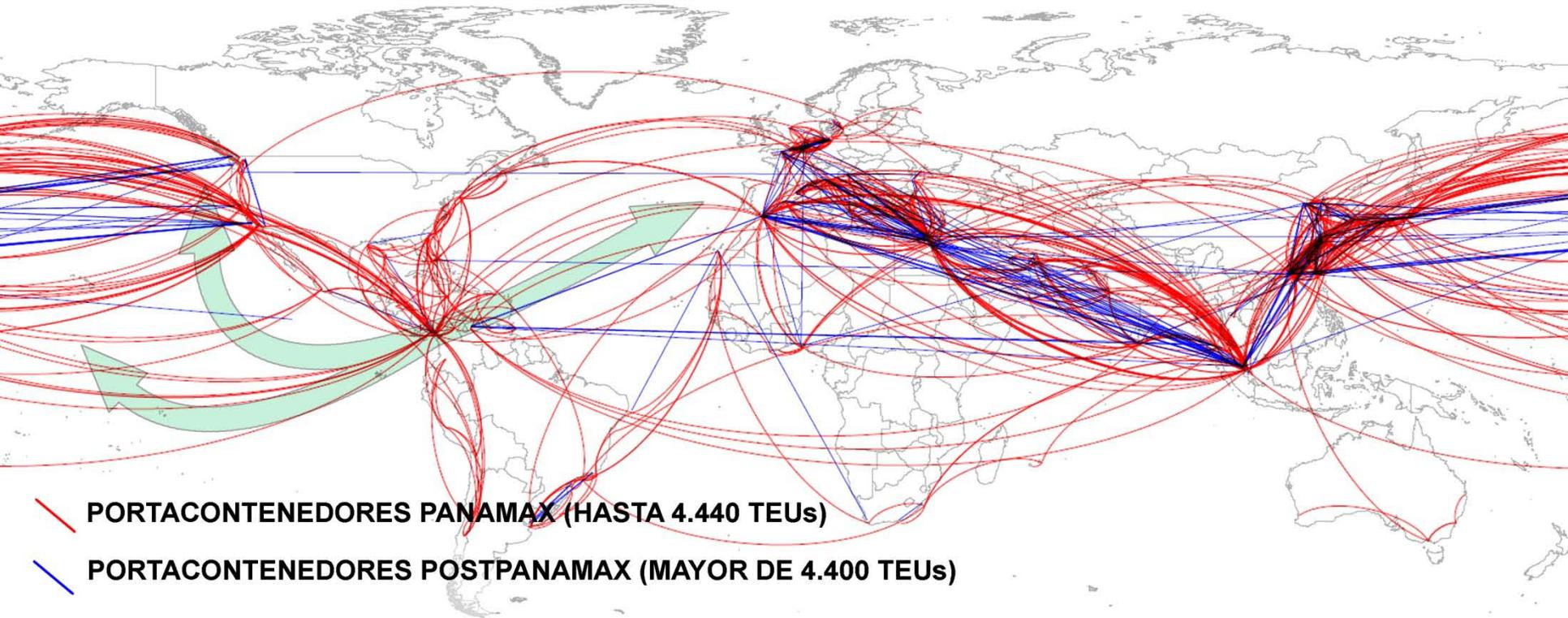
1. La situación estratégica del Puerto Exterior de Ferrol



Este sería un ejemplo de dos rutas analizadas: la del MSC Bruxelles de 9.178 TEUs que realiza el servicio pendular Asia-Norte de Europa, y la del MSC Rosaria de 4.860 TEUs que realiza un amplio abastecimiento entre el Mediterráneo occidental y la Costa Este de EEUU y el eje Santos-Buenos Aires, llegando en este caso a cruzar el Canal de Panamá (en el límite de capacidad de las actuales esclusas)



