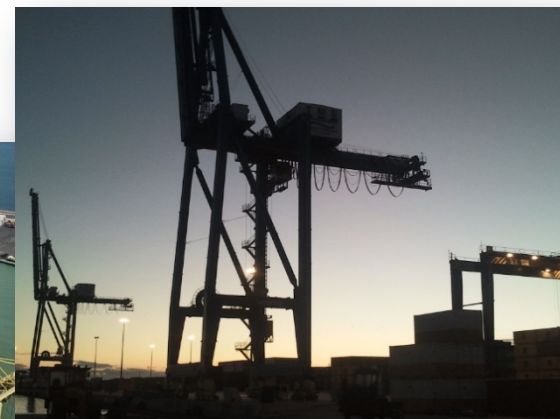
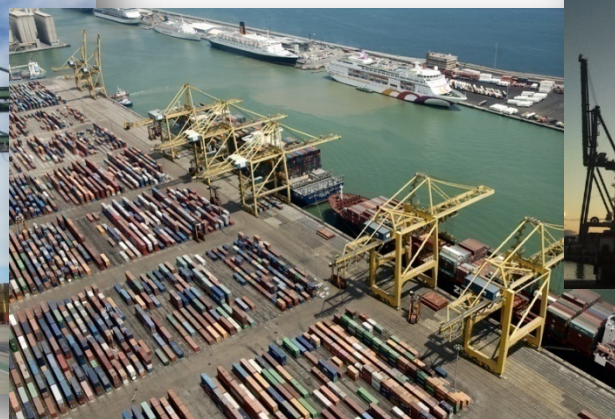
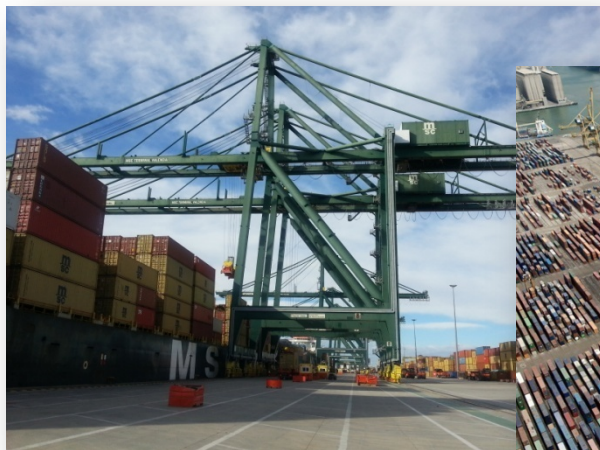




Observatorio de Servicios Portuarios



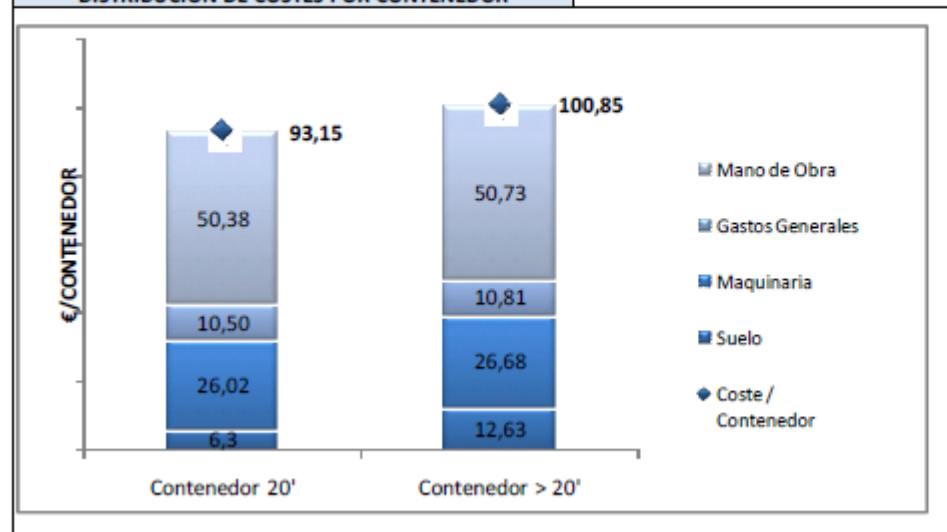
ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE CONTENEDORES EN TERMINALES ESPAÑOLAS -GRUPO DE TRABAJO-

ANTECEDENTES

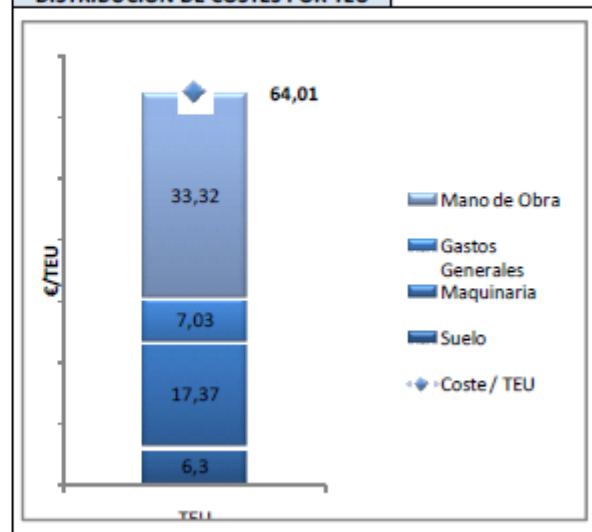
En el año 2013, el Observatorio desarrolló el Estudio de Costes del Contenedor Nacional. Este estudio analizaba el coste del paso de un contenedor por **17 terminales españolas, situadas en 14 puertos distintos**.

