

# El nuevo rol y las pautas de atractividad de las ciudades portuarias

---

Dr. Fernando González Laxe

Universidade da Coruña.

Campus do Mar. International Campus of Excellence.

Universidade de Vigo.



# TENDENCIAS A LAS QUE SE ENFRENTAN LAS AUTORIDADES PORTUARIAS

---

## **GLOBALIZACIÓN**

- Movilidad y desplazamiento global de los tráficos
- Mayor niveles de intercambios comerciales
- Desarrollo desigual de las demandas

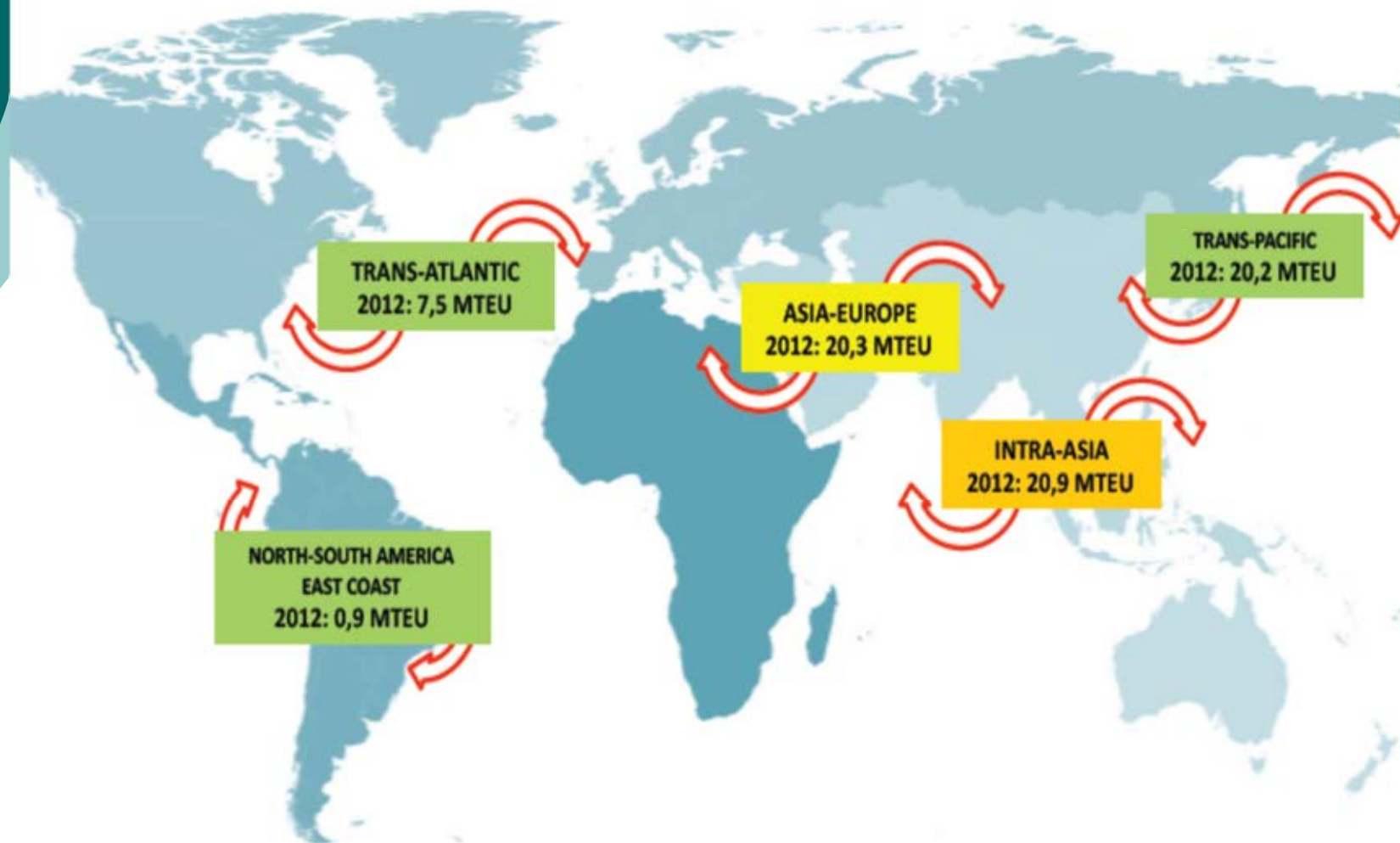
## **CONTENEDORIZACIÓN**

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

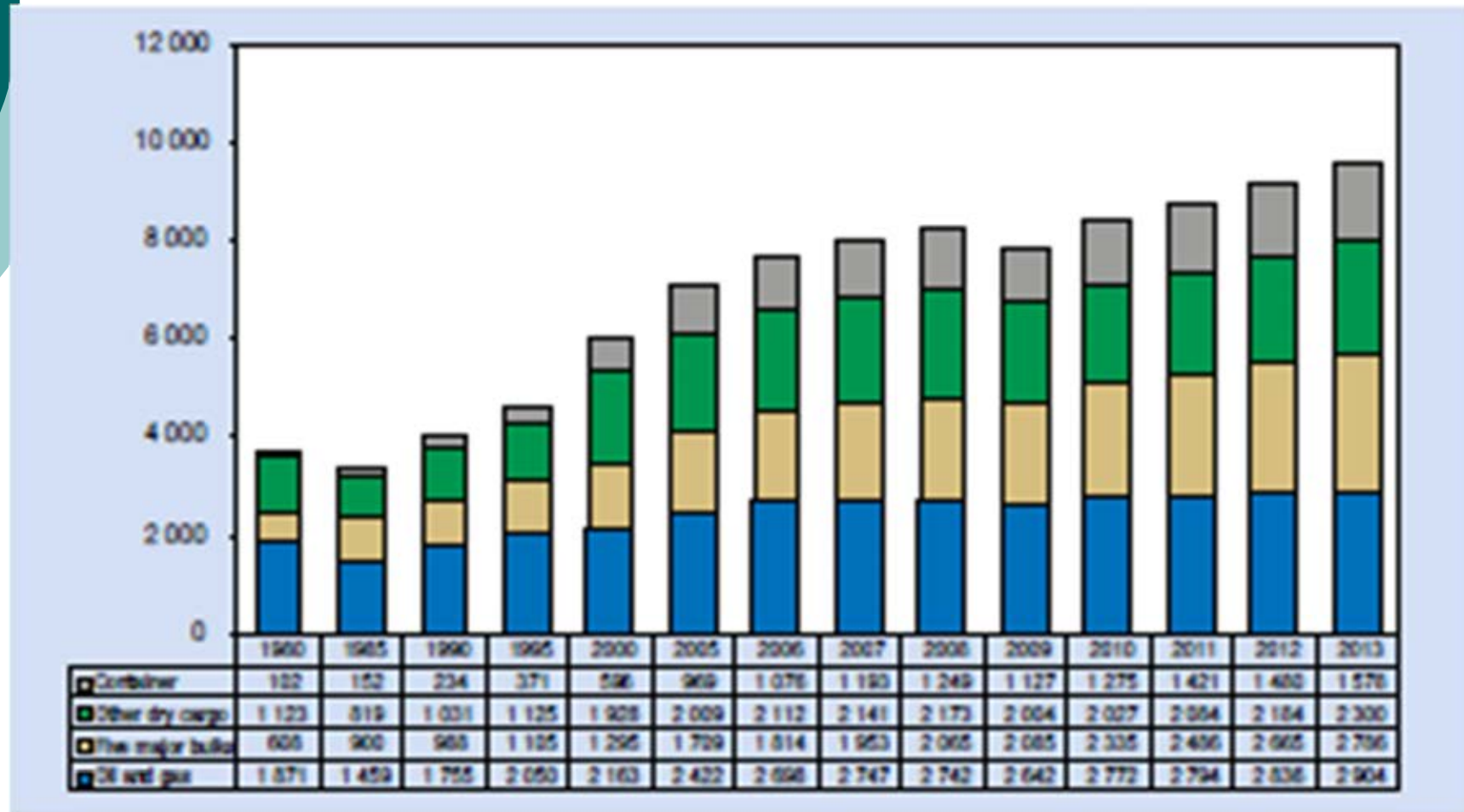
## **TERCIARIZACIÓN**

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

# The New Geography of the World Trade



# El auge del contenedor como herramienta del comercio marítimo



Sources: UNCTAD Review of Maritime Transport, various issues. For 2006–2013, the breakdown by type of dry cargo is based on Clarkson Research Services' Shipping Review and Outlook, various issues. Data for 2013 are based on a forecast by Clarkson Research Services (2013a).



# PERSPECTIVAS DE LA ACTUAL DINÁMICA MARÍTIMA-PORTUARIA

---

- Los puertos no son entidades aisladas; son parte de un entorno regional; y este entorno afecta a los puertos y a sus estrategias
- La especialización industrial puede constituir tanto una fortaleza como una debilidad para la actuación portuaria. Pero, una especialización de los servicios y la concentración económica fomenta los tráficos
- Los entornos regionales influyen, parcialmente, en la competitividad de los puertos dentro de un entorno global

## **FUNCIONES BÁSICAS DEL PUERTO**



### **1ª GENERACIÓN FUNCIÓN INTERMODAL**

**Limita la actividad portuaria a la carga, descarga, almacenamiento y algunos servicios de ayuda a la navegación**

#### **Políticas pasivas**

**No se preocupa del buque o carga fuera de los muelles  
Aislada de la actividad de transporte y comercio  
Escasa cooperación con el entorno  
De carga general**

### **2ª GENERACIÓN PROCESO INDUSTRIAL**

**Aprovecha las economías de escala**

**Su gestión es amplia: centro de servicios, de transporte, industrial y comercial**

**Actúa proporcionando servicios adicionales**

**Mantiene relaciones con el entorno**

**Actividad integrada**

### **3ª GENERACIÓN FUNCIÓN LOGÍSTICA**

**Mayor especialización debido a la contenedorización, intermodalidad y necesidad de comercio internacional**

**El puerto es un “nodo dinámico”**

**Participación activa. Genera valor añadido**

**Centro integrado de transporte y plataforma logística**

**Actividad y servicios especializados, variables e integrados**



## CAMBIOS DE VALOR DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

Rasgos	Antes	Ahora
Estancia	Larga. Constituía una variable no relevante.	Corta. En la actualidad es muy relevante y esencial.
Eficiencia	Venía determinada por el almacenamiento cautivo.	Hoy en día, lo principal es el tratamiento de los flujos de mercancías.
Valorización	Sobre el concepto de mercancía.	Las variables clave las constituyen el capital invertido; la existencia y conformación de cadenas productivas globales; y la circulación de los flujos de mercancías.
Vinculación	No se tenían en cuenta los efectos y las referencias relativas a espacios, tiempos y conexiones.	Integra y conecta espacios selectivos (nodos y hubs); integra lugares y tiempos; e integra espacios y tiempos.