1. La situación estratégica del Puerto Exterior de Ferrol

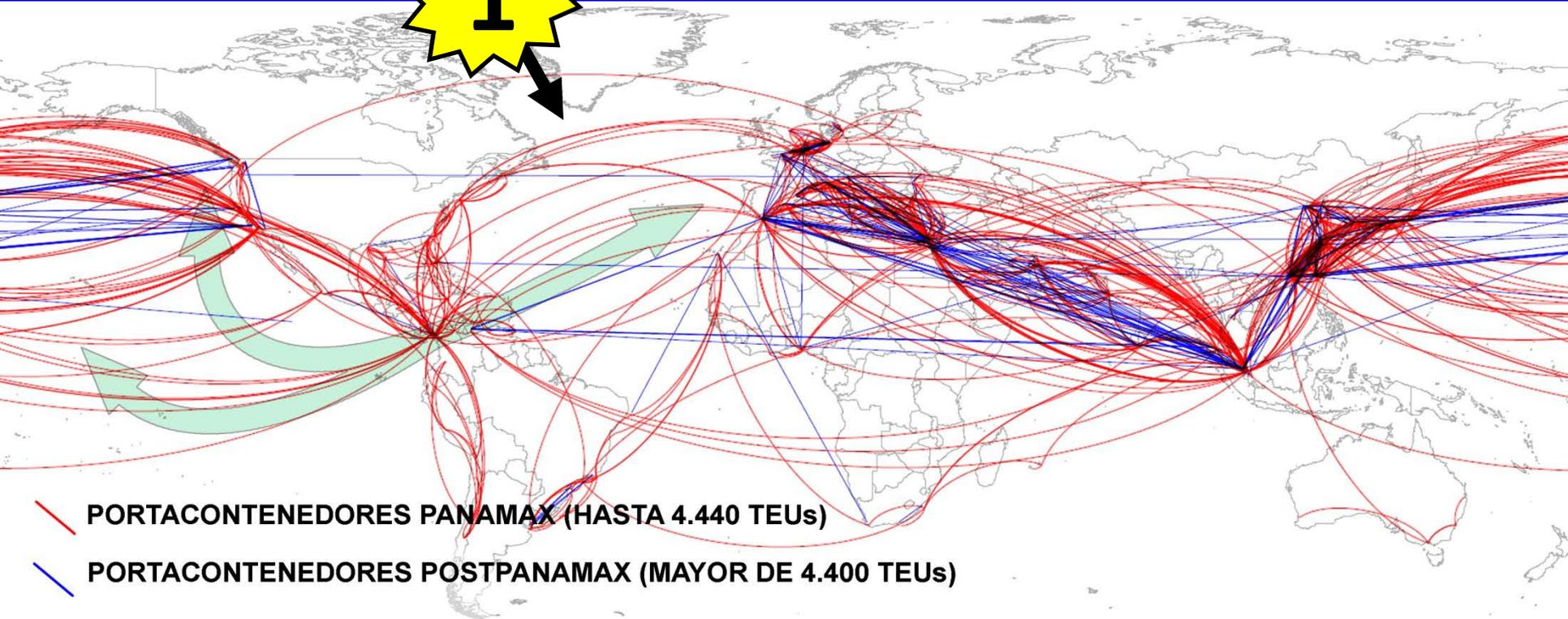


La mera representación en bruto de los datos, ya nos da dos pistas importantes



1. La situación estratégica del Puerto Exterior de Ferrol

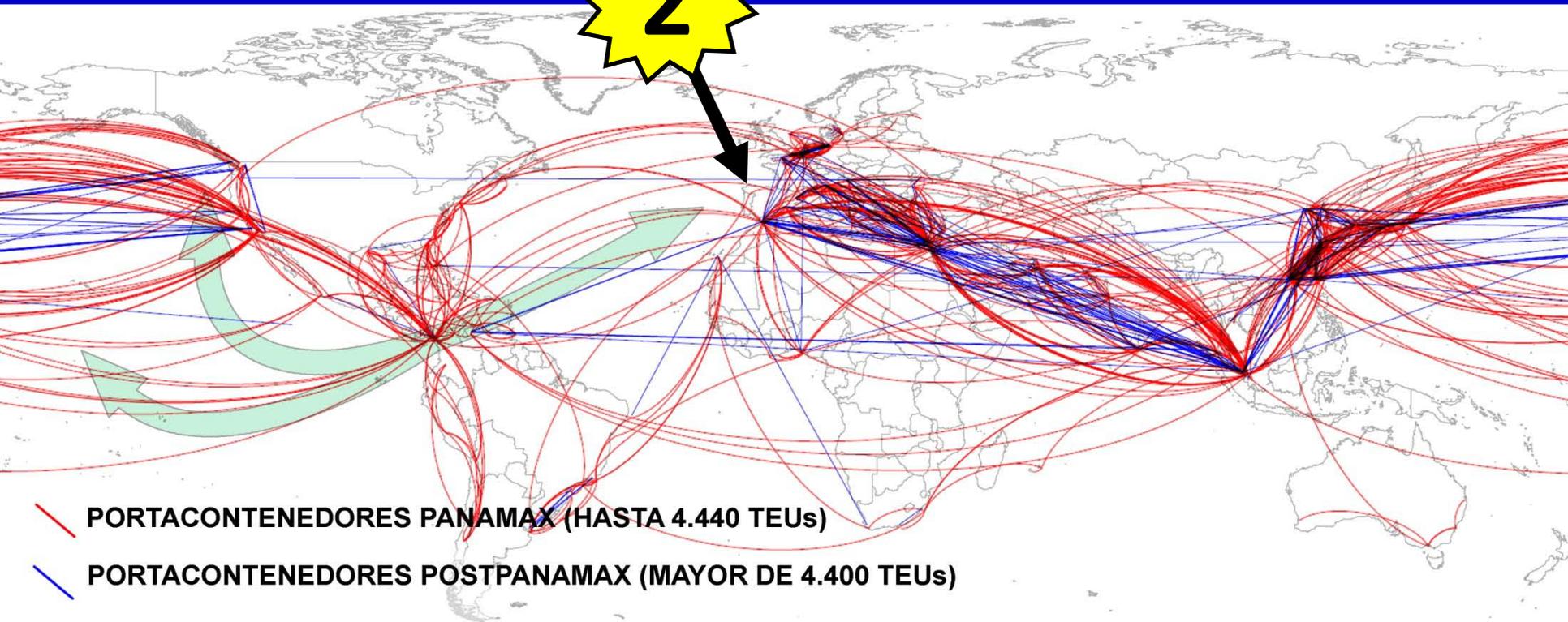
Se aprecia una escasez de tráfico atravesando el atlántico, sobre todo en la clase postpanamax





1. La situación estratégica del Puerto Exterior de Ferrol

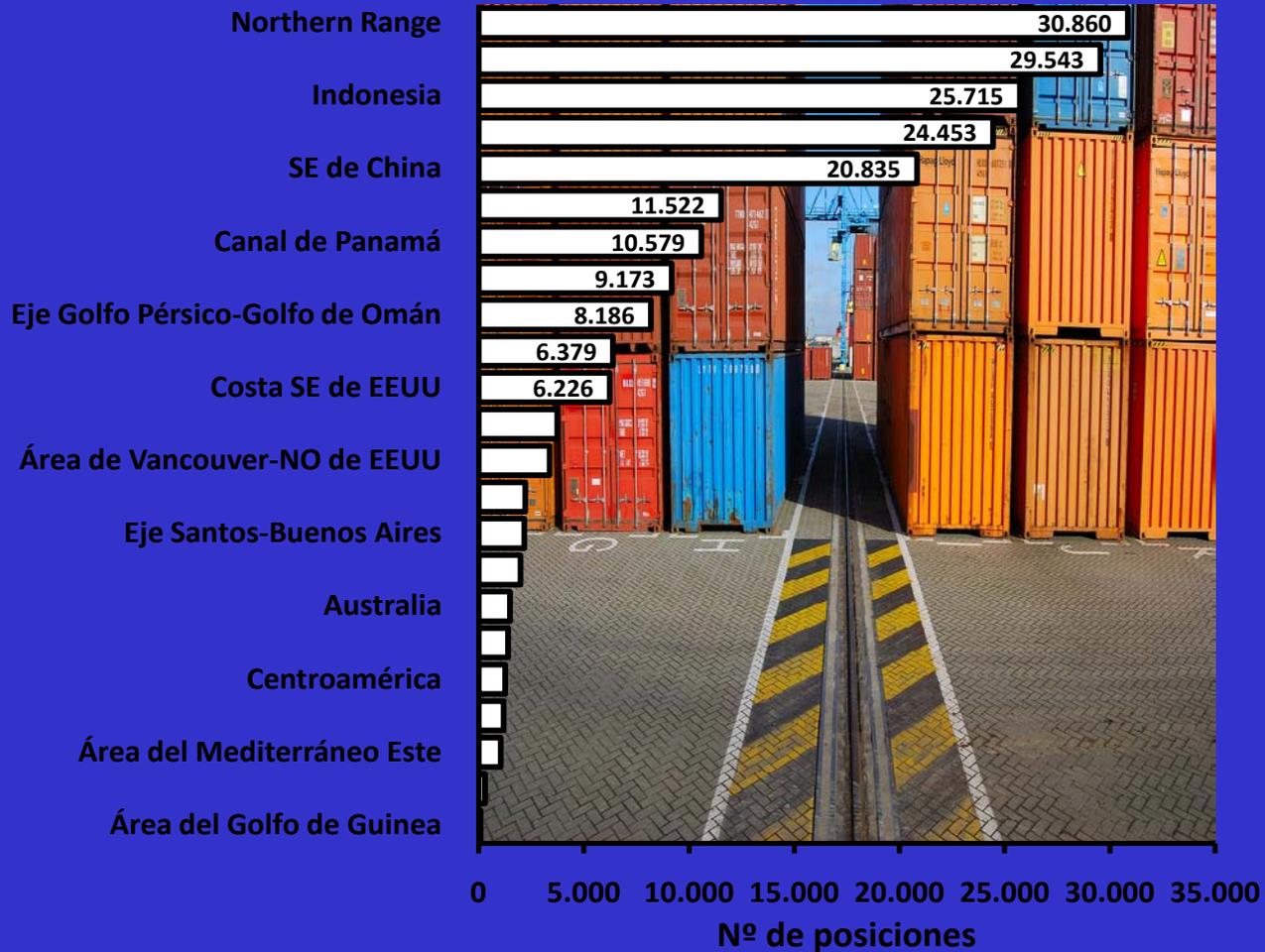
Existe un vacío de hubs entre el Northern Range y el eje Gibraltar-Malaca, zonas álgidas del transporte de mercancía contenerizada a nivel mundial