TERMINAL CONSOLIDADA
ESPAÑA

DISTRIBUCIÓN DE COSTES POR CONTENEDOR



DISTRIBUCIÓN DE COSTES POR TEU



En la sesión del 17 de diciembre de 2014 del pleno del Observatorio se acordó la elaboración de una actualización del estudio. Esta actualización, además de lo reflejado en el primer estudio (servicio portuario de manipulación de mercancías), **incluiría el análisis del coste fijo de escala de los buques por los servicios técnico-náuticos, MARPOL, tasas, etc.**

En el estudio se realizará el desglose de costes que intervienen en el paso de un buque portacontenedores por las terminales españolas, analizando su repercusión **en €/TEU, según el modelo de buque y de escala definido.**

ALCANCE

Las terminales para las que se está analizando la cadena de costes del tráfico de contenedores son (11 puertos, 18 terminales):

Autoridad Portuaria	Terminal/Operador	TEU (2014)
Alicante	TMS	139.272
Bahía de Algeciras	APM	4.554.901
	TTI	
Barcelona	BEST	1.893.557
	TCB	
	Port Nou	
Bilbao	Noatum	630.886
Castellón	TPC	206.551
Las Palmas	OPCSA	976.457
	La Luz	
Málaga	Noatum	87.989
Santa Cruz de Tenerife	CAPSA	325.708
	TCT	
Tarragona	DPWorld	148.636
Valencia	TCV	4.441.949
	Noatum	
	MSC	
Vigo	Terminal Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios	204.163

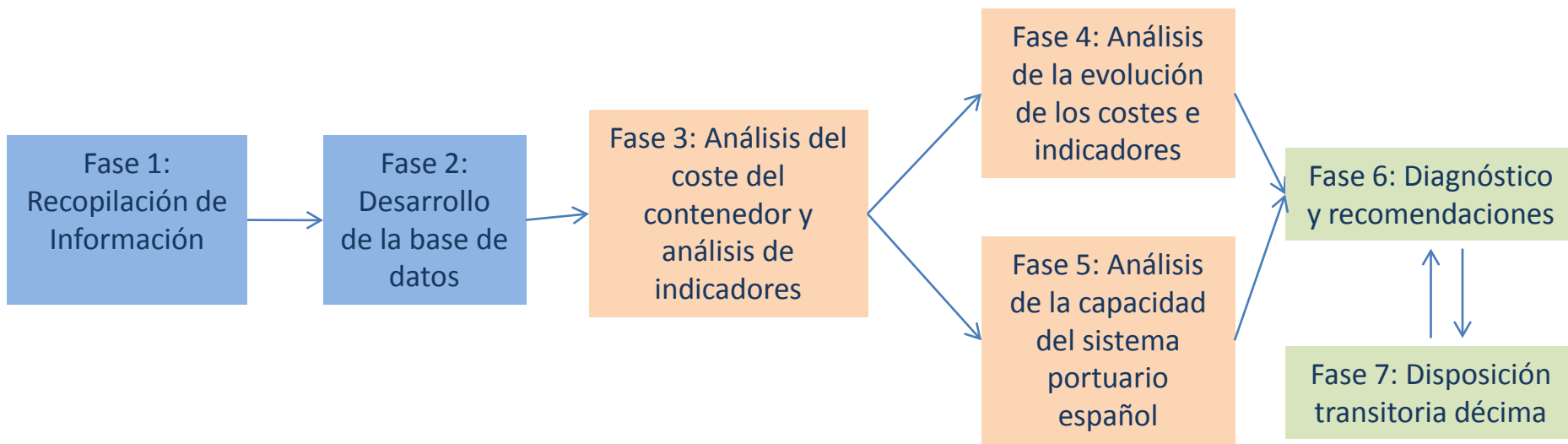


El equipo de MCVALNERA-SBC ha considerado necesario disponer de una visión global del sistema portuario español, en lo que a operadores, tráfico y superficies se refiere. Por ello, se llevará a cabo un análisis de las variables físicas, concesionales y de tráfico de los siguientes puertos y operadores:

Autoridad Portuaria	Terminal / Operador	TEU - 2014
A Coruña	Terminales Marítimas de Galicia S.L.	1.969
Almería	J. Ronco y cía. S.L.	6.343
Cádiz	CONCASA	85.462
Cartagena	Agencia Marítima Blázquez S.A./Daniel Gómez Servicios Portuarios S.L./Terminal Marítima de Cartagena S.L.	89.117
Ceuta		19.383
Ferrol-San Cibrao	Ferrol Container Terminal SLU * / Pérez Torres Marítima S.L/ Terminales Marítimas de Galicia S.L. / Consignaciones y Operaciones Portuarias Galicia S.L. / Galigrain S.A.	771
Gijón-Musel	TCG	53.547
Huelva	CONCASA Huelva **	5.774
Marín y ría de Pontevedra	TERMARIN Pérez Torres Marítima SL / Esticargo S.L.	29.568
Melilla	Carmelo Martínez Rodríguez S.L./ Jose Salama y Cía. S.A./ Marítima Peregar S.A.	34.966
Motril		1.717
Pasaia	Sobrinos de M. Cámara S.A. y Grupo ALGEPOSA**	0
Sevilla	UTE Batán (Miller y Cía. S.A. y Termisur Eurocarga S.A)/ Terminales Marítimas de Sevilla S.A.U.	161.595
Vilagarcía	Boluda Terminales Marítimas S.A.	33.297