# CARACTERÍSTICAS DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

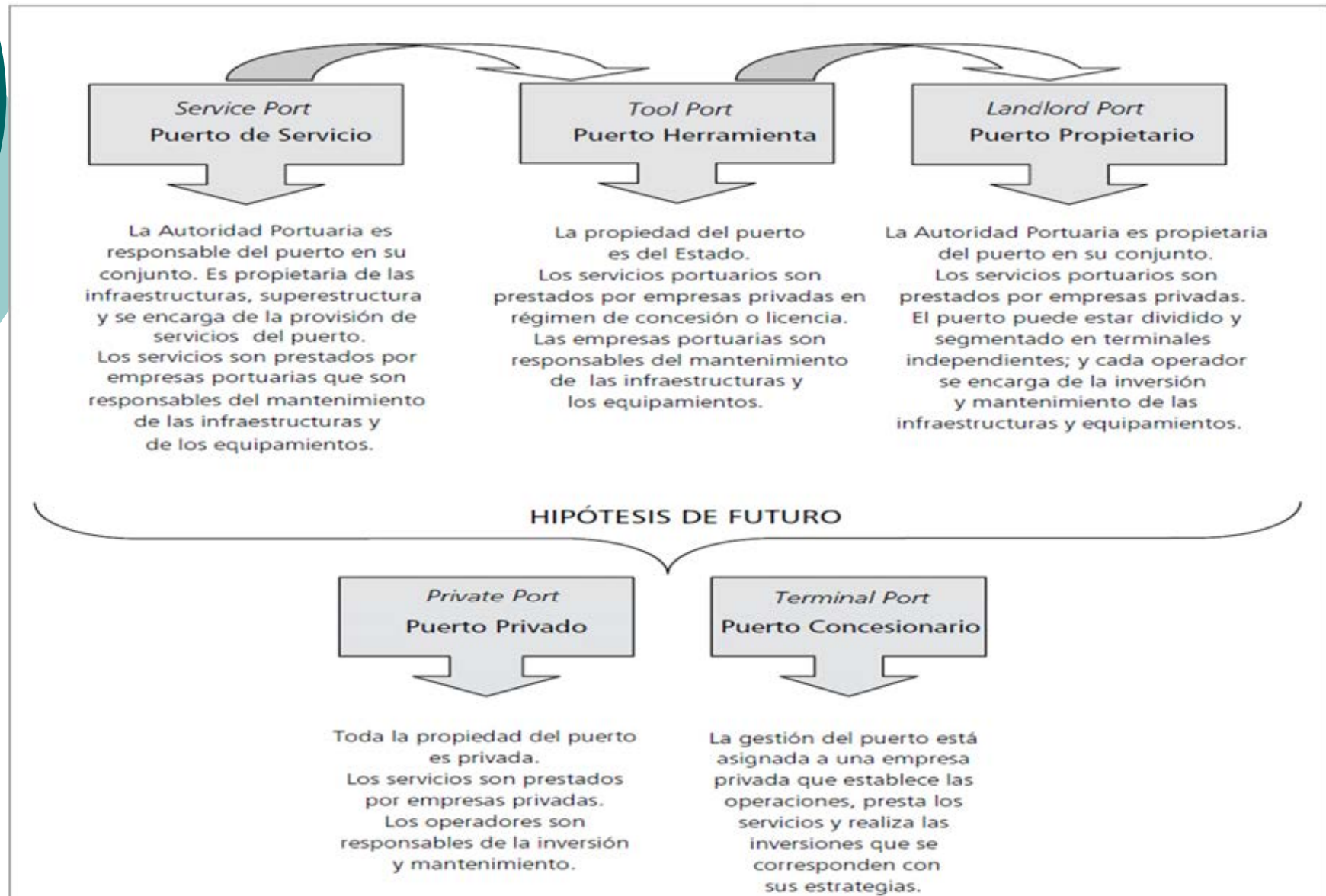
Características de un puerto conectado	Características de un puerto excluido
<ul style="list-style-type: none"><li>• Mueve carga diversa y predominantemente contenedorizadas.</li><li>• Presenta altos niveles de eficiencia y competitividad; tiene solidez económica y financiera.</li><li>• Se inserta en redes internacionales.</li><li>• Sirve de nodo a las cadenas productivas y de servicios globalizadas.</li><li>• Propicia la creación de una comunidad portuaria basada en el desarrollo de redes locales de agentes que participan, colaboran y generan servicios especializados.</li><li>• Se dota de procesos innovadores en todas las actividades relacionadas al puerto.</li><li>• Beneficia a su entorno local.</li><li>• Dispone de buenas infraestructuras portuarias (terminales de contenedores, grúas pórtico, mano de obra cualificadas; accesos al puerto, estabilidad laboral, etcétera).</li><li>• Está inserta en un entorno regulatorio e institucional lo suficientemente reglado para afrontar la competencia internacional y la incorporación de tecnología innovadora.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tienen poca carga (ya sea general, contenedorizada o petroleras).</li><li>• Presenta dificultades en términos de eficiencia y competitividad.</li><li>• Posee problemas económicos y financieros.</li><li>• Presenta dificultades para insertarse en las redes globales.</li><li>• Sus zonas de influencia son pequeñas y no se contabilizan empresas de elevado tamaño.</li><li>• No beneficia el entorno local y sus repercusiones sobre el mismo son escasas; y no tienen fuertes implicaciones con los agentes locales al puerto.</li><li>• Es deficitaria en infraestructura y en el transporte ligado al puerto (multimodal).</li><li>• Pertenece a una región con entornos regulatorios e institucionales insuficientes, que no facilitan la competencia y retrasa la incorporación de tecnologías innovadoras.</li></ul>



# LOS PUERTOS EN LA ERA DE LA GLOBALIZACIÓN

Características de los puertos clásicos	Características puertos modernos en la era de la globalización
Los puertos son puntos terminales. En los puertos se produce una ruptura de cargas. Los puertos constituyen zonas de almacenamiento prolongado de las mercancías.	Los puertos son nodos de transferencia de flujos. Elimina las posibilidades de ruptura de cargas. Posibilita la conformación de terminales marítimas. Los puertos constituyen hubs, centros de procesamiento, distribución e integración de cadenas productivas fragmentadas internacionalmente.
Los puertos se inscriben en zonas costeras desvinculadas de las regiones interiores. Los puertos se definen como zonas de quiebra de separación de las áreas de confluencia externas. Los puertos conforman hinterlands cautivos.	Los puertos poseen estrechos vínculos con las zonas interiores. Existe una intensa articulación entre los espacios interiores y exteriores. Se amplía y se consolida una vasta extensión de las zonas de influencia territorial. El intermodalismo y las mejoras físicas en lo tocante a la accesibilidad territorial propician la conformación de hinterlands ampliados cada vez más competitivos y además dejan de ser áreas cautivas de cada puerto.
Los puertos se organizan sobre la base de flujos muy determinados. Las mercancías que se transbordan, cargan y descargan corresponden a clientes tradicionales. Los contactos comerciales son reducidos y muy rutinarios.	Las características tecnológicas y el desarrollo del contenedor aceleran los flujos de mercancías e integran los procesos productivos fragmentados en nuevos espacios económicos. Articulan y favorecen nuevas y distintas conexiones con regiones distantes del interior.
Los puertos no desempeñan un papel relevante en la evolución de las economías de un país.	Los puertos revalorizan la localización territorial. Fortalecen la posición como nodos de alcance. Los puertos disputan áreas económicas tradicionales de los puertos vecinos.
La falta de integración de los sistemas de transporte era generalizada en las áreas más periféricas y atrasadas.	Los puertos impulsan y requieren de una mayor integración del sistema de transporte. Potencian el intermodalismo. Los puertos se integran en redes.

# TIPOLOGÍAS PORTUARIAS



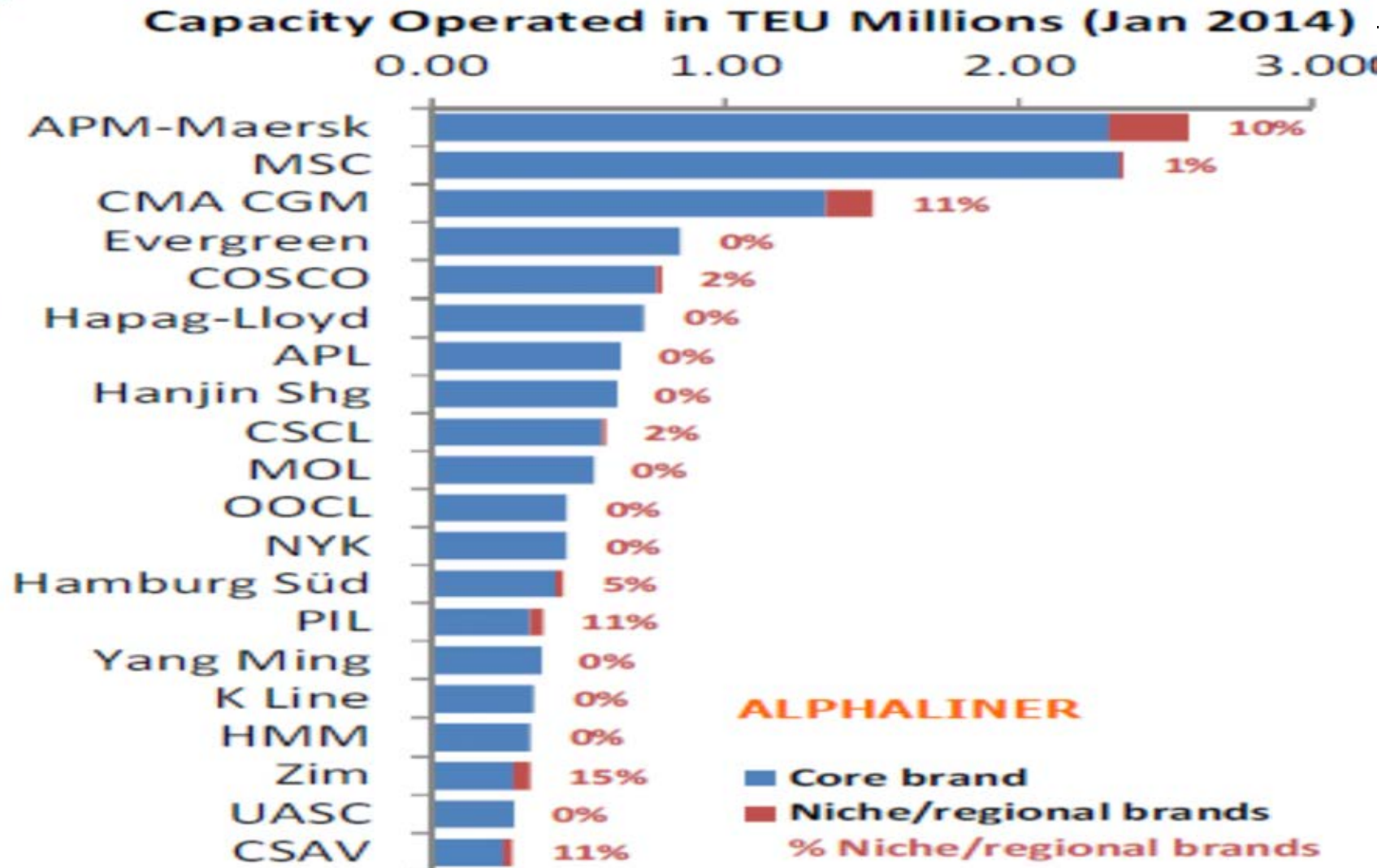


## LOS NUEVOS RASGOS ACTUALES: LA FASE POST-CRISIS.

---

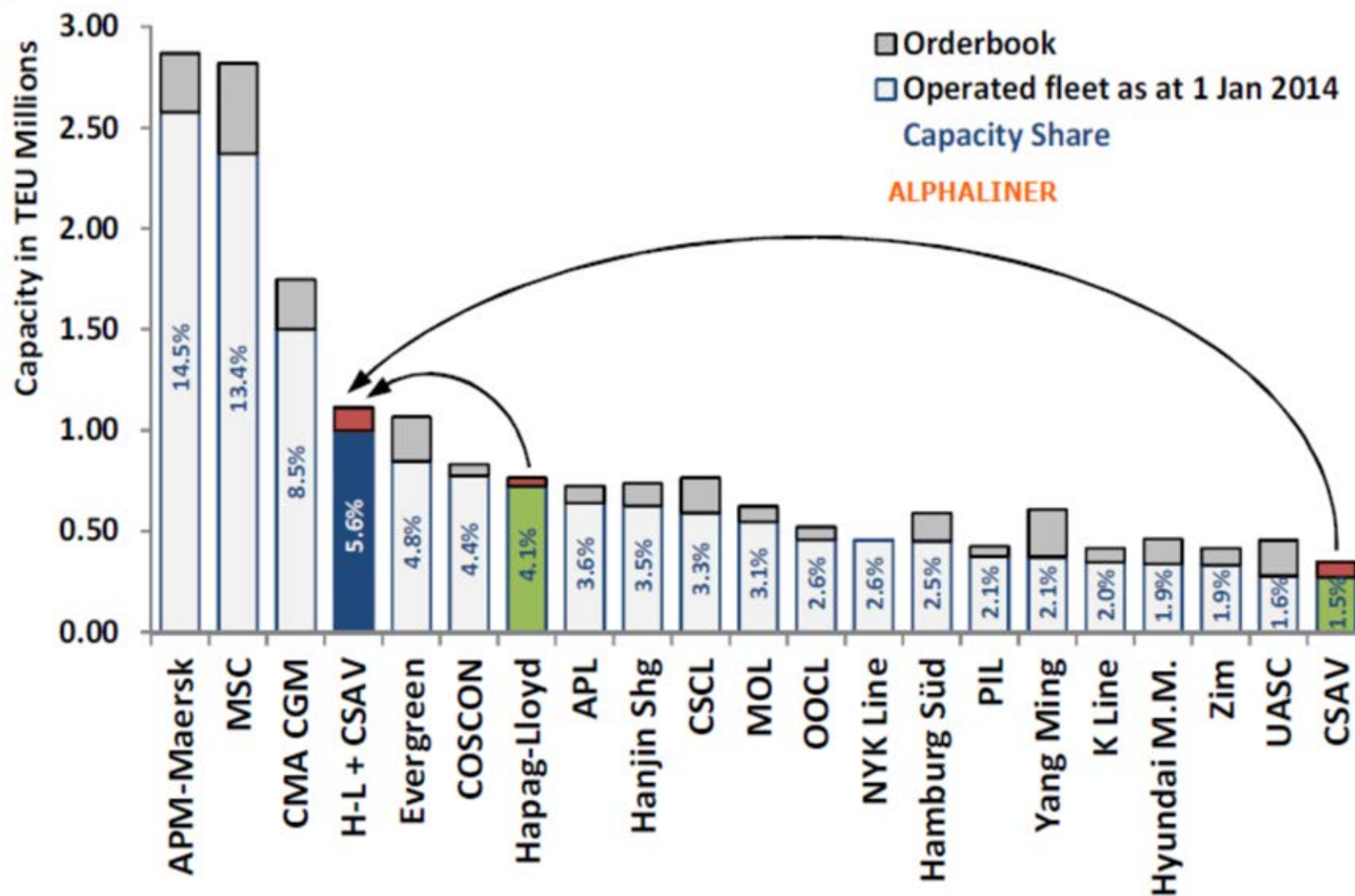
- Aumento de tráficos.
- Emergencia de nuevas áreas económicas.
- Racionalización y mayor eficiencia: nuevas alianzas empresariales; compartir rutas, itinerarios, terminales, servicios,.....
- Nuevos barcos y mayores.
- Nuevas exigencias portuarias y de país