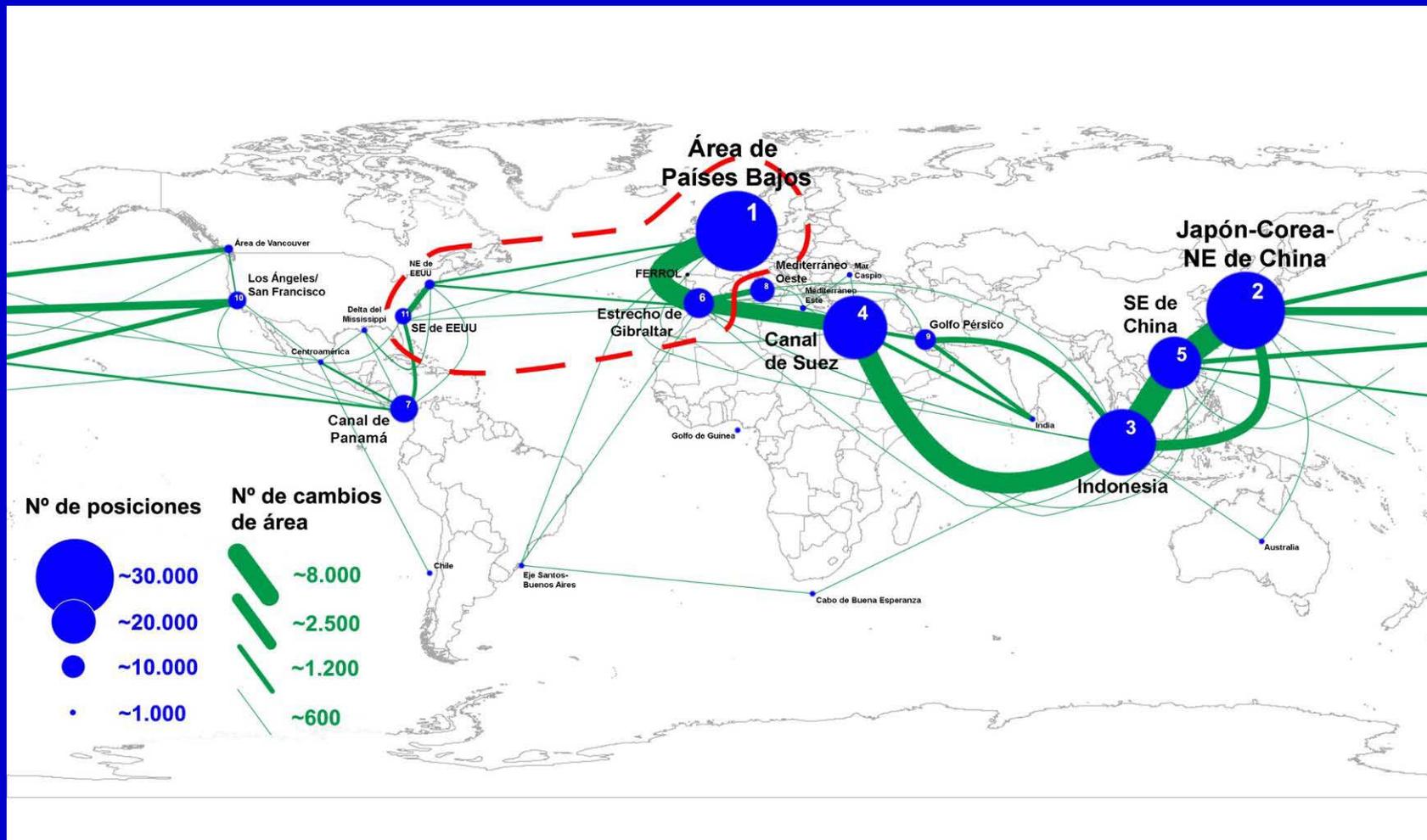
1. La situación estratégica del Puerto Exterior de Ferrol

El ranking de posiciones más visitadas confirma estas dos observaciones





1. La situación estratégica del Puerto Exterior de Ferrol

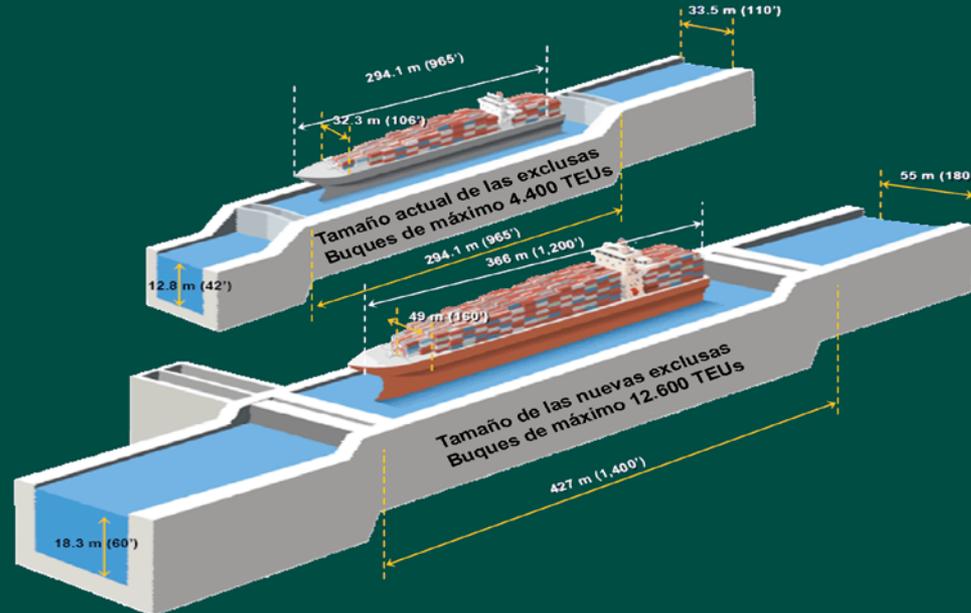


El cuadro anterior del nº de posiciones se completa con la medición del número de cambios desde una posición a otra. El área de actuación para Ferrol parece claramente definida.