METODOLOGÍA

Se ha diseñado una metodología específica para el desarrollo de los trabajos, cuyo objetivo es estructurar y ordenar el desarrollo de los mismos, optimizando y agilizando el proceso de captura de datos, el análisis de las terminales y el diagnóstico de los resultados obtenidos



FASE	REF	DESCRIPCIÓN
FASE 1 RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN	1.1	Recopilación de datos estadísticos: webs Autoridades Portuarias, Puertos del Estado, webs terminales, Cuentas Anuales, etc.
	1.2	Visita a terminales: cuestionarios, datos estadísticos de tráfico, concesiones, tasas, superficies, equipos, mano de obra, etc.
	1.3	Visita a Autoridades Portuarias: cuestionarios, datos estadísticos de tráfico, concesiones, tasas, superficies, equipos, mano de obra, etc.
FASE 2 DESARROLLO DE LA BASE DE DATOS	2.1	Creación de la base de datos
	2.2	Desarrollo de fichas descriptivas de cada una de las terminales analizadas incluidas en el pliego y de los operadores del resto de puertos estudiados
	2.3	Definición de las operaciones modelo
	2.4	Desarrollo de la base de datos estadística
FASE 3 ANÁLISIS DEL COSTE DEL CONTENEDOR Y DE LOS INDICADORES	3.1	Estudio del coste del servicio portuario de manipulación de mercancías para cada terminal, desglosando: costes de suelo, de maquinaria, de mano de obra y generales
	3.2	Estudio del coste escala de las operaciones modelo para cada terminal: tasas, servicios técnico náuticos, marpol
	3.3	Análisis de sensibilidad de los costes
	3.4	Análisis de la subactividad de las terminales
	3.5	Desarrollo de indicadores para cada terminal
	3.6	Análisis comparativo de terminales y desarrollo de terminal consolidada

FASE	REF	DESCRIPCIÓN
FASE 4 ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE LOS COSTES E INDICADORES	4.1	Desarrollo y consolidación de los indicadores y costes incluidos en el estudio anterior
	4.2	Comparación de indicadores y costes del estudio anterior con los indicadores actuales
FASE 5 ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL	5.1	Capacidad de almacenamiento disponible
	5.2	Grado de utilización de la capacidad actual.
FASE 6 DIAGNÓSTICO Y RECOMENDACIONES	6.1	Diagnóstico de la situación actual del sector, en base a los resultados obtenidos
	6.2	Conclusiones sobre el estado del tráfico de contenedores y las terminales españolas
	6.3	Recomendaciones y mejoras necesarias para lograr aumentar la competitividad del sector
FASE 7 DISPOSICIÓN TRANSITORIA DÉCIMA	7.1	Análisis del impacto de la Disposición Transitoria Décima al sector de las terminales de contenedores

Fase 1: Recopilación de Información y Datos Estadísticos

- I. Se ha recopilado y consolidado toda la **información ya disponible** en las diversas bases de datos:
- Estadística de Puertos del Estado
 - Estadísticas y Memorias anuales de las Autoridades Portuarias
 - Webs y dossiers de terminales
 - Registro de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios
 - Base de datos del Departamento de Servicios Portuarios
 - Sistema de Gestión de Indicadores (SIGEIN). (En el caso de que se encuentre operativo)
 - Cuentas Anuales de las empresas terminalistas, depositadas en el Registro Mercantil
 - Otros estudios y bases de datos sobre el sector

II. Visita a terminales: Una vez recopilada toda la información disponible en las distintas bases de datos, se llevará a cabo una visita a cada una de las terminales objeto del estudio.

El objetivo de estas visitas es conseguir conocer de manera directa la actividad en cada una de las terminales, identificar a sus responsables con los objetivos del estudio y obtener todos los datos e información necesaria para el desarrollo del análisis de costes, así como de los indicadores.

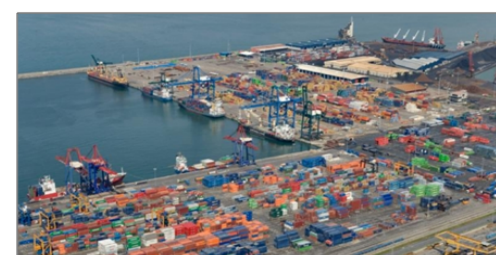
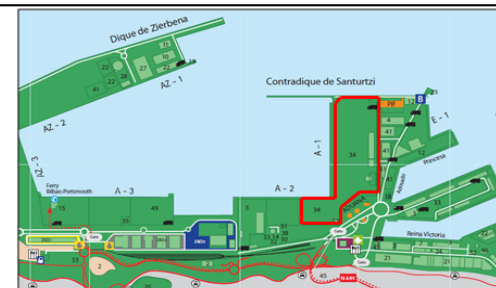
II. Visita a Autoridades Portuarias.