# CAPACIDAD OPERATIVA NAVIERAS





# RANKING NAVIERAS A COMIENZOS DEL 2014







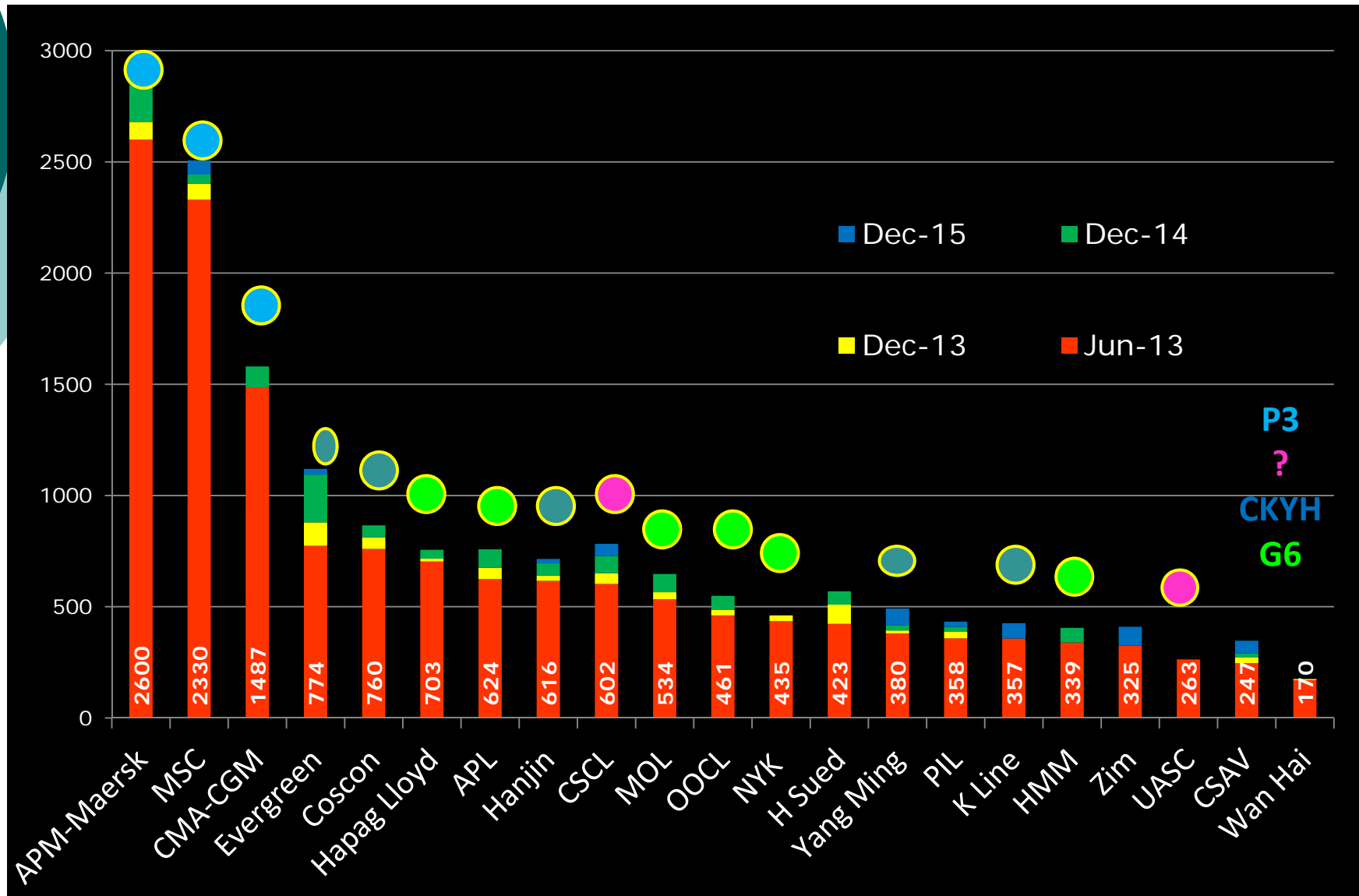
# NUEVO TABLERO ALIANZAS MARÍTIMAS

## (marzo 2014)

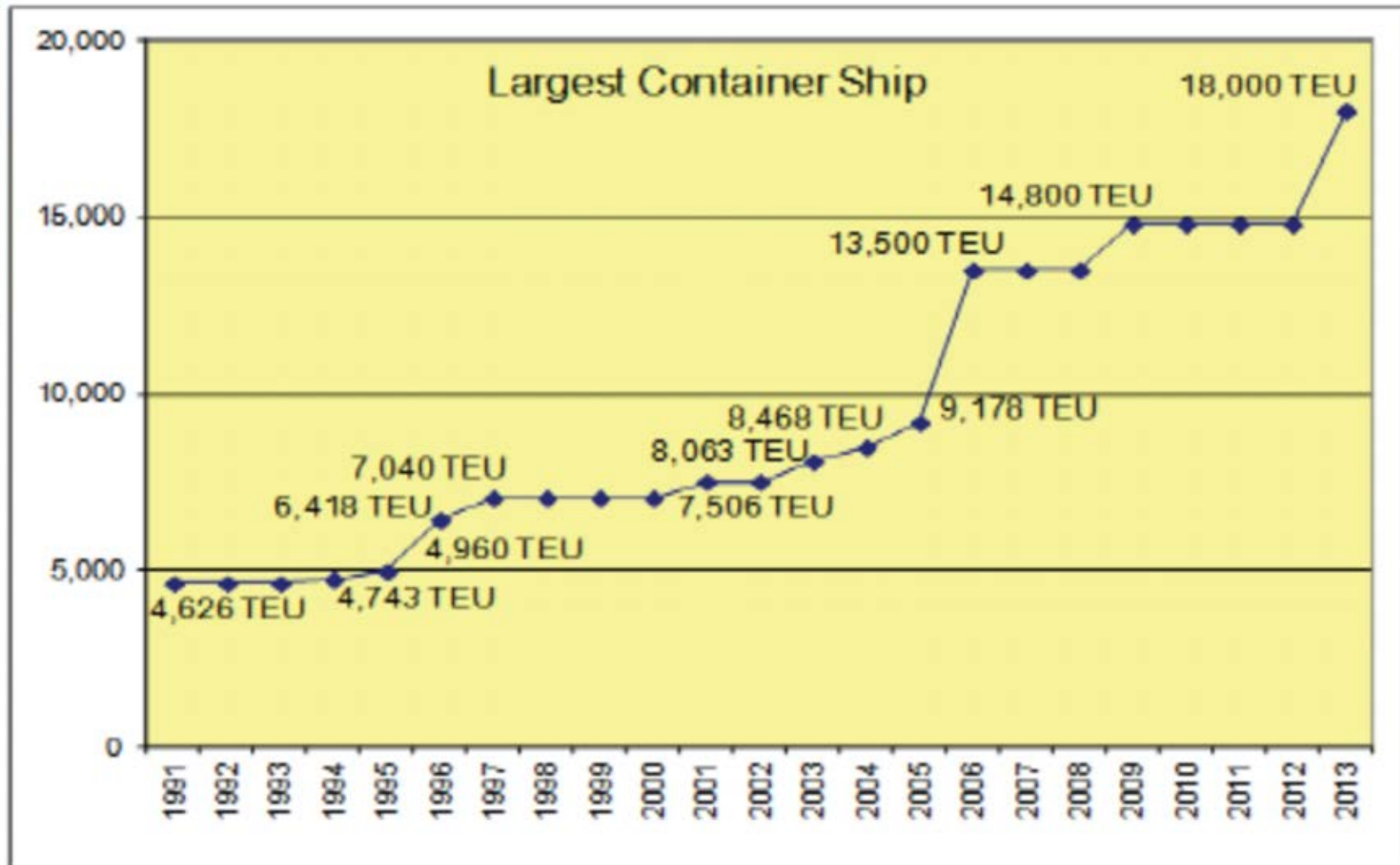
---

- P-3: Maersk + MSC + CMA/CGM.
- G-6: Hapag-Lloyd + OOCL + NYK + APL + MOL + HMM.
- CKYHE: COSCON + K Line + Yang Ming + Hanjin Shg. + Evergreen.
- Otros: CSCL; ZIM; UASC; independientes.