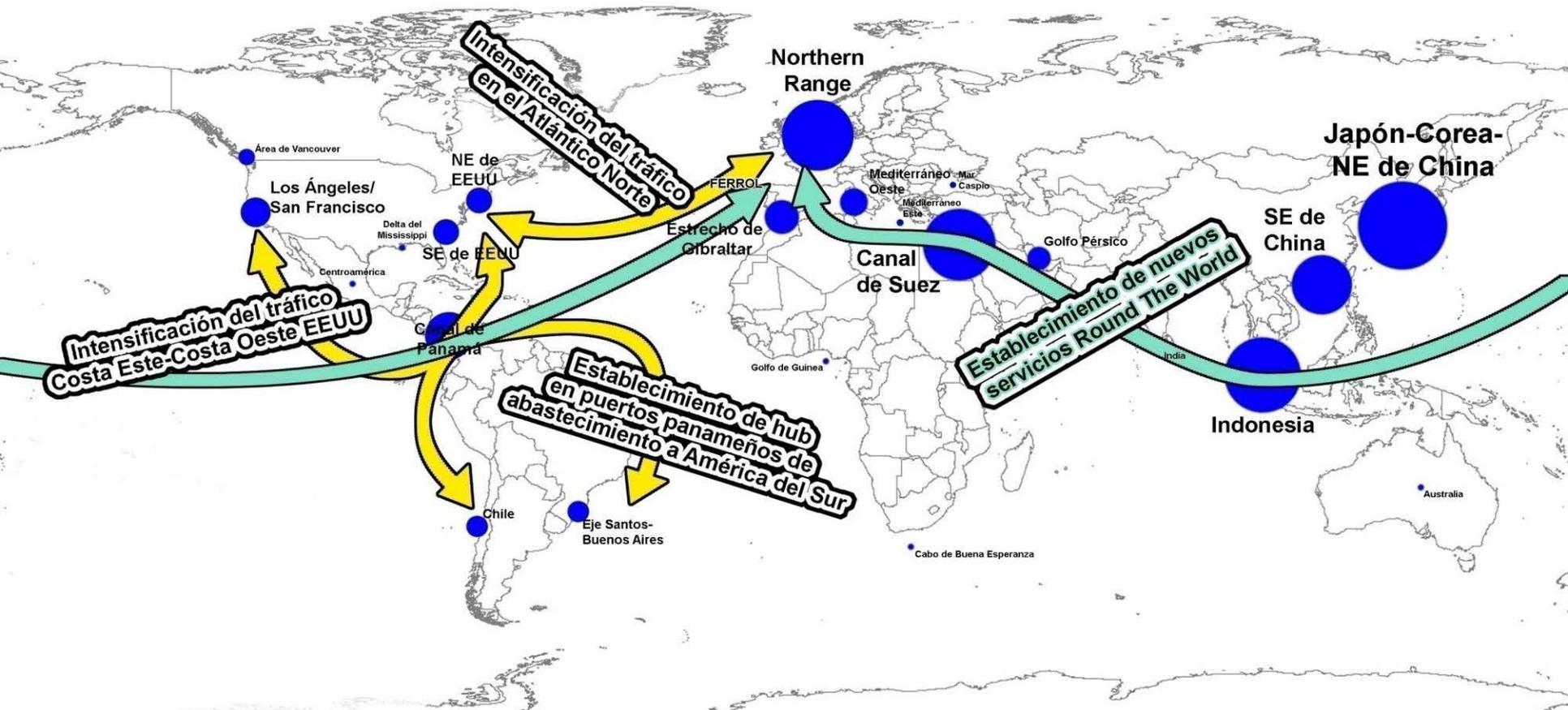
2. Áreas de actividad objetivo del Puerto Exterior de Ferrol

¿Cómo afectará la apertura del Canal de Panamá a la actividad del transporte marítimo?





2. Áreas de actividad objetivo del Puerto Exterior de Ferrol



Estos son los principales cambios esperados a raíz de la apertura del Canal de Panamá, ¿Cómo los podría aprovechar un operador de terminales de portacontenedores en el nuevo Puerto Exterior?