Complementariamente a las visitas a las terminales objeto del estudio, y como parte del trabajo de campo, se han llevado a cabo reuniones con los responsables de las Autoridades Portuarias

Fase 2: Desarrollo de la base de datos

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												
15												
16												
17												
18												
19												
20												
21												
22												
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												
39												
40												
41												
42												
43												
44												
45												
46												
47												
48												
49												
50												
51												
52												
53												
54												
55												
56												
57												
58												
59												
60												
61												
62												
63												
64												
65												
66												
67												
68												
69												
70												
71												
72												
73												
74												
75												
76												
77												
78												
79												
80												
81												
82												
83												
84												
85												
86												
87												
88												
89												
90												
91												
92												
93												
94												
95												
96												
97												
98												
99												
100												

NOATUM		
AUTORIDAD PORTUARIA		
CARACTERÍSTICAS		
Plazo de la concesión		
Plazo total: 35 años Hasta el 17/10/2032		
Superficie		
m ² almacenamiento y operación	433.246	
m ² edificios administrativos	4840	
m ² instalaciones complementarias	8.000	
Superficie Total (m ²)	446.086	
Línea de atraque		
1058 m de línea de atraque		
21 m de calado		
Maquinaria de muelle		
2 Grúas Súper Post Panamax - Twin lift (2 x 32,5t)		
5 Grúas Panamax	40 t	
2 Grúas Feeder Type	32 t	
Maquinaria de patio		
19 RTGs con autoguiado y posicionamiento por GPS		
2 RMG		
7 Reach Stacker		
6 Elevadores frontales para contenedores vacíos		
5 Elevadores frontales para carga general		
Tráficos		
Total	630.886	TEUs
Import	319.654	TEUs
Export	311.232	TEUs
Operativa		
Tiene una capacidad total para 800.000 TEUs/año. La crisis afecta a su terminal pero espera que crezca el tráfico de exportación ya que considera muy competitiva a la industria vasca. Estima que su terminal tiene el dimensionamiento adecuado para absorber el crecimiento vegetativo que se espera en el Puerto de Bilbao		
El principal problema que tiene la terminal y el Puerto de Bilbao es el transporte terrestre que con su nivel de conflictividad acarrea desvíos puntuales de sus tráfico a otros puertos como Gijón como está ocurriendo en la actualidad		
Dispone de una Terminal Ferroviaria Privada de 13.950 m2 de superficie, por la que acceden el 8% de contenedores.		



Otra maquinaria	
14 carretillas	2 camiones
3 Cabezas Tractoras	4 Plataformas
Reefers	486 enchufes reefer
Puertas	
8 puertas	1 calle/puerta

Base de datos

Fichas descriptivas

OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

PORTACONTENEDORES (2)

Buque Portacontenedores

Arqueo Bruto 55.000 G.T.