# NAVIERAS Y ADSCRIPCIÓN ALIANZAS





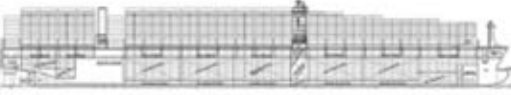

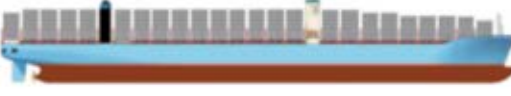


## EVOLUCIÓN DEL TAMAÑO BUQUES



**Source:** Ocean Shipping Consultants; Drewry Shipping Consultants

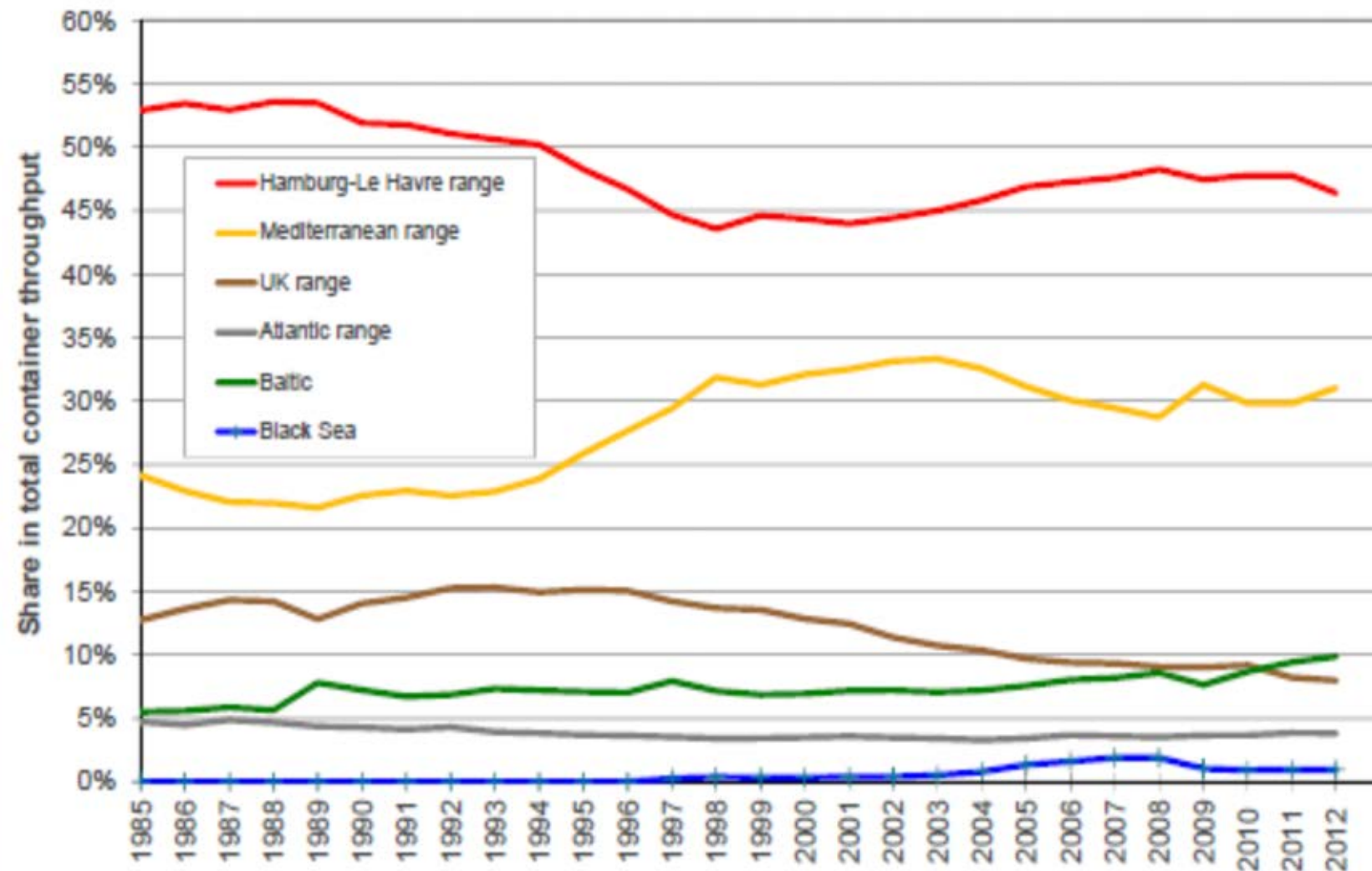
# EVOLUCIÓN TAMAÑO BUQUES

## World's Largest Containerships : 2006-2015

		TEU tdw	LOA m	Breath m	Draft m	Containers Rows across
Jiangnan Changxing Hull H6002 <b>CMA CGM TBN</b> 2015 Sep		17,859 TEU ~185,000 tdw	399.0	54.0	16.0	21
		As advertised				
Hyundai Samho Hull S746 <b>UASC TBN</b> 2015 Apr		18,800 TEU ~195,000 tdw	400.0	58.6	16.0	23
		As advertised				
DSME Hull 4277 <b>MSC TBN</b> 2015 Jan		18,400 TEU ~195,000 tdw	395.4	59.0	16.0	23
		As advertised				
Hyundai H.I. Hull 2696 <b>CSCL GLOBE</b> 2014 Nov		19,000 TEU ~195,000 tdw	400.0	58.6	16.0	23
		As advertised				
DSME Hull 4250 <b>MAERSK MCKINNEY MOLLER</b> 2013 Jun		18,270 TEU 194,153 tdw	399.0	59.0	16.0	23
DSME Hull 4161 <b>CMA CGM MARCO POLO</b> 2012 Nov		16,020 TEU 187,625 tdw	396.0	53.6	16.0	21
Odense Hull 203 <b>EMMA MAERSK</b> 2006 Aug		15,550 TEU 156,907 tdw	397.7	56.4	16.0	22
0 100 200 300 400 500 Length Overall (LOA) in meters						

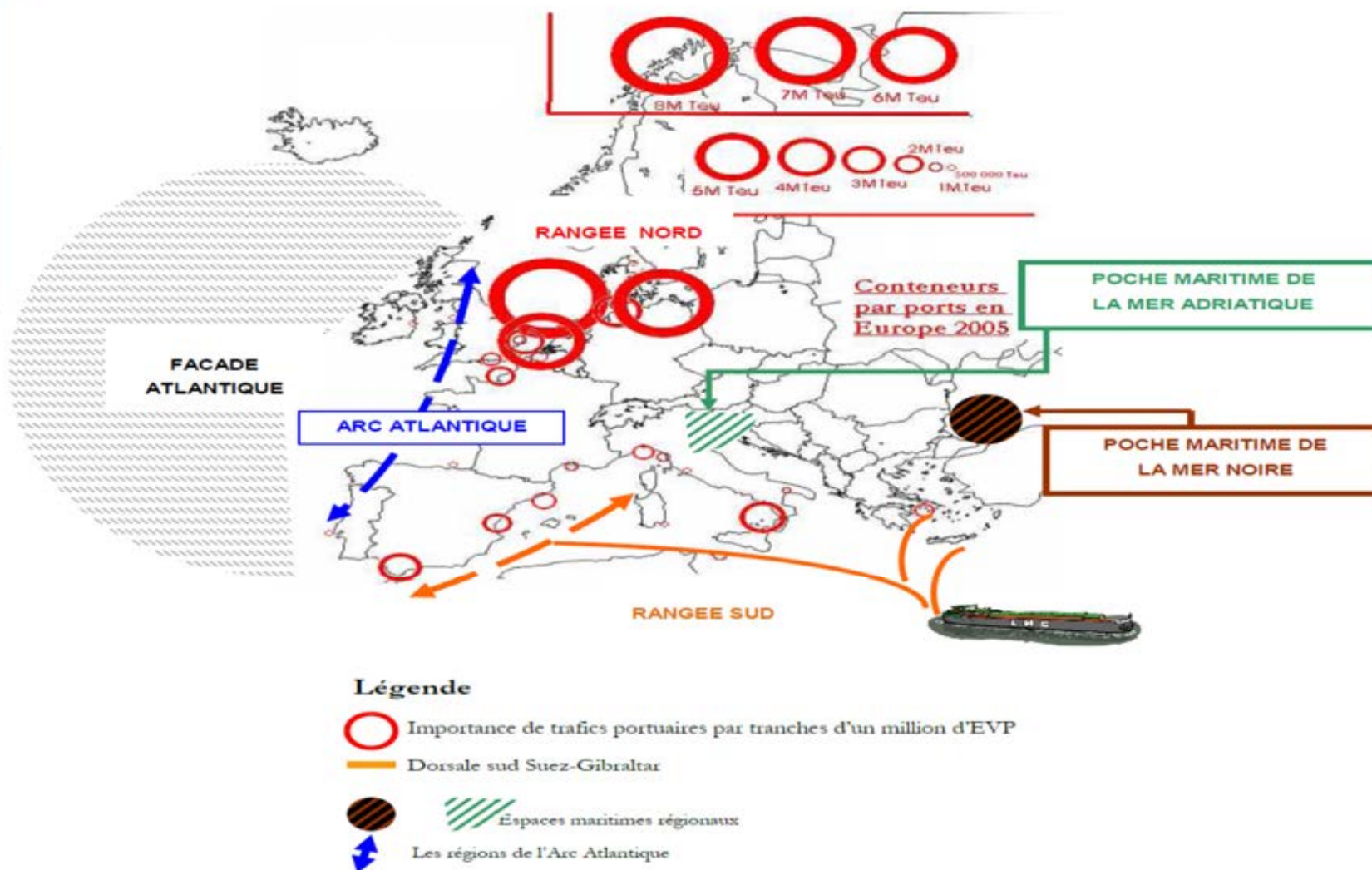
ALPHALINER

# TRÁFICOS PORTUARIOS EUROPEOS POR FACHADAS





# MAPA DE LAS FACHADAS PORTUARIAS EUROPEAS



# PRINCIPALES PUERTOS ATLÁNTICOS EN MERCANCÍA GENERAL

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	D(2011, 2010)*	D(2012, 2011)*
Dublin	13.286	14.674	15.534	14.668	12.985	14.279	14.215	14.642	-0,45%	3,00%
Liverpool	11.718	11.962	13.256	12.641	11.149	12.350	11.997	11.622	-2,86%	-3,13%
Southampton	9.404	9.974	12.437	9.978	8.578	9.368	10.416	9.881	11,18%	-5,14%
Bilbao	9.292	9.394	9.908	9.657	7.279	9.446	9.867	9.631	4,45%	-2,39%
Belfast	6.946	7.105	7.379	7.071	6.392	6.448	7.457	8.327	15,64%	11,67%
Leixões	4.035	4.462	5.200	5.302	4.959	5.612	6.260	7.392	11,54%	18,08%
Sines	687	1.510	2.015	3.015	3.107	4.458	5.590	6.880	25,38%	23,09%
Lisboa	5.610	5.731	6.207	6.095	5.378	5.497	5.843	5.063	6,28%	-13,35%
Vigo	3.495	3.933	4.316	4.102	3.074	3.423	3.456	3.360	0,97%	-2,80%
Saint-Nazaire	2.546	2.758	3.052	3.002	2.304	2.804	3.311	3.277	18,08%	-1,03%
Portsmouth	4.616	3.806	3.535	3.603	3.665	3.501	3.513	3.215	0,34%	-8,49%
Holyhead	3.782	3.806	3.138	3.143	2.659	2.638	3.131	3.062	18,70%	-2,20%
Setúbal	1.701	1.940	2.183	2.026	1.859	2.449	3.168	2.847	29,32%	-10,13%
Caen Ouistreham	1.399	1.530	1.920	2.310	2.701	3.091	2.919	2.690	-5,56%	-7,85%
Bahía de Cádiz	3.037	2.987	2.659	2.589	2.079	2.042	1.865	1.817	-8,65%	-2,56%
Cork	1.803	1.824	2.100	1.868	1.652	1.645	1.770	1.748	7,60%	-1,24%
Gijón	489	601	756	902	667	958	1.466	1.695	52,93%	15,65%
Santander	1.219	1.266	1.387	1.365	1.107	1.657	1.683	1.629	1,60%	-3,22%
Pasajes	2.079	2.203	2.246	2.374	1.818	2.183	1.949	1.629	-10,73%	-16,40%
A Coruña	1.015	1.051	1.375	1.684	1.460	1.099	1.228	1.436	11,74%	16,99%



# PRINCIPALES PUERTOS ATLÁNTICOS EN CONTENEDORES

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	D(2011,2010)*	D(2012,2011)*
<b>Southampton</b>	1.375,00	1.500,00	1.900,00	1.617,00	1.384,00	1.563,57	1.589,85	1.585,80	1,68%	-0,25%
<b>Liverpool</b>	626,00	645,00	700,00	680,87	661,75	661,80	663,59	663,77	0,27%	0,03%
<b>Leixões</b>	352,00	378,39	433,49	450,03	454,50	483,41	514,09	632,67	6,35%	23,07%
<b>Bilbao</b>	503,81	523,11	554,56	557,35	443,46	531,46	572,78	610,13	7,78%	6,52%
<b>Sines</b>	50,99	121,96	150,04	233,12	247,63	376,02	445,19	553,03	18,39%	24,22%
<b>Dublin</b>			743,94	676,87	548,12	554,06	525,02	528,00	-5,24%	0,57%
<b>Lisboa</b>	513,24	512,50	554,77	556,06	500,86	512,75	541,91	485,70	5,69%	-10,37%
<b>Belfast</b>					209,78	214,47	219,15	205,10	2,18%	-6,41%
<b>Vigo</b>	205,50	226,93	244,07	247,87	193,92	213,12	212,12	198,52	-0,47%	-6,41%
<b>Saint-Nazaire</b>	132,05	132,91	147,13	149,28	145,66	166,27	178,19	184,84	7,17%	3,73%
<b>Cork</b>			199,67	186,66	148,62	147,53	156,67	168,49	6,19%	7,55%
<b>Bahía de Cádiz</b>	138,44	155,37	143,66	126,41	106,40	109,19	92,22	96,22	-15,54%	4,34%
<b>Bristol</b>					66,44	69,27	63,37	70,56	-8,52%	11,35%
<b>Bordeaux</b>	50,43	54,65	65,22	55,40	80,03	54,62	60,51	63,29	10,79%	4,58%
<b>Portsmouth</b>					53,05	52,02	56,71	57,12	9,02%	0,73%
<b>Setúbal</b>	13,15	15,74	12,43	17,44	24,99	50,83	77,13	49,35	51,74%	-36,01%
<b>Gijón</b>	5,05	7,74	13,85	26,10	27,47	35,57	35,86	48,61	0,82%	35,55%
<b>Brest</b>						42,70	45,54	48,39	6,66%	6,25%
<b>Waterford</b>			186,06	173,11	119,22	71,09	63,83	40,48	-10,21%	-36,58%
<b>Marín y Ría de Pontevedra</b>	32,13	37,42	46,55	29,16	30,59	48,69	37,67	39,98	-22,63%	6,13%

## EVOLUCIÓN TRÁFICOS PORTUARIOS DE LA EUROREGIÓN GALICIA/NORTE PORTUGAL

	2010	2011	2012	2013	%2012/ 2013
A Coruña	11.876	11.345	12.824	11.407	-11,1
Ferrol	10.681	12.051	13.698	12.511	-8,7
Marin	1.938	1.812	1.859	1.842	-0,9
Vigo	3.977	3.969	3.738	3.906	+4,4
Vilagarcia	729	811	1.007	962	-4,5
Viana	524	443	502	496	-1,2
Leixoes	14.568	16.260	16.607	17.179	+3,4

