

EL PUERTO DE ALGECIRAS Y EL PAPEL DE ANDALUCÍA EN LA LOGÍSTICA MUNDIAL ¹

“El estrecho de Gibraltar es sin duda uno de los enclaves estratégicos con mejor presente y mayor potencial del mundo. El azar quiso que Algeciras estuviera ahí, junto al grupo de puertos escogidos para mantener en ebullición el sector marítimo en una zona geográfica privilegiada en la que dos continentes se dan la mano y conectan el resto del mundo para garantizar que la logística mundial siga su curso”.

Gerardo Landaluce,

Presidente de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras

En 2020, el puerto Tanger Med, en la orilla africana del estrecho de Gibraltar, superó, con un tráfico de 5,7 millones de TEU², a los puertos españoles de Algeciras y Valencia, quienes habían liderado hasta entonces el tráfico de mercancías en contenedores en el Mediterráneo. Había que preguntarse qué había pasado y qué se debía hacer... Quizás era conveniente indagar con más profundidad o altura: ¿hacia dónde íbamos? ¿Estamos solos o acompañados en ese camino? ¿Quiénes eran competencia y quiénes aliados? ¿Se seguía alguna estrategia? y, en tal caso, ¿era válida? ¿Qué papel debía jugar en esta materia España? ¿Y más concretamente Andalucía? ¿Y la Unión Europea, tenía algo que opinar? ¿Cuál iba a ser la influencia del Brexit?

En realidad, la cuestión era aún más amplia y profunda. Se trataba de hacer una reflexión estratégica sobre el transporte, los puertos, la intermodalidad³ asociada y, en definitiva, sobre las cadenas logísticas que sustentaban nuestro comercio exterior y a nuestras propias empresas y que condicionaban directamente la competitividad del país. Gerardo se preguntaba cuál sería el futuro del Puerto de Algeciras, pero no sólo eso, sino cuál sería el futuro del sector.

¹ Caso de la División de Investigación de San Telmo Business School, España. Preparado por los profesores Rocío Reina Paniagua, Jorge Bernal González-Villegas y Antonio García de Castro, de San Telmo Business School, para su uso en clase y no como ilustración de la gestión, adecuada o inadecuada, de una situación determinada. Copyright © junio 2021, Fundación San Telmo. España.

No está permitida la reproducción, total o parcial, de este documento, ni su archivo y/o transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro o por otros procedimientos, sin la autorización expresa y escrita de Fundación San Telmo. Para solicitar copias o permiso para usar este caso, por favor póngase en contacto con el departamento de Edición de Casos en el +34 954 975 004 o por correo electrónico a la dirección casos@santelmo.org.

² TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*): es la capacidad de carga que tiene un contenedor estándar de 20 pies, con un volumen total exterior de 38,51 metros cúbicos. El contenedor más habitual en el transporte de mercancías es el de 40 pies, es decir, de 2 TEU.

³ La intermodalidad consiste en la transferencia de personas y de mercancías utilizando diferentes modos de transporte combinados: tren, carretera, avión, barco, etc.

EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

La pandemia de 2020 había cambiado el panorama de la navegación marítima. La previsión de la UNCTAD⁴ sobre la caída en el volumen del comercio marítimo era de un 4,1 por ciento para 2020. Las interrupciones en la cadena de suministro, la contracción de la demanda y la incertidumbre económica mundial causada por la pandemia afectaban al sector y habían agravado el descenso y las pérdidas que ya se habían experimentado en 2019 en la industria marítima internacional.

Las tensiones comerciales y el alto nivel de incertidumbre política habían socavado el crecimiento del comercio de mercancías, reduciéndolo a 11.076 millones de toneladas en 2019, una caída del 2,8% respecto a 2018. El crecimiento del tráfico mundial de contenedores no superó el 2%, frente al 5,1% de 2018. A principios de 2020, la flota mundial total ascendía a 98.140 buques comerciales de 100 o más toneladas brutas, el equivalente a una capacidad de 2.060 millones de TPM⁵. Las proyecciones de la UNCTAD indicaban que el comercio marítimo se recuperaría en 2021 y crecería un 4,8%.