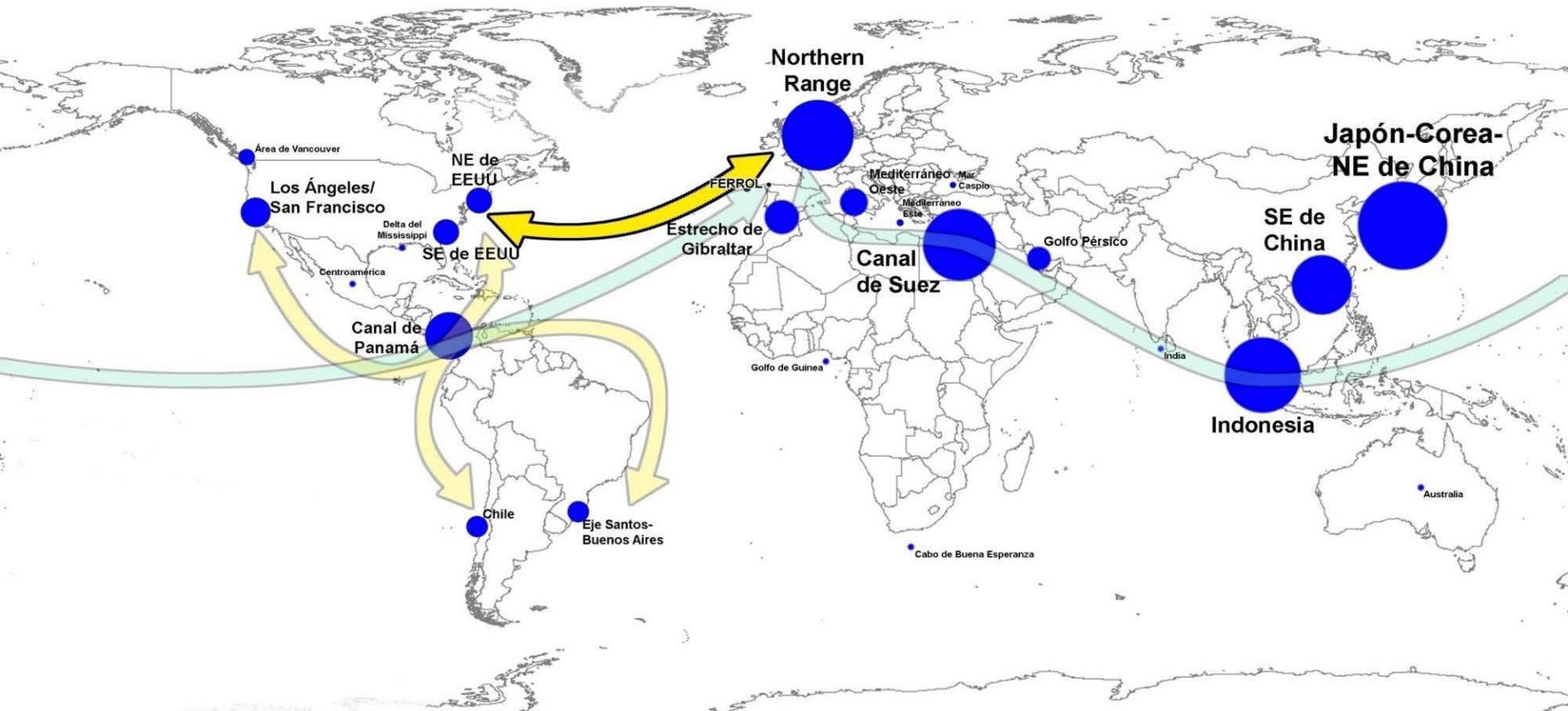


GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

Puertos del Estado

2. Áreas de actividad objetivo del Puerto Exterior de Ferrol



Servicio de relay entre Costa Este de EEUU y servicios pendulares Asia – Northern Range



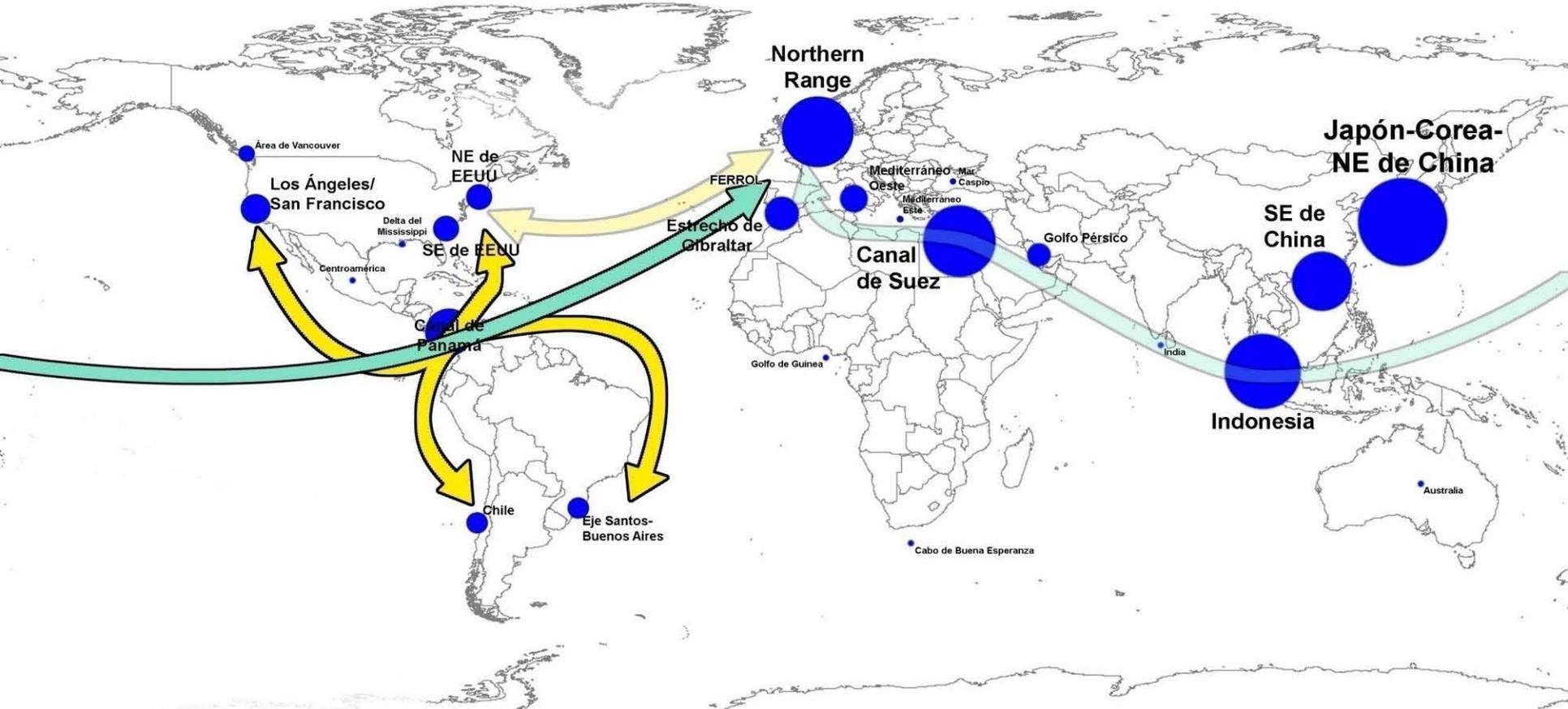
GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