# MÁXIMOS HISTÓRICOS PORTUARIOS

	2013 Tráfico (miles Tns)	Tráfico (miles Tns) histórico	Dif.en años del histórico	2013 Teus (miles)	Teus (miles) histórico	Dif. en años del histórico
A Coruña	11.407	13.987 (2005)	8 años	5	8 (2007)	6 años
Ferrol	12.511	13.698 (2012)	1 año	1	8 (2007)	6 años
Marin	1.842	1.908 (2007)	6 años	30	48 (2010)	3 años
Vigo	3.906	5.030 (2007)	6 años	208	247 (2008)	5 años
Vilagarcia	962	1.194 (2006)	7 años	33	33 (2013)	Último año
España	445.359	467.979 (2007)	6 años	13.893	14.077 (2012)	1 año





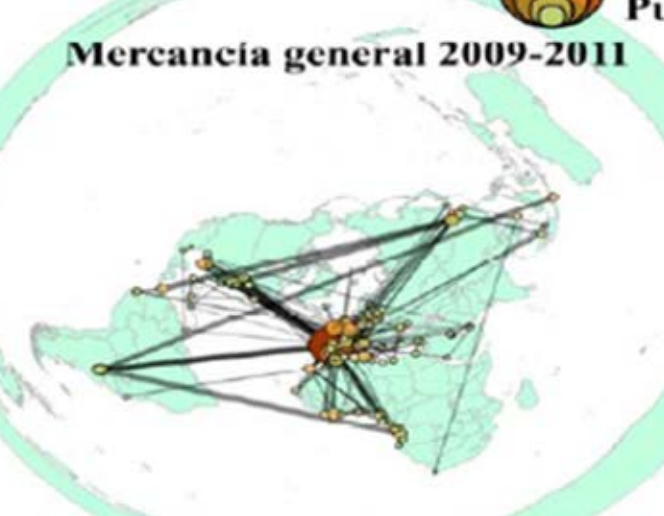
# MÁXIMOS HISTÓRICOS PORTUARIOS

	2013 tráfico (miles Tns)	Tráfico histórico (miles Tns.)	Dif. en años del histórico	2013 Teus (miles)	Tráfico histórico (miles TEUS)	Dif. en años del histórico
Leixoes	17.179	17.179 (2013)	Último	625	632 (2010)	3 años
Viana	496	543 (2007)	6 años	0,471	0,710 (2009)	4 años
Portugal	79.264	79.264	Último año	2.190	2.190 (2013)	Último año

## Foreland de proximidad Puerto de A Coruña


Forela  
Puerto

**Mercancía general 2009-2011**

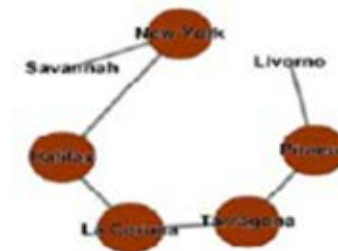


de proximidad  
e A Coruña

**Portacontenedores 2009-2011**



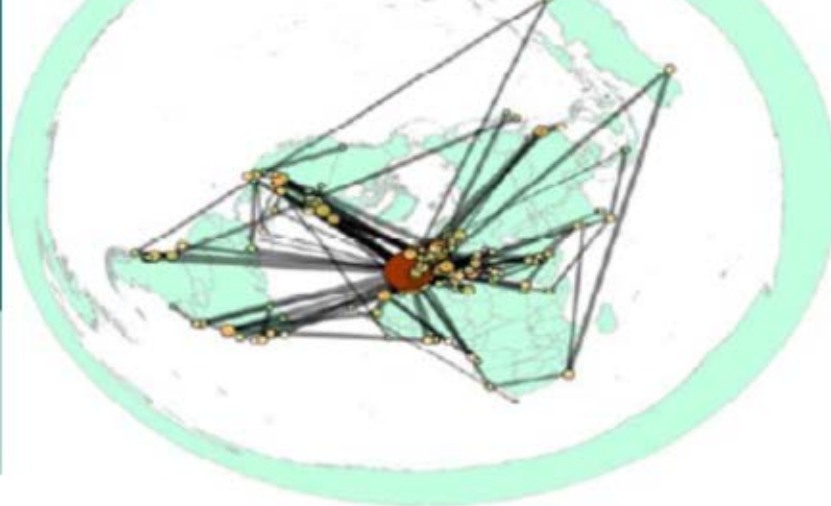
The map shows the region of Galicia in northwestern Spain, with its coastline highlighted in green. Three brown circular markers are placed on the coast, representing container port locations. A grey line connects the two westernmost markers, indicating a specific route or connection between them.



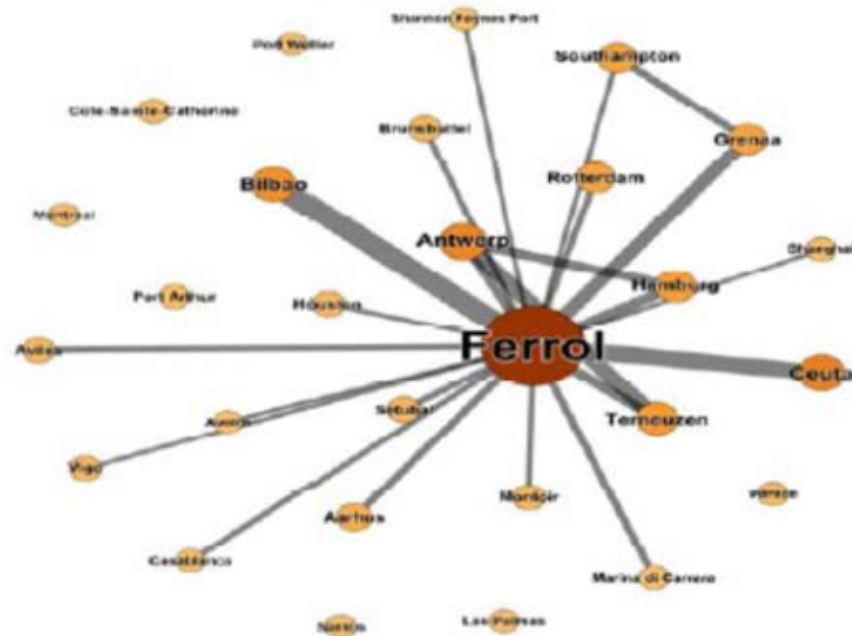


## Foreland de proximidad Puerto de Ferrol

**Mercancia general 2009-2011**



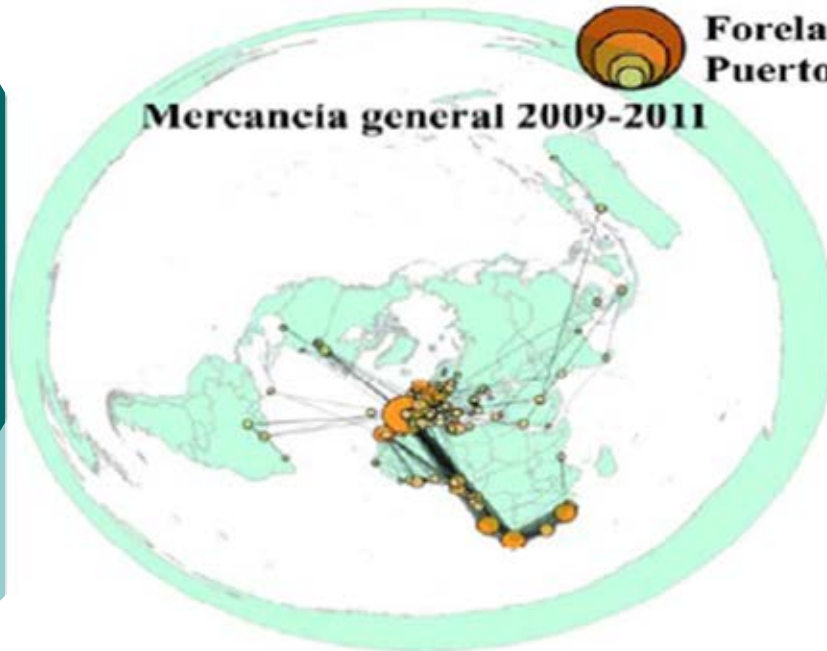
**Portacontenedores 2009-2011**



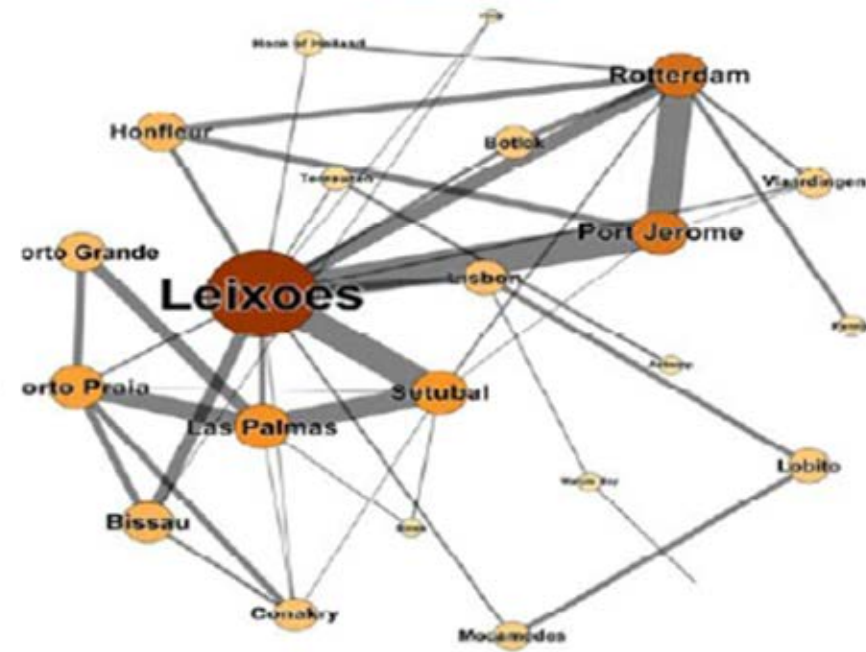
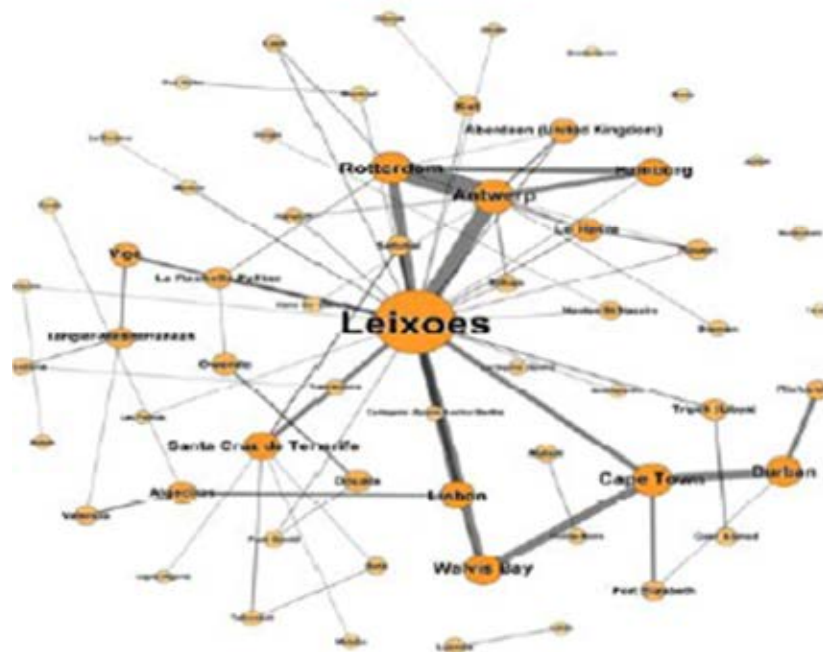
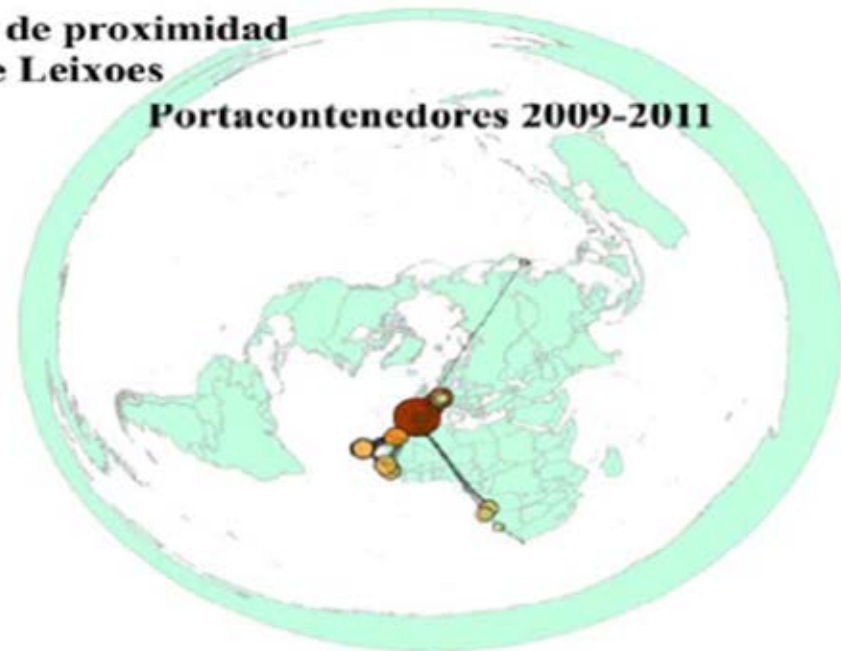