En 2019, el 41% del total de mercancías exportadas tenían su origen en Asia y el 62% de los importados se recibieron en esa misma región. La contribución del desarrollo de América y África a los flujos comerciales marítimos siguió siendo marginal. Asia se había convertido en el principal centro marítimo copando, en conjunto, más del 50% de los volúmenes del comercio marítimo mundial.

La cuota de mercado de contenedores por ruta la lideraba la Ruta Este-Oeste (Asia-Europa-América del Norte) con un 39,1%, frente a las otras de menor tráfico: las Intrarregionales (entre países del Mediterráneo, de Asia, de África..., con un 27%), la Ruta Norte-Sur (comercio entre Europa, América Latina, América del Norte, Oceanía y África Subsahariana) y la Ruta Sur-Sur (entre Asia Oriental, América Latina, Oceanía, África Subsahariana y Asia Occidental)

El transporte de contenedores

Pocos imaginaron la trascendencia que tendría para el transporte marítimo internacional y para el proceso de globalización de la economía mundial la invención del contenedor por Malcom McLean en los años 50 del siglo XX; con él se reducían costes (de manera especial, en la estiba), se reducía el riesgo de robos, aumentaba la fiabilidad y se acortaban los tiempos de transporte. La hegemonía del contenedor llegó a tal punto que numerosos actores de la cadena logística lo reclamaban y, en consecuencia, los gestores portuarios ambicionaban al menos una terminal de contenedor en su puerto para poder optar así a un puesto en la primera división portuaria internacional.

⁴ La Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD: *United Nations Conference on Trade and Development*) confeccionaba anualmente un informe sobre el comercio marítimo mundial titulado *Review of Maritime Transport*; el correspondiente a 2020 puede consultarse en su página web: <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2020>.

⁵ TPM: Tonelaje de peso muerto, medida que expresa la capacidad total de carga de un buque.

Era imposible concebir el enorme flujo de comercio internacional de los últimos años sin el uso del transporte marítimo y, en particular, del contenerizado, una fórmula segura, económica y masiva, que permitía desplazar grandes cargas a largas distancias. En la primera década del siglo XXI se vivió un verdadero auge sin precedentes, con crecimientos anuales de dos dígitos, coincidiendo con la consolidación de China como centro manufacturero mundial. Esta evolución quedó temporalmente frenada por la crisis financiera de 2008 y la crisis económica consecutiva. La reactivación en los años posteriores se vio nuevamente amenazada con una evolución inestable.

La capacidad del comercio en contenedores había crecido cerca del 1.500% desde 1968 y casi había doblado la capacidad de hacía una década. En los astilleros ya se botaban buques cuya cubierta ocupaba una superficie equivalente a cuatro campos de fútbol, con un coste de casi 200 millones de dólares y una capacidad de 24.000 TEU.

Las grandes tendencias

Ese creciente proceso de contenerización de las mercancías, unido a otros factores, como el desmesurado aumento del tamaño de los buques portacontenedores, la concentración de la carga en un reducido número de puertos, la consolidación de las navieras —que en 2021 estaban aglutinadas en tres macroalianzas—, la integración vertical de los grupos navieros en todo el proceso (los buques, las terminales portuarias y la logística asociada), la “desviación cero” en las rutas y la intensa competencia portuaria eran, entre otras, las principales tendencias que desde hacía años estaban orientando el negocio marítimo y la exigente industria del contenedor. Los puertos no habían sido ajenos a esta evolución, sino que, por el contrario, se habían tenido que adaptar para desempeñar de forma más eficiente su función en la cadena de transporte.

EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL

Las 28 Autoridades Portuarias existentes en España gestionaban los 46 puertos de interés general, relevantes desde el punto de vista comercial. Su coordinación y control de eficiencia correspondía al ente público Puertos del Estado, dependiente del Ministerio competente para cada legislatura en materia de transportes, que tenía atribuida la ejecución de la política portuaria estatal (ver figura 1). Otros puertos menores, la mayoría de carácter deportivo o pesquero, eran gestionados por las Comunidades Autónomas⁶.

Los puertos españoles eran eslabones esenciales de las cadenas logísticas y de transporte. En 2021, pasaba por ellos cerca del 60% de las exportaciones y el 85% de las importaciones, lo que representaba el 53% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% con terceros países.

⁶ En total, esos puertos menores movieron en 2019 mercancías con un volumen de algo más de 11 millones de toneladas en conjunto.