Eslora 295 m

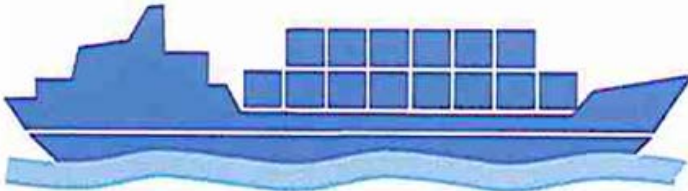

Manga 33 m

Calado 11 m

Capacidad 5.000 TEUs

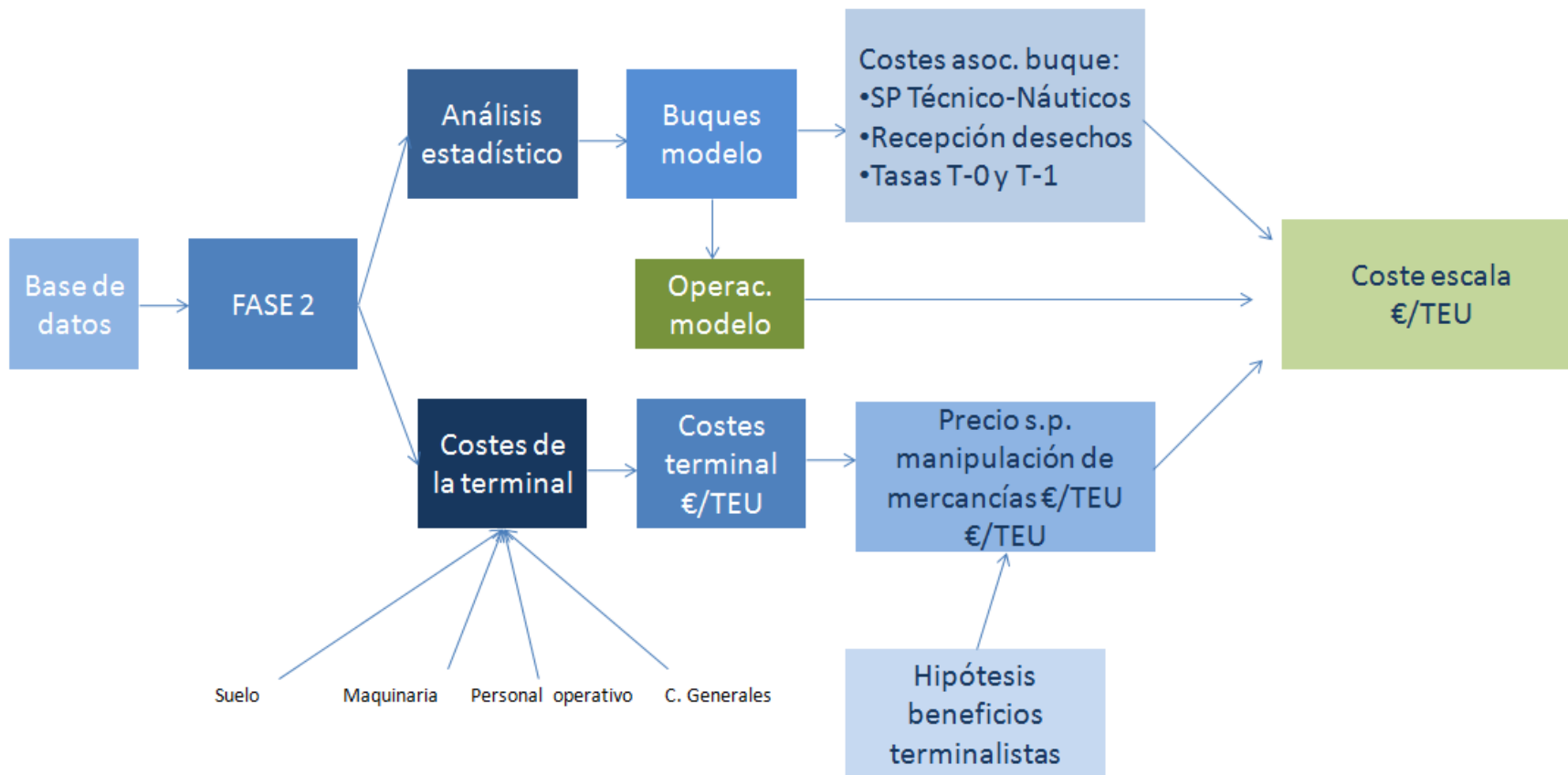
Unidades Manipuladas

	Llenos		Vacíos	
	20 pies	40 pies	20 pies	40 pies
Carga	250	250	40	40
Descarga	250	250	40	40

Definición de las operaciones modelo

Fase 3: Análisis del coste del contenedor y desarrollo de indicadores



El objetivo es lograr obtener los costes del paso del contenedor desglosados, como mínimo, de la siguiente manera:

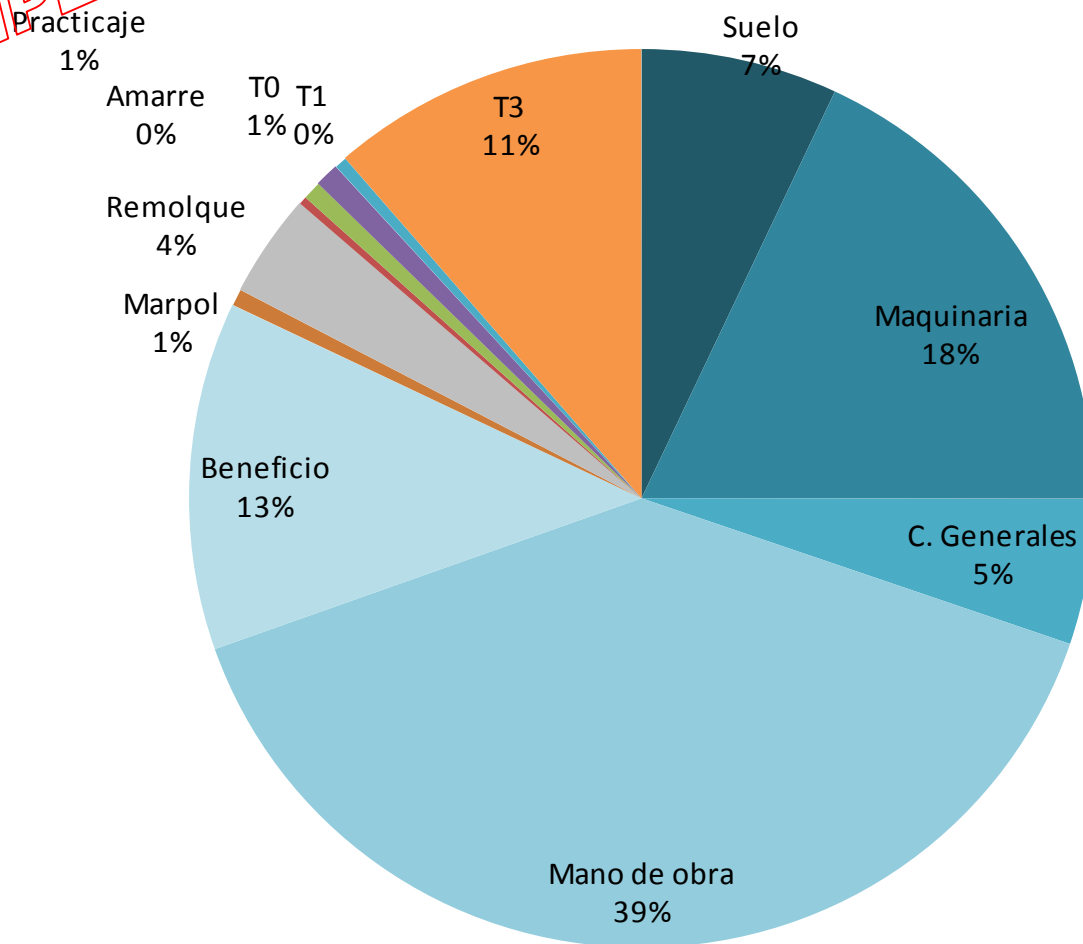
- Coste de las tasas portuarias
 - Tasa de ayuda a la navegación T-0
 - Tasa del buque T-1
 - Tasa de la mercancía T-3
- Coste de los Servicios Portuarios
 - Practicaje
 - Amarre
 - Remolque
 - Recogida de residuos
 - Servicio de Manipulación de Mercancías