**Foreland de proximidad  
Puerto de Leixoes**

**Mercancia general 2009-2011**



**Portacontenedores 2009-2011**

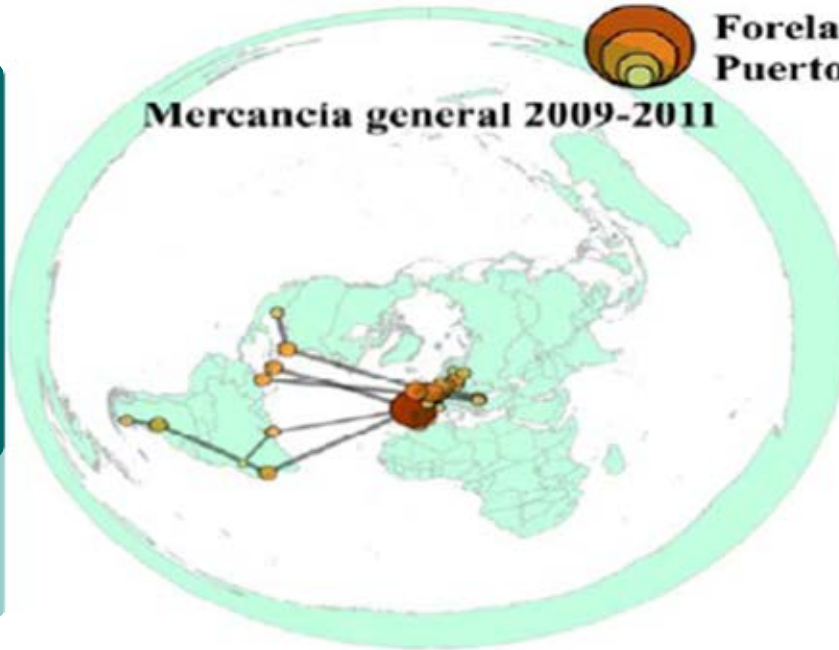




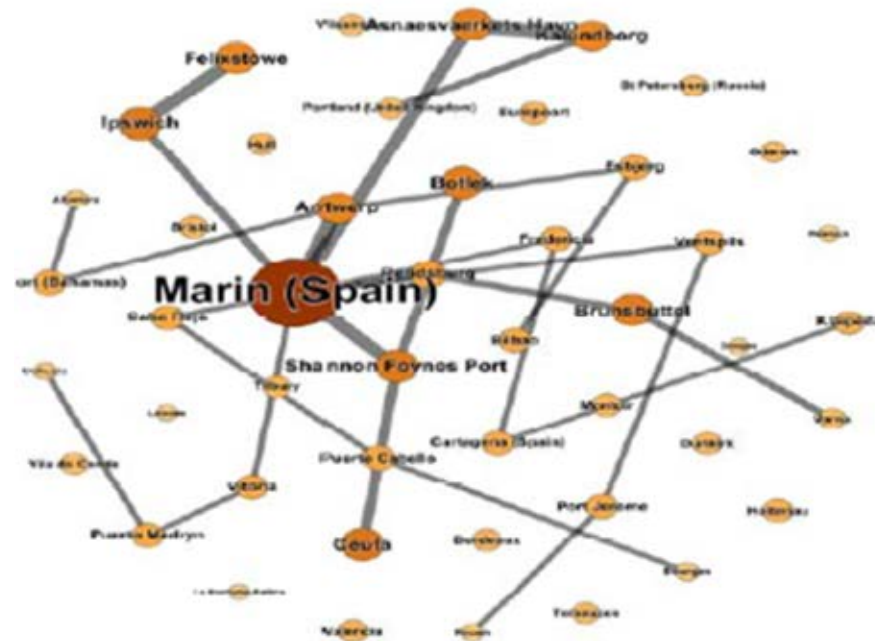
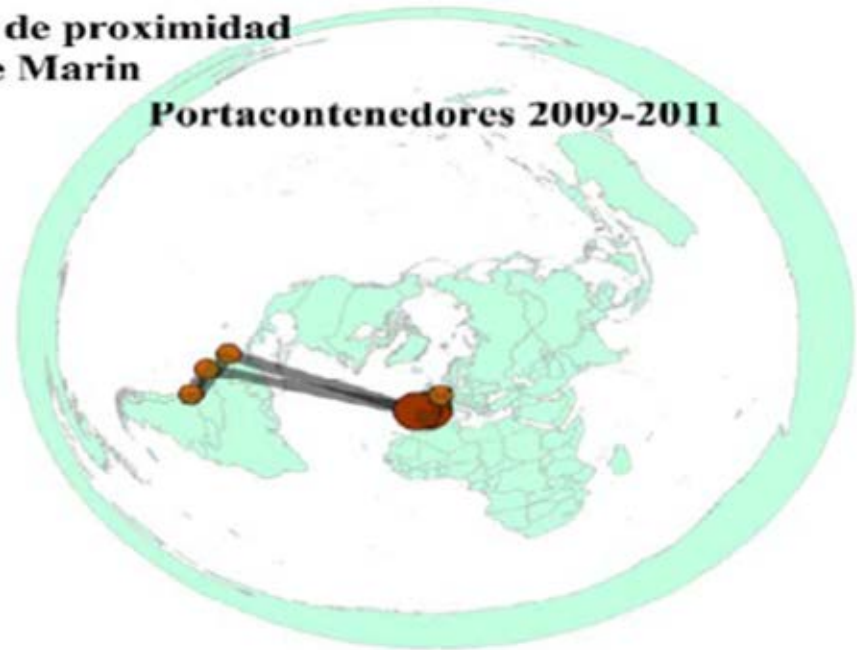