Puertos del Estado



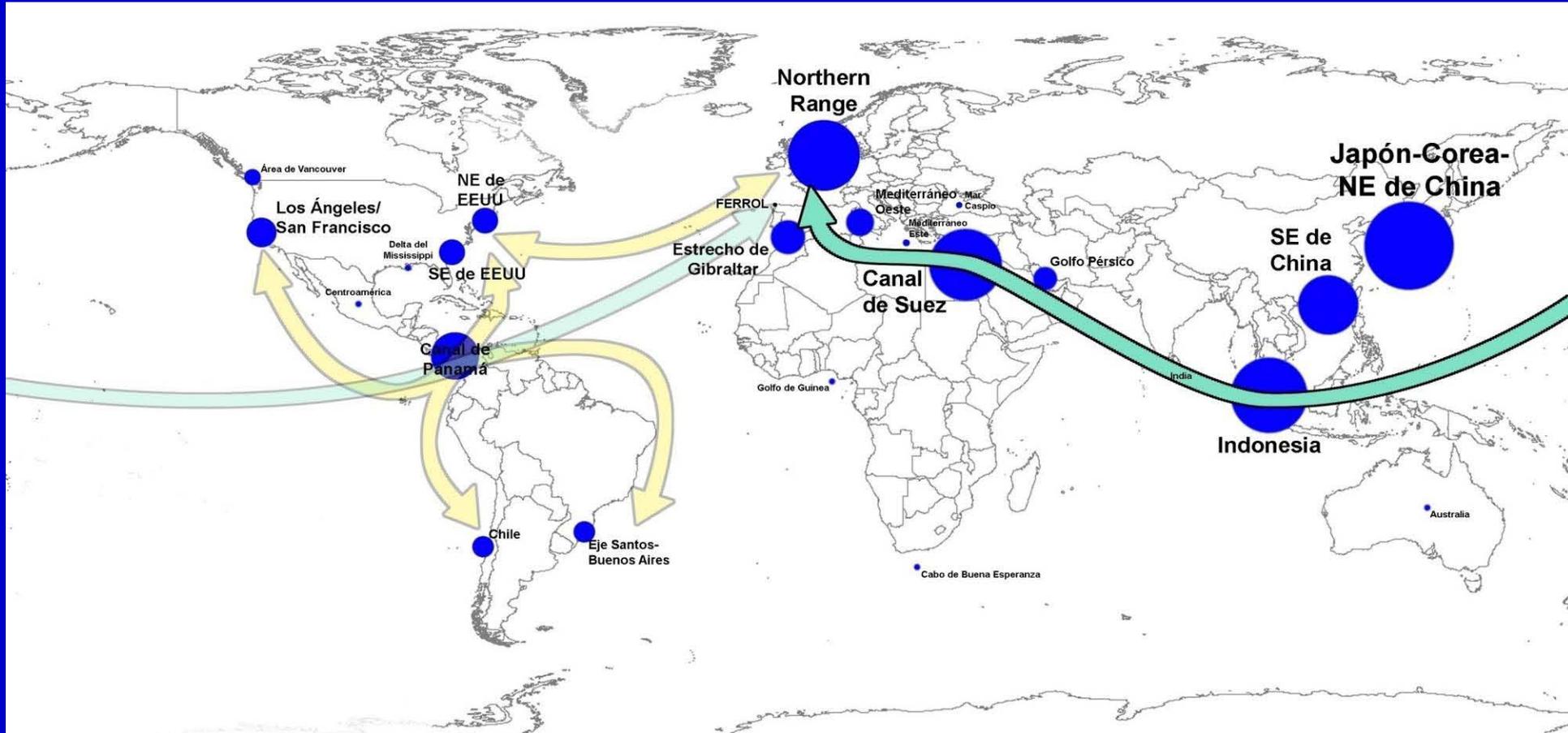
2. Áreas de actividad objetivo del Puerto Exterior de Ferrol



Nuevas oportunidades de servicios entre Latinoamérica y Europa debido a la revitalización del round-the-world



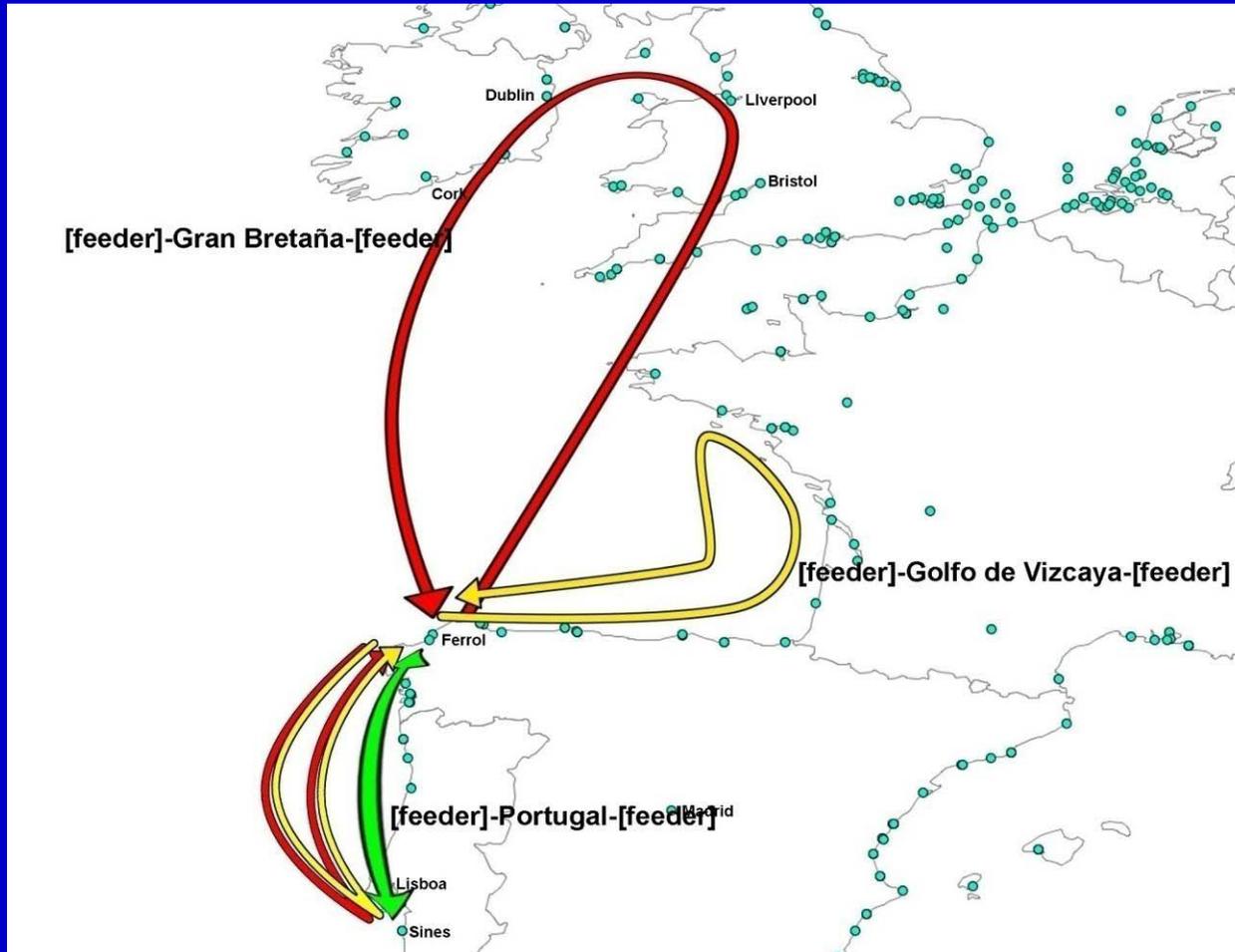
2. Áreas de actividad objetivo del Puerto Exterior de Ferrol



Hub intermedio que cubra el espacio vacío de posiciones entre Northern Range y el eje Gibraltar Asia