En el caso del servicio portuario de manipulación de mercancías a se desglosará a su vez en:

- Costes de personal operativo
 - Costes debidos al personal estibador
 - Costes debidos a mano de obra operativa no estibadora
- Costes de maquinaria:
 - Amortización anual
 - Mantenimientos
 - Consumos, etc.
- Costes de suelo
 - Tasas de ocupación y actividad
 - Amortizaciones de obras e instalaciones
 - IBI, etc.
- Costes generales
 - Costes debidos al personal administrativo
 - Costes financieros
 - Impuestos
 - Sistemas informáticos

Desglose del coste escala de la terminal X, para la operación modelo Y

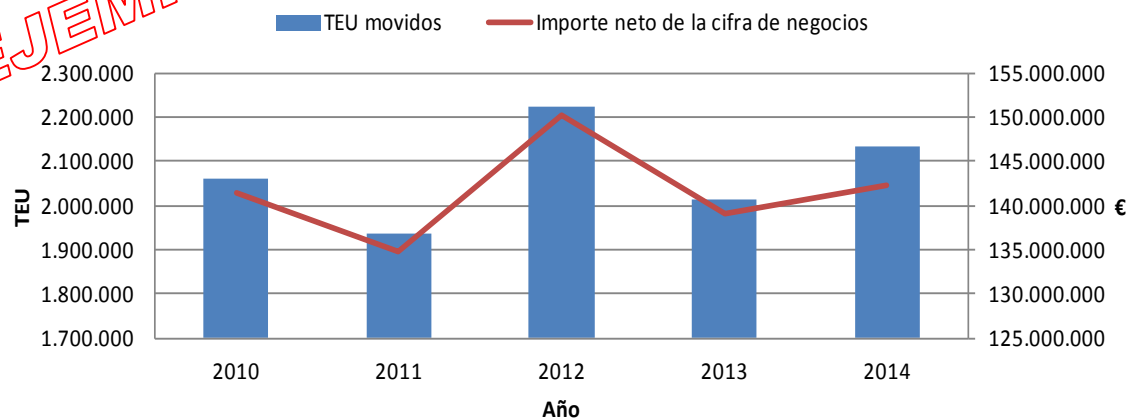
EJEMPLO



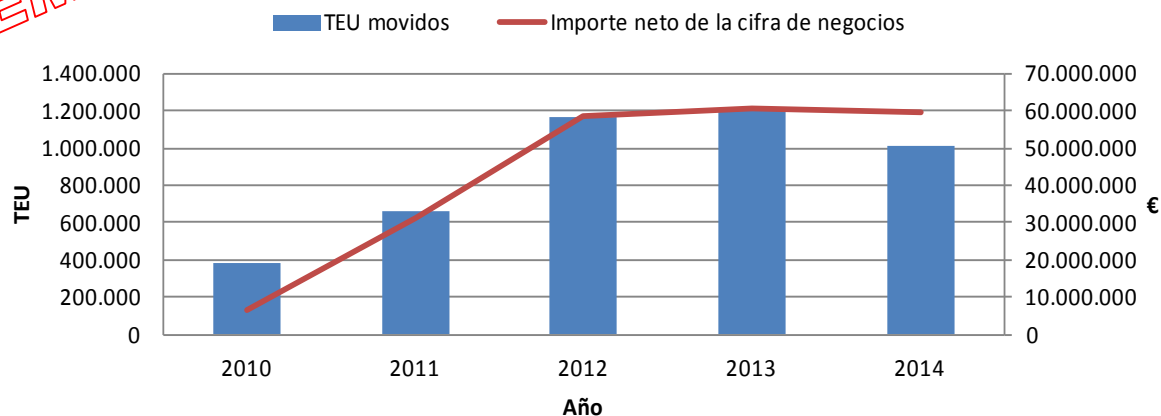
Fase 4: Análisis de la evolución de los costes e indicadores

- El notable valor añadido de este estudio es el análisis de la evolución de los costes e indicadores recogidos en el estudio del año 2012, “Estudio del contenedor nacional”. De esta forma se podrá comprobar cómo ha evolucionado el sector.
- Dado que en este estudio están incluidos todos los indicadores y costes analizados en el del año 2012, el análisis de su evolución será posible, además de otros que se puedan desarrollar, en base a los nuevos costes e indicadores analizados en este estudio y para los que se puedan obtener datos del año 2011.