**Foreland de proximidad  
Puerto de Marín**

**Mercancia general 2009-2011**



**Portacontenedores 2009-2011**

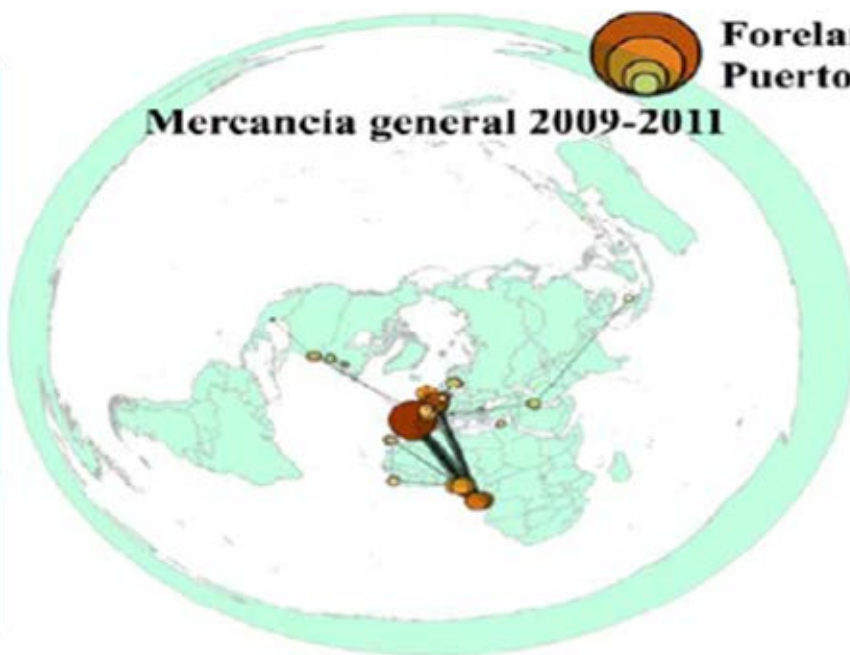




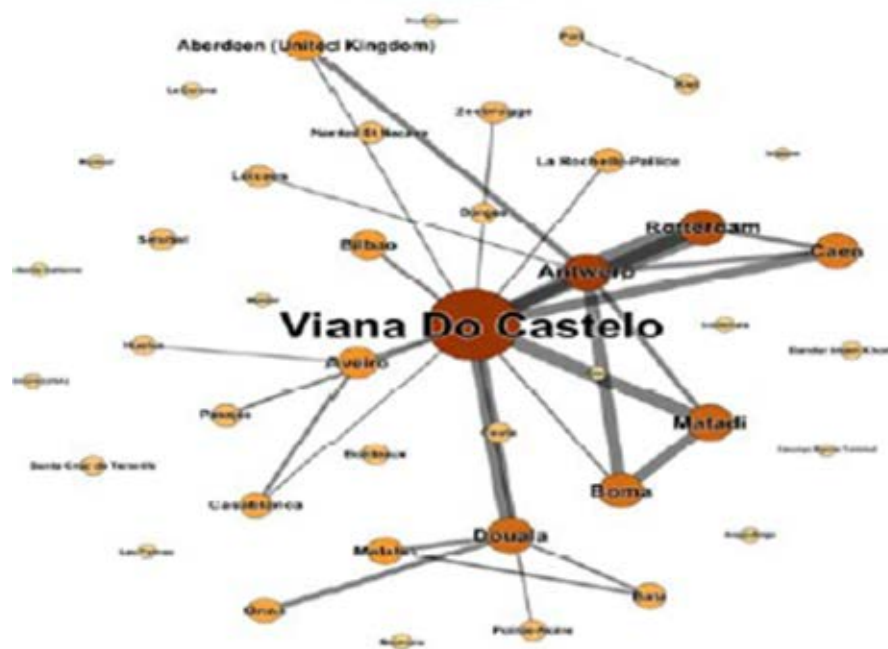


## Foreland de proximidad Puerto de Viana do Castelo

**Mercancia general 2009-2011**



**Portacontenedores 2009-2011**



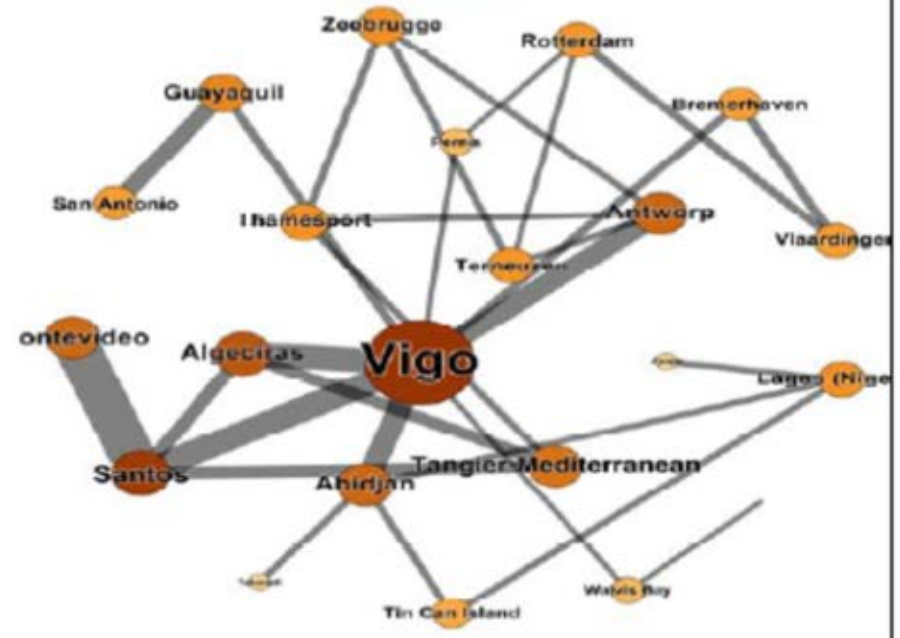
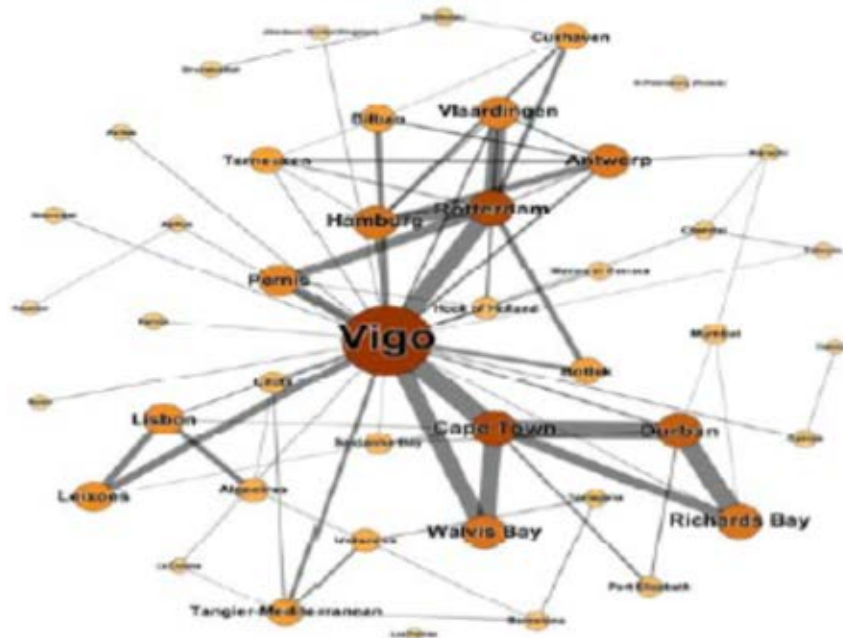
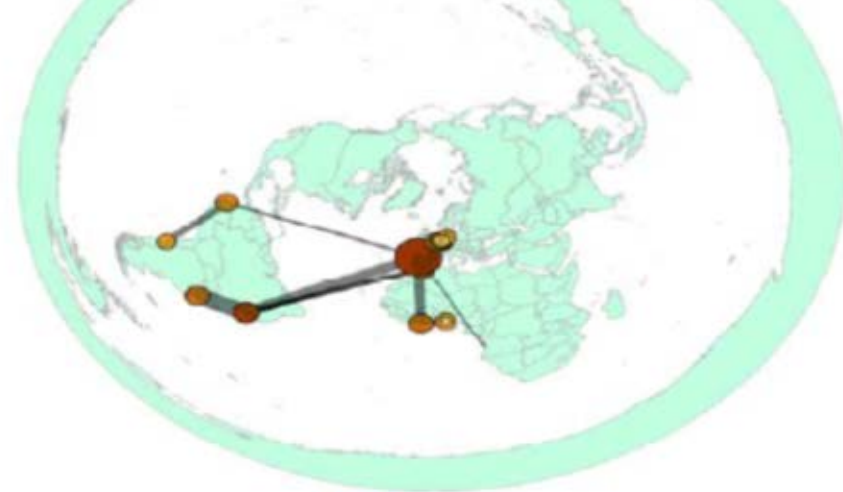


## Foreland de proximidad Puerto de Vigo

**Mercancía general 2009-2011**



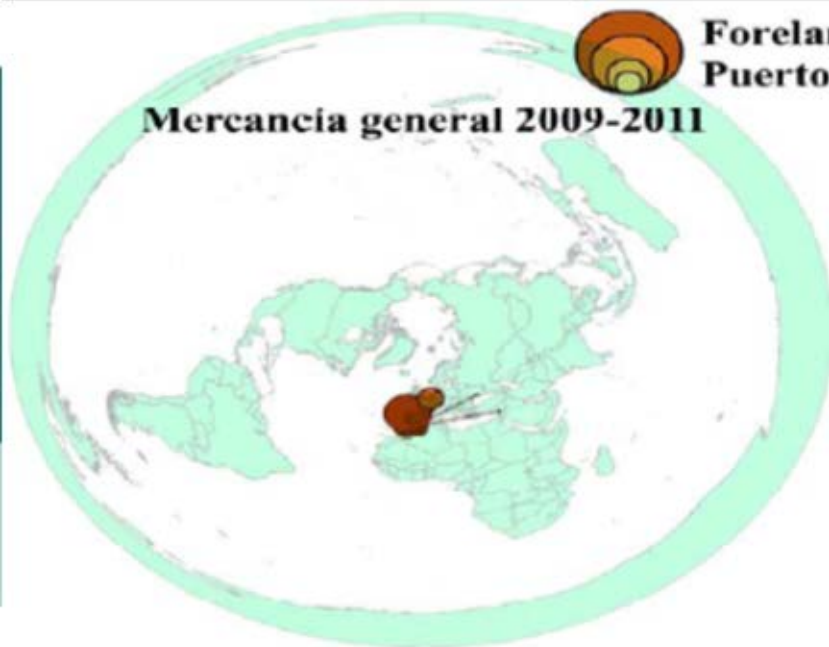
**Portacontenedores 2009-2011**



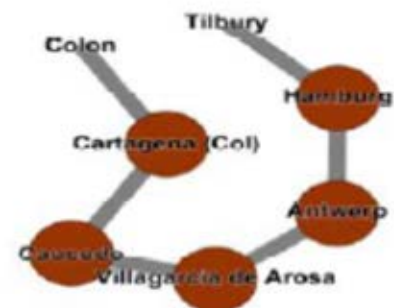
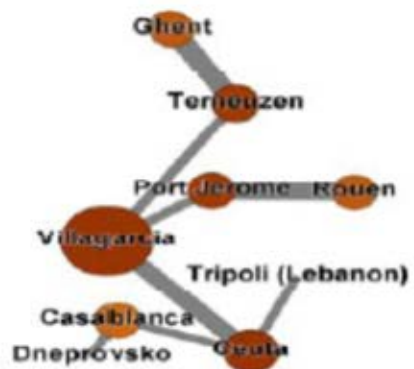
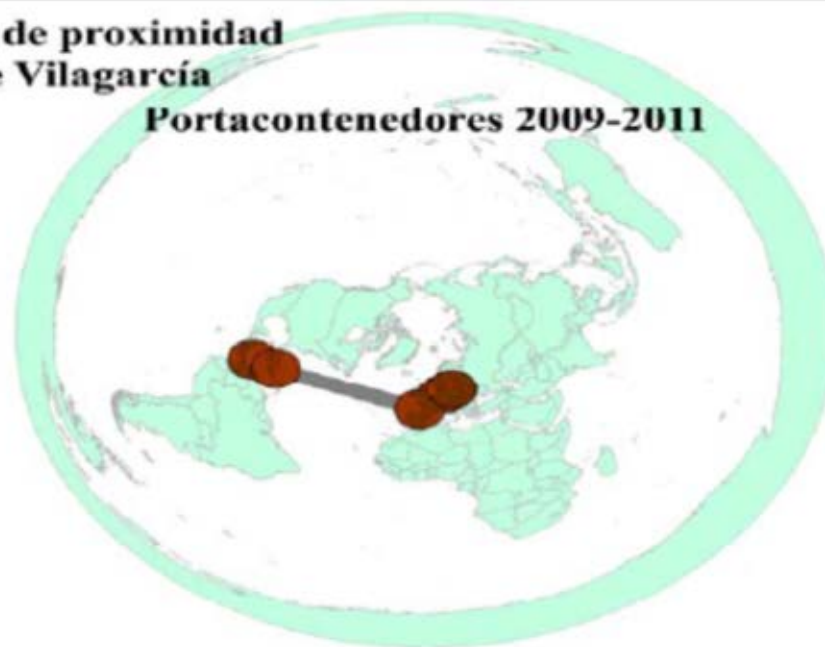