2. Áreas de actividad objetivo del Puerto Exterior de Ferrol

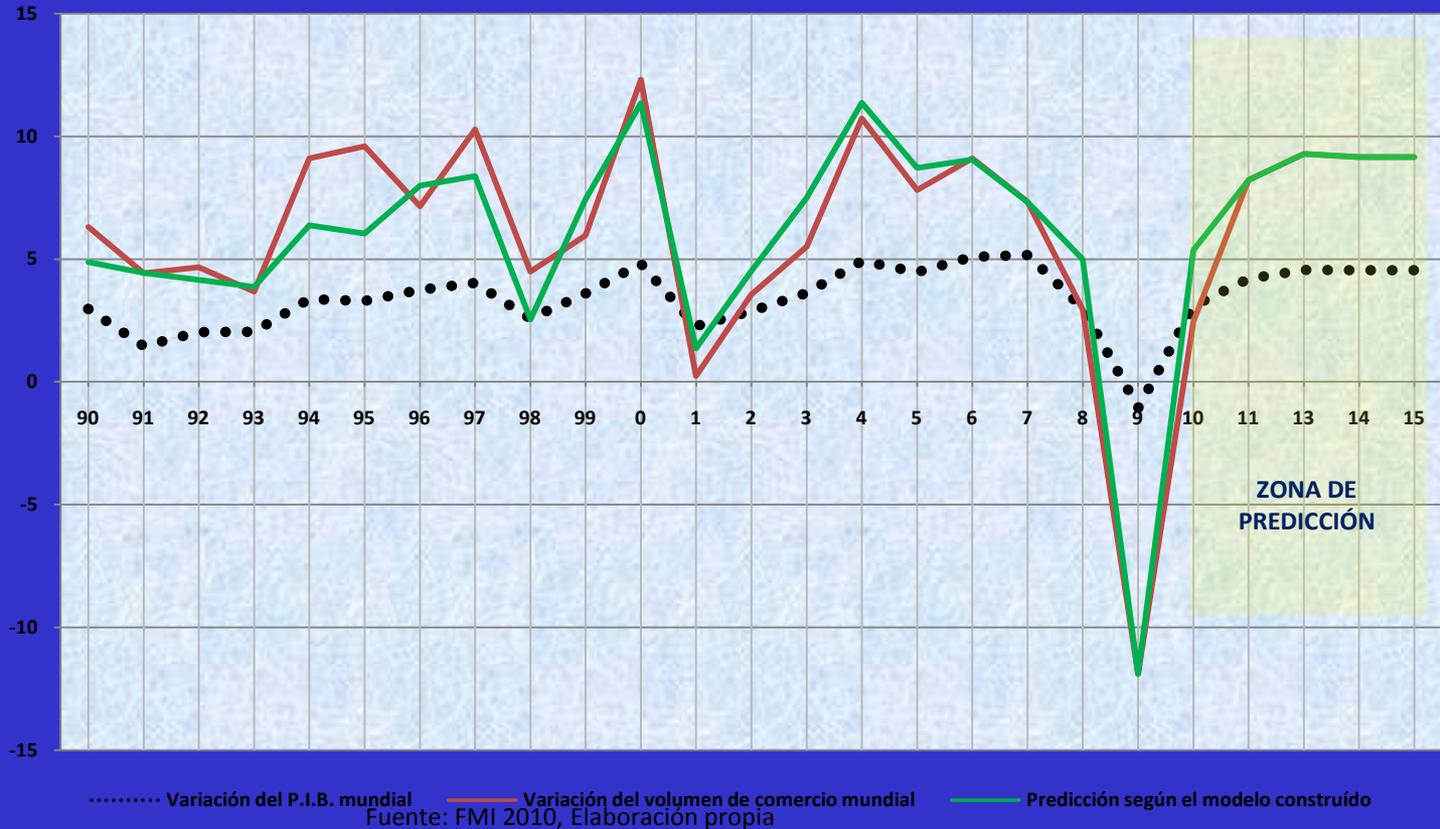


Servicios de feeder y demás actividades de short sea shipping (¿posible experiencia similar al ecobono?) para la zona Portugal-Golfo de Vizcaya



3. Hacia una estimación del aumento de tráfico

El crecimiento económico y el comercio mundial (importaciones más exportaciones) están íntimamente relacionados; respondiendo este último con una amplia elasticidad ante las subidas y bajadas del P.I.B.





3. Hacia una estimación del aumento de tráfico

En un 90% el comercio mundial de mercancías se transporta por vía marítima (WTO 2010), luego existe una relación, al menos de monotonía, entre la variación del número de buques que permanecen en una posición de atraque o fondeo y la variación del volumen de comercio mundial en un intervalo de tiempo determinado





3. Hacia una estimación del aumento de tráfico

Cada uno de los buques analizados tiene de media 213 posiciones por ruta (cada ruta es de dos años aproximadamente), por tanto podemos considerar que cada buque equivale a 213 posiciones

		2010-2011		2012-2013		2014-2015		Número de nuevos buques portacontenedores operando en esa posición
Posiciones desde Enero 2008-Febrero 2010		Tasa de variación de posiciones	Previsión de nuevas posiciones	Tasa de variación de posiciones	Previsión de nuevas posiciones	Tasa de variación de posiciones	Previsión de nuevas posiciones	
Total mundial de posiciones	203.732	5,35	214.632	8,92	233.777	9,16	255.191	242

Fuente: FMI 2010, Elaboración propia



Aplicamos las previsiones de la tasa de variación del volumen de mercancías como si fueran tasa de variación del nº de posiciones



3. Hacia una estimación del aumento de tráfico

Hemos obtenido una cifra estimada de 242 nuevos buques portacontenedores realizando servicios de transporte de mercancías hacia el 2015, lo que supone un aumento de un **28,4%** del tráfico marítimo hacia esa fecha si se mantienen las previsiones de crecimiento del FMI.



4. Algunas características del Puerto Exterior de Ferrol

El Puerto Exterior de Ferrol dispone de unas condiciones excepcionales de maniobra para hacer frente a esa nueva demanda, incluso para buques exigentes