Terminal de contenedores A



Terminal de contenedores B



Fase 5: Análisis de la capacidad del sistema portuario español

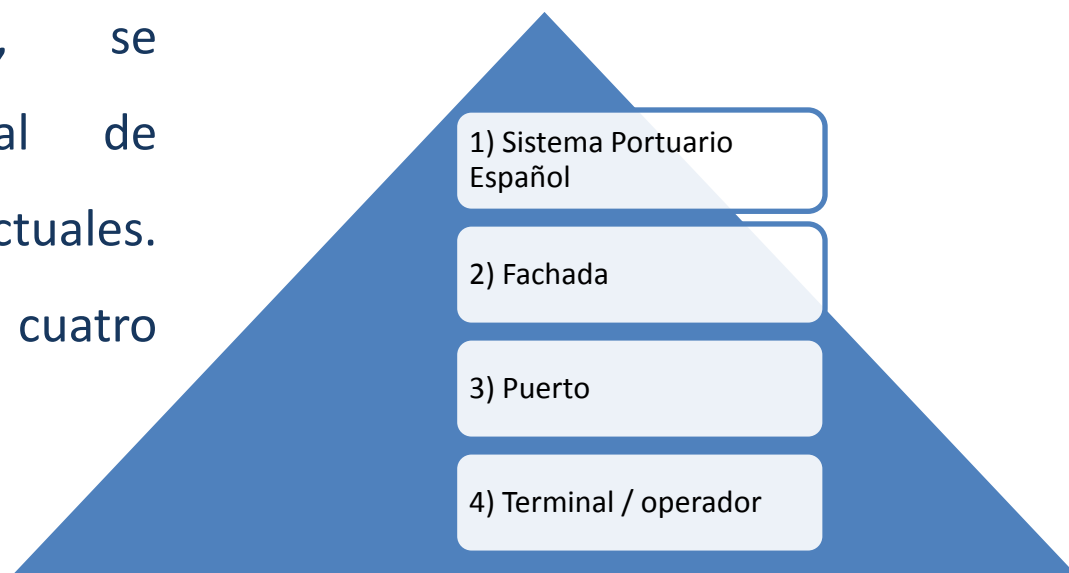
Toda terminal es diseñada con una **capacidad de almacenamiento** que no solo depende de la superficie de la terminal, sino también del método de trabajo en la zona de almacenamiento:

- Según la maquinaria de la terminal: RTG's, reachstackers, straddlecarrier
- Según las alturas de apilado, consecuencia principalmente de la maquinaria

Otro de los ratios que se suelen utilizar en las terminales de contenedores es su capacidad anual, también conocida como **capacidad anual de gestión**. Es decir, el número máximo de TEUs que es capaz de manipular una terminal durante un año. Este ratio vendría a calcularse a través del número de ciclos al año que se “llena” la terminal.

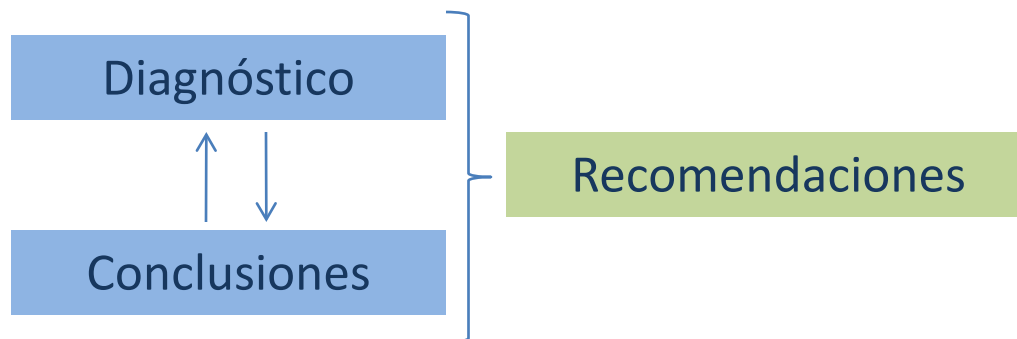
Además de las terminales incluidas en el pliego, para este análisis se tendrán en cuenta los operadores y terminales cuyo análisis fue ofertado como mejora por MCV-SBC.

Una vez establecida la capacidad del sistema portuario español, se comprobará el grado actual de utilización, en base a los tráficos actuales. Este análisis se podrá desglosar a cuatro niveles:



FASE 6: Diagnóstico y recomendaciones

- En primer lugar se desarrollará un diagnóstico de la situación actual del sector; a partir de dicho diagnóstico se establecerán unas conclusiones sobre el estado del sector, sobre la calidad y los precios de los servicios, etc...
- Finalmente, tras el diagnóstico y las conclusiones se desarrollarán una serie de recomendaciones que permitirían mejorar la competitividad de las terminales de contenedores españolas, de los servicios portuarios y por tanto del sistema portuario español.