# Foreland de proximidad Puerto de Vilagarcía

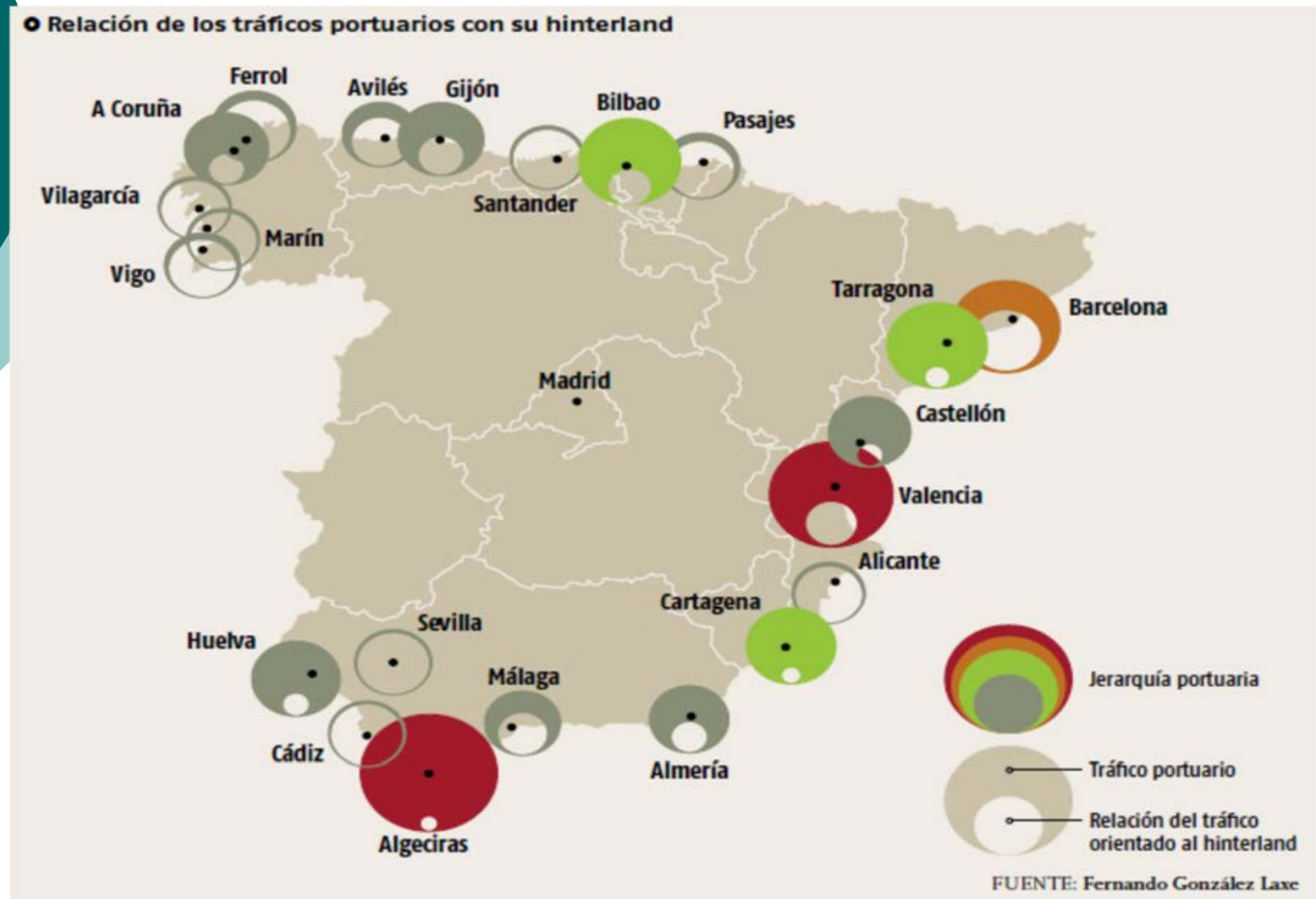
**Mercancía general 2009-2011**



**Portacontenedores 2009-2011**

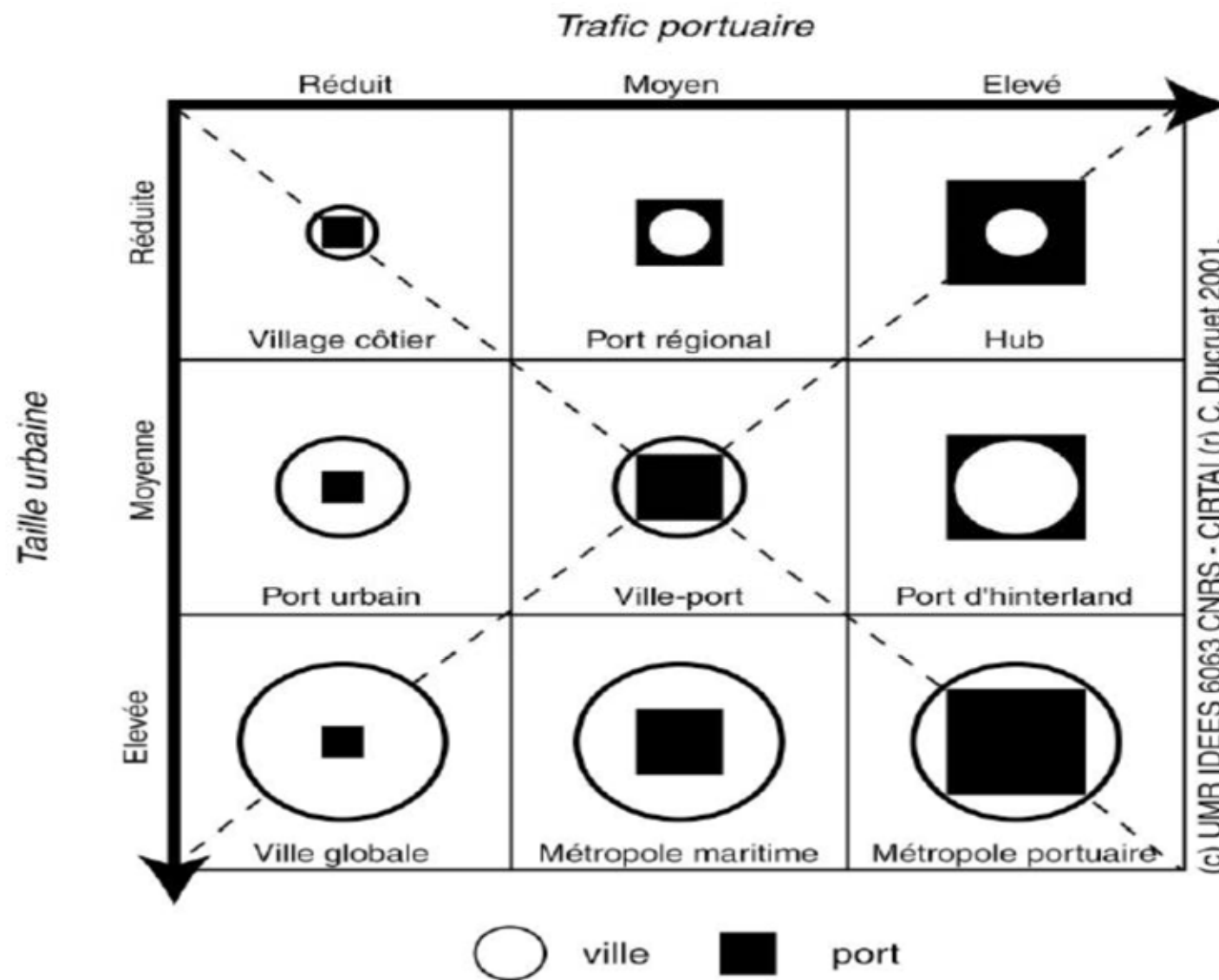


# LOS PUERTOS Y SUS HINTERLANDS





# APUESTAS EN LA RELACIONES PUERTO-CIUDAD







# RASGOS CIUDADES ATLÁNTICAS

---

- Las ciudades del atlántico mantienen una relación muy intensa con las actividades marítimas, mostrando una alta diversificación económica y fortaleciendo su función metropolitana.
- El desarrollo urbano tiene relación con las oportunidades de definir y mantener nuevos objetivos en lo tocante a las relaciones puerto-ciudad.
- Al estar ante escenarios abiertos y ante nuevos contextos de globalización, las actividades marítimo-portuarias se convierten en factores relevantes y de atraktividad.
- No se puede concebir una estrategia europea sin las ciudades-puertos, puesto que éstas son claves para el desarrollo y el impulso de los hinterlands interiores.



# DEFINICIÓN DE TRES PILARES

---

- a) **apuesta por la dimensión marítima**, como elemento de identidad, de legado, y de compromiso. Actuación como respuesta al desarrollo y al actual contexto de crisis. Por eso, se insiste en valorización y perseverancia de dicho posicionamiento.
- b) **desarrollo de la tecnología e innovación** como palanca de crecimiento, apoyándose en las bases económicos y sociales existentes; así como del potencial de conocimiento y talento contrastado.
- c) **soporte de las redes de transporte**, como elemento de integración con la logística mundial, evitando los efectos “archipiélagos”, y garantizando la cohesión territorial, la equidad de acceso y el planteamiento de las RTE-T, que deben promover la accesibilidad y conectividad de las ciudades como verdaderos nodos de conexión en diseños hub & spoke.



# PROBLEMÁTICA E INTERROGANTES

---

- ¿Cómo promover la cooperación entre las ciudades portuarias, contribuir a su crecimiento y a la creación de empleo?
- Cuál es el potencial del crecimiento de los puertos del Atlántico y cuáles son las inversiones y apuestas necesarias al servicio de un mejor posicionamiento?
- Cuáles son los obstáculos que poseen por delante?
- Cuál debe ser la cooperación con los poderes públicos y con los privados; y como pueden facilitar dichos movimientos?



# PROPUESTAS PARA UNA ESTRATEGIA

- El Plan de Acción debe posicionarse alrededor de:

---
- 1) desarrollo de los grandes corredores de transporte (autopista del mar, transportes fluviales y terrestres, transportes ferroviarios, conexiones aéreas).
- 2) promoción de infraestructuras: logística, de storage, redes terrestres de distribución, muelles...
- 3) apoyo a la innovación de la economía marítima: intercambios entre clusters, centros de investigación y laboratorios. Nueva exploración de fondos marinos,...
- 4) compromisos sobre decisiones comunes. Tales como energías marinas renovables, promoción de energía off-shore, biotecnología.
- 5) apoyo y promoción de la pesca, acuicultura, e industria transformadora.
- 6) convertirse en un hub de carácter macro-regional de cara a insertarse en las nuevas rutas y transportes marítimos.



# ENUMERACIÓN DE 11 ACCIONES ESPECÍFICAS

---

- Pesca, acuicultura e industria del pescado.
- Construcción y reparación naval
- Puertos, transportes marítimos y logística.
- Conservación y transformación del pescado.
- Turismo náutico y costero.
- Energías marinas y biotecnología.
- Educación, investigación y formación.
- Ambiente y conservación de la naturaleza.
- Patrimonio y cultura marítima.
- Ordenación territorial y gestión urbanística.
- Principales proyectos y dinámicas en curso



## ● Relación entre el crecimiento portuario y el crecimiento urbano

TENDENCIAS POSIBLES	HIPÓTESIS POSITIVAS	HIPÓTESIS NEGATIVAS
Flujos del Puerto hacia la Ciudad.	El crecimiento de la actividad portuaria arrastra a la actividad urbana. Es la hipótesis clásica de los puertos de transbordo. En los mismos, las actividades portuarias generan empleos e ingresos en la ciudad.	El crecimiento de la actividad portuaria arrastra una disminución de la actividad urbana. De este modo, las externalidades negativas de los puertos poseen efectos repulsivos sobre las otras actividades urbanas.
Flujos de la Ciudad hacia el Puerto.	El crecimiento de la actividad urbana arrastra a las actividades portuarias. La presencia próxima de mercados importantes contribuye al éxito del puerto.	El crecimiento de la actividad urbana arrastra una disminución de la actividad portuaria. En este caso, las actividades urbanas invierten sobre los muelles de la ciudad, en detrimento de las actividades portuarias.



## CONCLUSIONES: LAS NUEVAS ESTRATEGIAS PORTUARIAS

- Los puertos como unidad deben ofrecer a los dueños de las mercancías y a las líneas navieras las mejores infraestructuras y servicios frente a otros puertos, con los que se producen solapamientos de sus áreas de influencia, para poder aumentar sus tráficos.
- Dado que dicho conjunto de infraestructuras y de servicios no es ofrecida, en la mayoría de los casos, por una única organización; la competencia portuaria se produce entre cadenas logísticas o cadenas portuarias; es decir, estamos ante el "transporte puerta a puerta".
- Los puertos participan en dicha cadena, aunque no suelen tener el control directo de la misma; de ahí que los puertos traten de ganar tráficos e insertarse en las cadenas multimodales mediante alianzas empresariales viables.



# FORO MARÍTIMO DE VIANA

---

- Muchas gracias por su atención

## Generaciones de puertos

Generación	Características
Primera	<i>El puerto con funciones de intercambio entre dos modos de transporte: no posee estrategia de desarrollo; no tiene organizadas labores de almacenaje y gestión; la actividad se desarrolla sobre el muelle; se superponen administraciones y organismos; domina la oferta.</i>
Segunda	<i>El puerto como centro de transporte de las actividades industriales y comerciales de su entorno: existen estrategias de desarrollo y expansión; se combinan actividades de transformación y prestación de servicios a los buques; ensanche de la zona portuaria; aproximación del puerto a los usuarios; relaciones puntuales entre la ciudad y el puerto.</i>
Tercera	<i>El puerto como centro integrado de transporte y plataforma logística: estrategias de desarrollo con orientación comercial; distribución de mercancías, actividades logísticas y centros de distribución; espacios portuarios racionales; comunidad portuaria unida y activa, coordinación de actividades.</i>
Cuarta	<i>Puertos en red: estrategias de internacionalización y diversificación; organización de las prestaciones logísticas por los cargadores; búsqueda de espacios portuarios por el extranjero; cooperación entre comunidades portuarias.</i>

*Fuente: F. González Laxe y R. Sánchez (2006).*



## Diferencias entre el transporte tradicional y el industrial

Transporte tradicional	Transporte industrial
Predominancia de factores político-culturales en la organización de las líneas del transporte marítimo.	La organización de los transportes marítimos es el resultado de la liberalización y de la intensificación de los intercambios mundiales.
Relaciones marítimas de nación a nación, transporte de materias primas y de productos acabados.	Relaciones marítimas interempresas, transporte de productos intermedios.
Independencia del ámbito de la producción de la esfera de los intercambios.	Interdependencia entre el transporte marítimo y los sistemas de producción.
Regulación del sistema de producción por medio de los stocks.	Intercambio de productos intermedios por vía marítima entre las diferentes fases de producción, debidas a la globalización y a la emergencia de un nuevo modo de regulación de la producción, no exclusivamente basado sobre los stocks.
El transporte no es una función apreciada por los productores en el funcionamiento de las empresas.	El transporte es considerado por los productores como un medio de valorización de la producción y como fuente de reducción de costes.



## Evolución de los desarrollos portuarios

Fases	Características
Puertos de Estado, coincidente con la etapa de emergencia industrial (siglos XIX-XX).	El Estado dominante mientras que el sector privado poco organizado. Fuerte relación entre nivel local/Estado. El Estado es quien invierte en infraestructuras y controla todo el proceso.
Puerto Corredor, instrumentos de tránsito para los consignatarios y compañías marítimas.	Modelo subordinado, ofreciendo dispositivos de mínima resistencia a los flujos mercantiles. La lógica comercial está supeditada por la lógica industrial. Por tanto, el funcionamiento de los puertos se somete a las decisiones industriales. El Estado asume la organización del puerto en su totalidad: tanto en la dotación de equipamientos y servicios como en lo que respecta a la mano de obra. El puerto se considera distante de la ciudad y los actores locales están en desventaja.
Modelo técnico-organizativo portuario. El puerto como servicio público respondiendo a la primera fase mundializadora.	Es adaptable y flexible para responder a las nuevas corrientes y flujos mercantiles y comerciales. El factor principal del puerto es su vinculación a los procesos de circulación de mercancías. Su objetivo es captar flujos para asignar mayor valor añadido a los productos. El Estado toma la iniciativa sobre presión del sector privado de dimensión internacional y de los procesos de adaptación de agentes portuarios y no-portuarios.
Comunidades portuarias.	Implica nuevas relaciones de partenariado y cooperación público/privado. Moviliza agentes económicos y flexibiliza los regímenes administrativos de gestión de territorios portuarios.
La movilización de las empresas privadas.	Las acciones estatales sobre inversiones en infraestructuras portuarias son disuasivas. Las medidas aplicadas se concentran en los regímenes concesionales de infraestructuras, equipamientos y servicios portuarios a las empresas comerciales. Se asiste a reformas en lo tocante a la organización portuaria. Emergen las actividades logísticas y la comunidad portuaria va a movilizarse para captar las oportunidades del mercado.

# Ciclo marítimo antes de la crisis