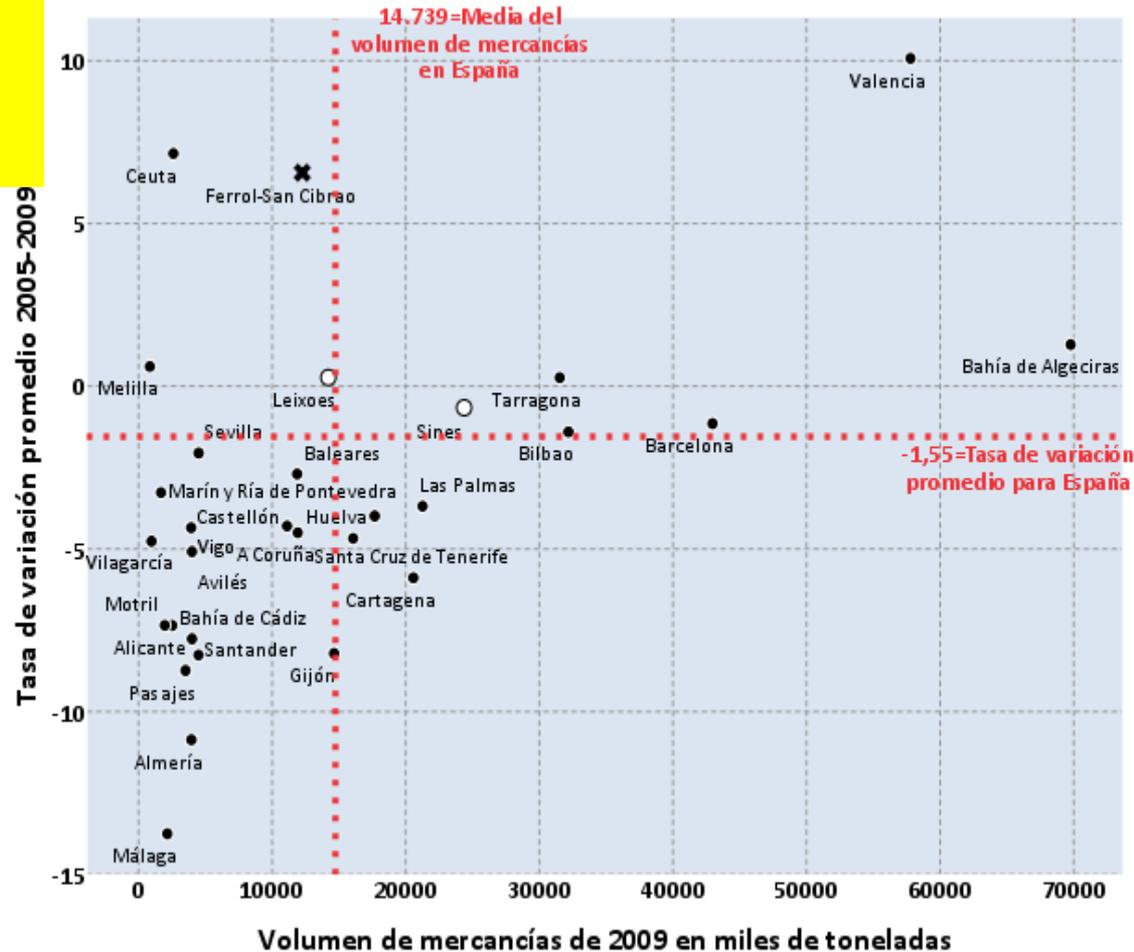


- Calado: 20m
- Área de almacenamiento: 24Ha
- Capacidad estimada para 2014: 1mTEU/año
- Amplia y cercana Zona de Actividades Logísticas de Mandiá-Leixa actualmente en proceso de construcción
- Costes de operación similares a otros puertos competidores



4. Algunas características del Puerto Exterior de Ferrol

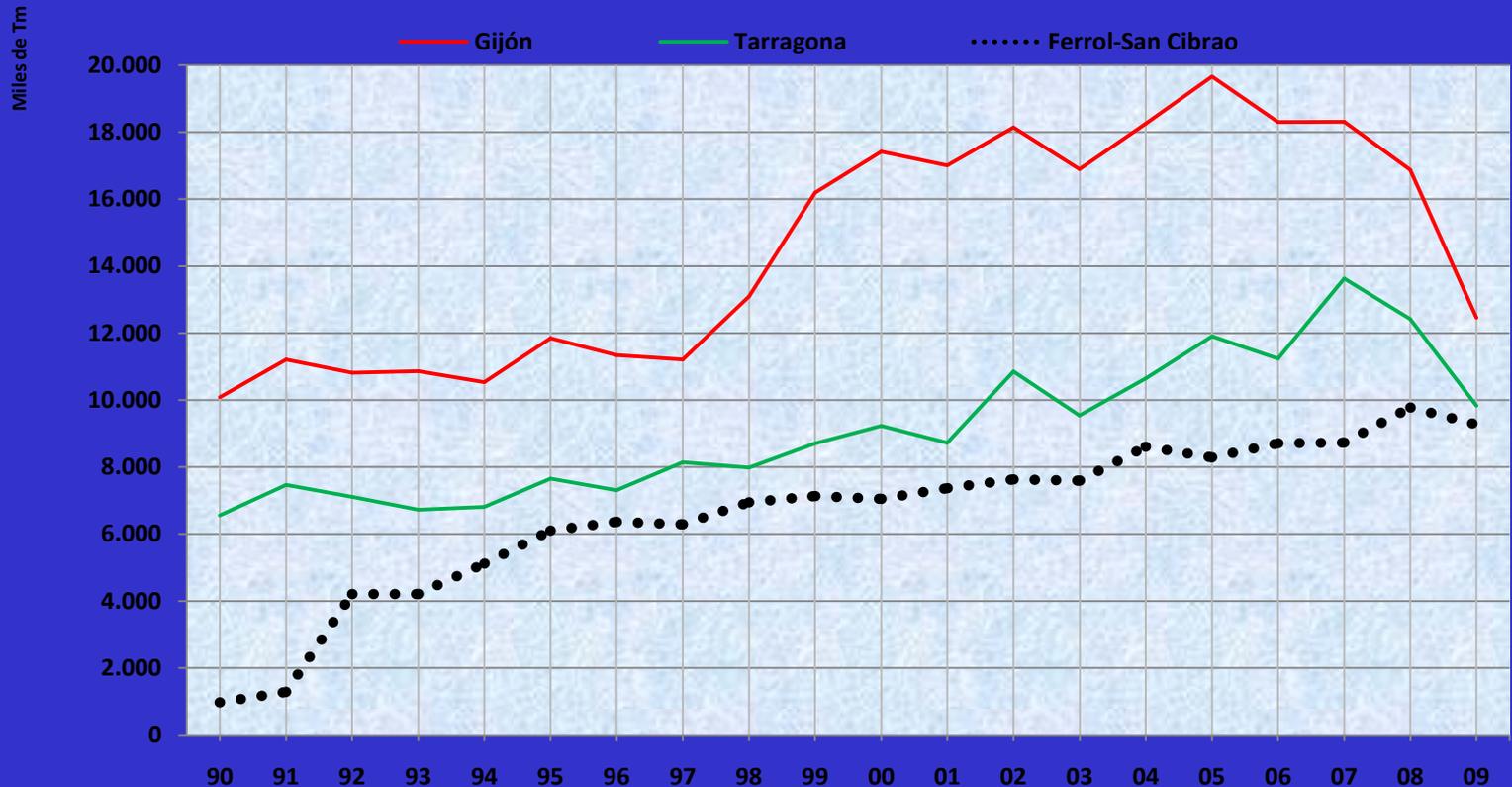
La situación tanto en volumen de mercancías como en variación de ese volumen en los últimos años es favorable, incluso con respecto a otros puertos competidores, siendo el tercer puerto español que más ha crecido.





4. Algunas características del Puerto Exterior de Ferrol

Y es el tercer puerto español con respecto al volumen de graneles sólidos, lo que indica una potente actividad industrial anexa





GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Puertos del Estado



Muchas Gracias por su atención

Dr. Fernando González Laxe
Presidente Puertos del Estado
ESPAÑA

E-mail: presidencia.puertos@puertos.es