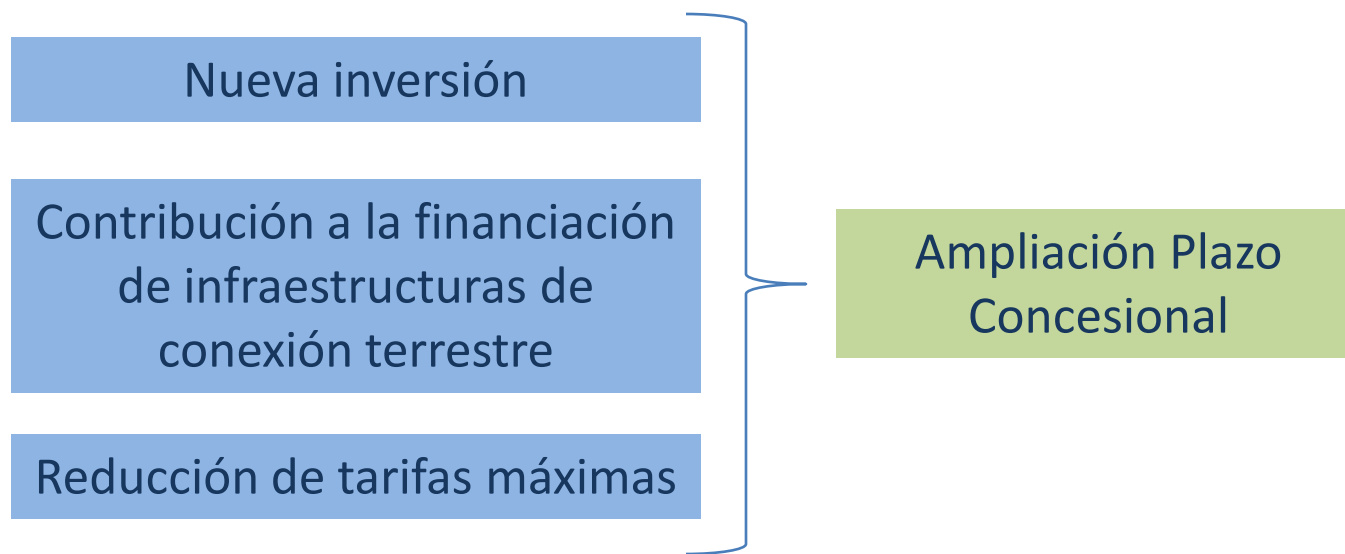


FASE 7: Disposición Transitoria Décima

Por último, y ante la reciente presentación de solicitudes de ampliación del plazo concesional por parte de las terminales en virtud de la Disposición Transitoria Décima (en adelante DT10ª) del TRLPEMM (RDL 2/2011), se considera conveniente realizar un análisis del estado de las terminales de contenedores ante esta nueva situación.

Se realizará una reflexión **sobre el efecto esperado en el coste del TEU en su paso por los puertos españoles, consecuencia de la ampliación de los plazos de amortización de las inversiones**, ante la ampliación del plazo concesional.

La DT10ª contempla la posibilidad de ampliar el plazo inicial de las concesiones otorgadas con anterioridad a entrada en vigor del Real Decreto Legislativo 8/2014, cuando el concesionario se comprometa, por lo menos, a alguna de las siguientes obligaciones:



CRONOGRAMA

Actualidad

FASE	REF	DESCRIPCIÓN	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	S16	S17	S18	S19	S20	S21	S22	S23	S24
FASE 1 RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN	1.1	Recopilación de datos estadísticos: webs Autoridades Portuarias, Puertos del Estado, webs terminales, Cuentas Anuales, etc.																								
	1.2	Visita a terminales: cuestionarios, datos estadísticos de tráficos, concesiones, tasas, superficies, equipos, mano de obra, etc.																								
	1.3	Visita a Autoridades Portuarias: cuestionarios, datos estadísticos de tráficos, concesiones, tasas, superficies, equipos, mano de obra, etc.																								
FASE 2 DESARROLLO DE LA BASE DE DATOS	2.1	Creación de la base de datos																								
	2.2	Desarrollo de fichas descriptivas de cada una de las terminales analizadas incluidas en el pliego y de los operadores del resto de puertos estudiados																								
	2.3	Definición de las operaciones modelo																								
	2.4	Desarrollo de la base de datos estadística																								
FASE 3 ANÁLISIS DEL COSTE DEL CONTENEDOR Y DE LOS INDICADORES	3.1	Estudio del coste del servicio portuario de manipulación de mercancías para cada terminal, desglosando: costes de suelo, de maquinaria, de mano de obra y generales																								
	3.2	Estudio del coste escala de las operaciones modelo para cada terminal: tasas, servicios técnico náuticos, marpol																								
	3.3	Análisis de sensibilidad de los costes																								
	3.4	Análisis de la subactividad de las terminales																								
	3.5	Desarrollo de indicadores para cada terminal																								
	3.6	Análisis comparativo de terminales y desarrollo de terminal consolidada																								
FASE 4 ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE LOS COSTES E INDICADORES	4.1	Desarrollo y consolidación de los indicadores y costes incluidos en el estudio anterior																								
	4.2	Comparación de indicadores y costes del estudio anterior con los indicadores actuales																								
FASE 5 ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL	5.1	Capacidad de almacenamiento disponible																								
	5.2	Grado de utilización de la capacidad actual.																								
FASE 6 DIAGNÓSTICO Y RECOMENDACIONES	6.1	Diagnóstico de la situación actual del sector, en base a los resultados obtenidos																								
	6.2	Conclusiones sobre el estado del tráfico de contenedores y las terminales españolas																								
	6.3	Recomendaciones y mejoras necesarias para lograr aumentar la competitividad del sector																								
FASE 7 DISPOSICIÓN TRANSITORIA DÉCIMA	7.1	Análisis del impacto de la Disposición Transitoria Décima al sector de las terminales de contenedores																								

RUEGOS Y PREGUNTAS



Puertos del Estado

Puerto Bahía de Algeciras
Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

Port de Barcelona

Bilbao PORT

valenciaport
Autoridad Portuaria de Valencia

Puerto de A Coruña

Ports de Balears

PORTCASTELLÓ

Puerto de Gijón

Puerto de Huelva

Autoridad Portuaria de A Coruña

Autoritat Portuària de Balears

Autoridad Portuaria de Gijón

Autoridad Portuaria de Huelva



Puerto de Málaga
Autoridad Portuaria de Málaga



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE AMARRE

ANARE
Asociación Nacional de Remolcadores de España



Muchas Gracias



anam

