



REUNIÓN DE SEGUIMIENTO

Madrid, 3 Diciembre de 2015

Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros competidores de los españoles

Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

ORGANIZACIÓN DE LA PRESENTACIÓN

Introducción y objetivos

Avance de los trabajos

Análisis servicios técnico-náuticos

Silueta de costes

Análisis de indicadores

Base de datos y calculadora costes

Futuros trabajos

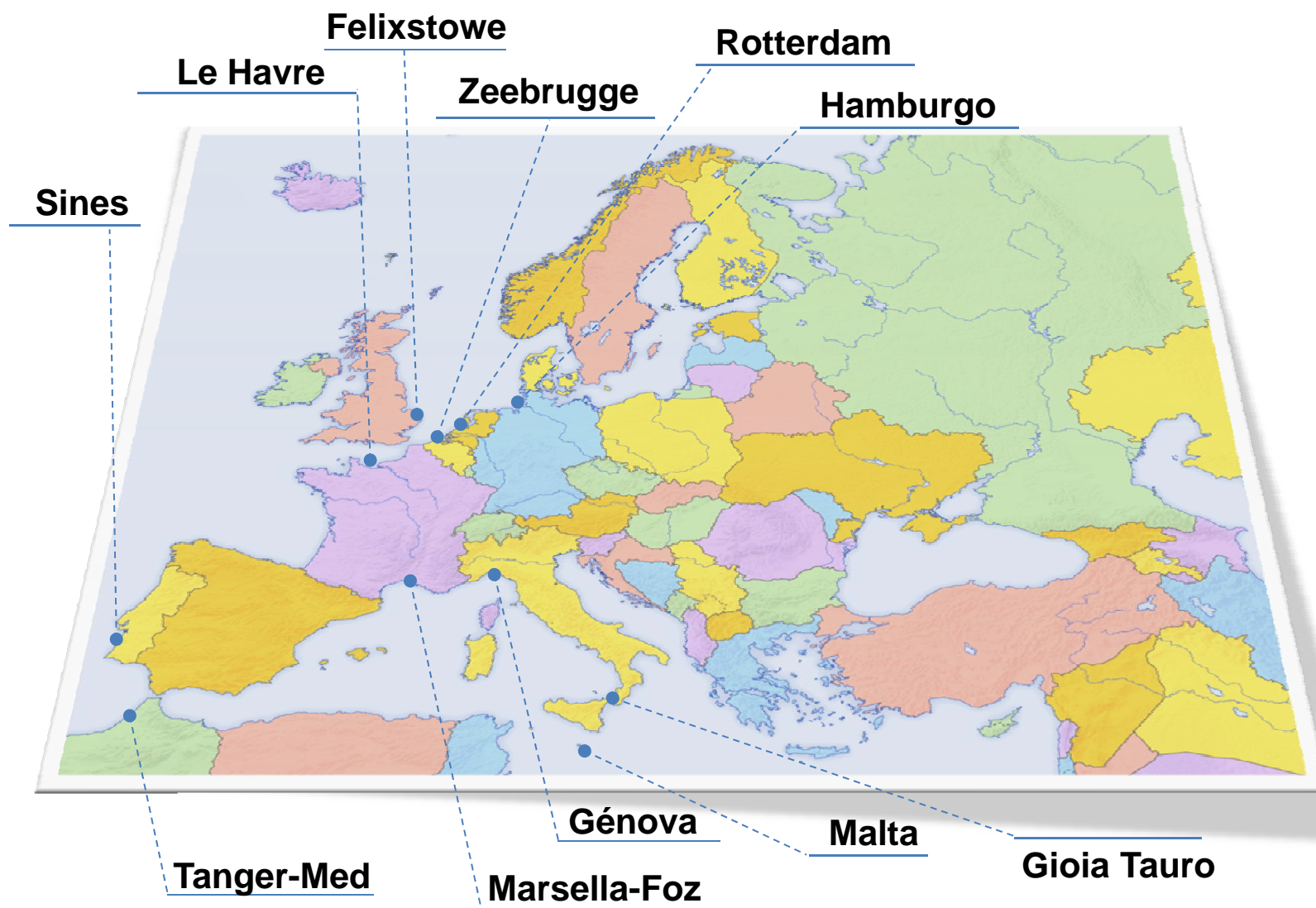
OBJETIVOS DEL ESTUDIO

*El **objetivo** del estudio es analizar la **influencia de los costes de los servicios técnico-náuticos** en los **tráficos de los puertos extranjeros competidores** y estudiar las **condiciones de competitividad***

Objetivos particulares:

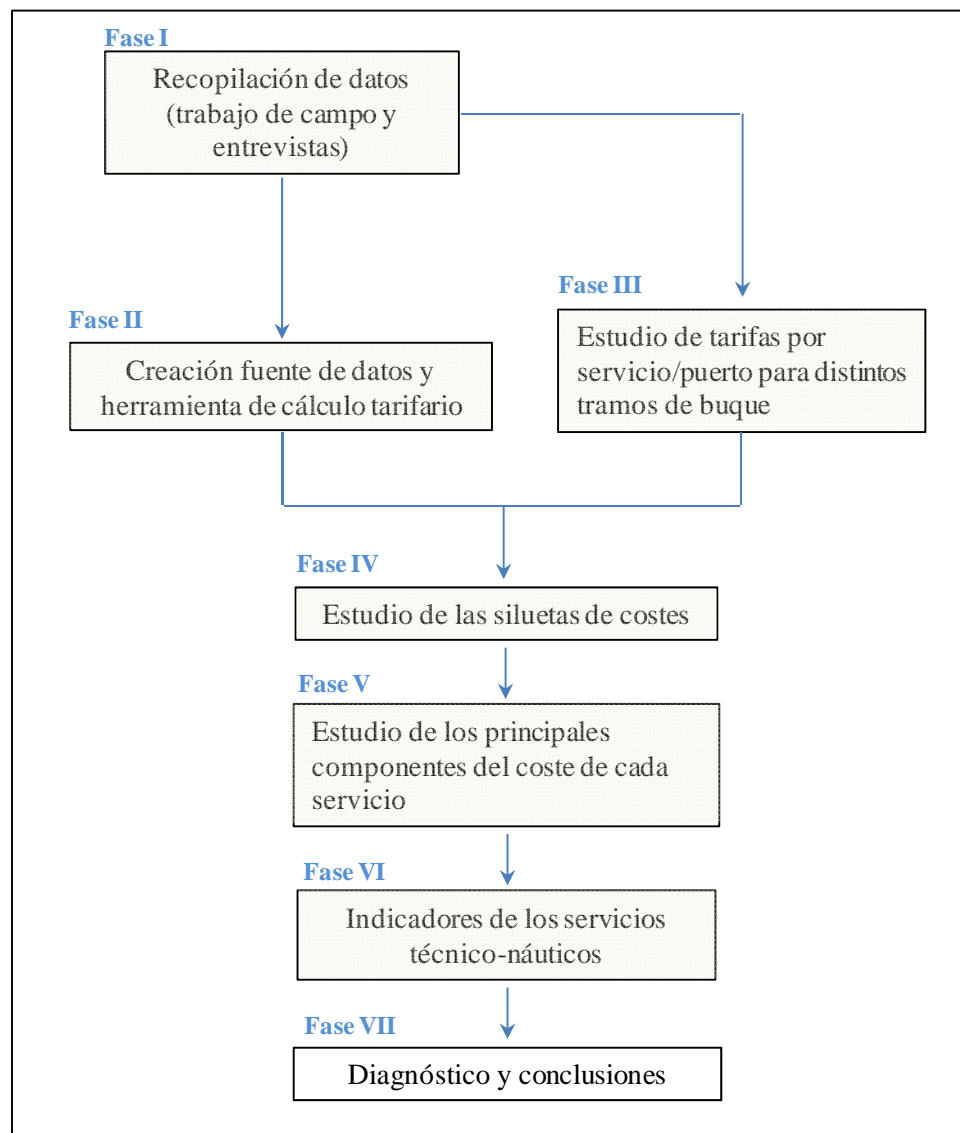
1. Creación de una **base de datos** con información de cada puerto/prestador
2. Estudio de **tarifas** por servicio (practicaje, remolque y amarre) y puerto
3. Estudio de **siluetas de costes**
4. Análisis de los principales **componentes del coste** de los servicios portuarios
5. Definición y cuantificación de **indicadores**

PUERTOS OBJETO DE ESTUDIO



ESQUEMA METODOLÓGICO Y AVANCE

El estudio para la elaboración del benchmarking de los servicios técnico-náuticos en los puertos extranjeros se ha desglosado en 7 fases



AVANCE DE LOS TRABAJOS

	Estado de avance	Observaciones
Modelos de gestión de los servicios portuarios	Finalizado	--
Variables relativas al puerto y a los tráficos	Finalizado	--
Variables relativas a las operaciones	En proceso	Pendiente de recibir más datos
Variables relativas a las tarifas	Finalizado	--
Variables relativas a exigencias de calidad	Finalizado	--
Variables relativas a las empresas prestadoras	Finalizado	--
Definición de la base de datos	Finalizado	--
Definición de la calculadora de costes	En proceso	Se está desarrollando el aplicativo para calcular las tarifas
Estudio de las siluetas de costes	Finalizado	Pendiente aprobación escenarios
Estudio de los principales componentes de costes	En proceso	Pendiente recibir información de las empresas prestadoras
Indicadores de los servicios técnico-náuticos	En proceso	Pendiente recibir información económica de las empresas prestadoras y servicios realizados

REGISTRO DE CONTACTOS

•Se han enviado **emails** a todas las **Autoridades Portuarias** y a todas las empresas **prestadoras de servicios** solicitando **tarifas**, datos de **tráfico**, **recursos** empleados para prestar servicios, buques servidos y **datos económicos**. Se ha obtenido respuesta (positiva o negativa) por parte de:

- Ormeggiatori Genova
- Hamburg Lines Men
- CVBA Bravo (Zeebrugge)
- Svitzer (Felixstowe)
- AP Malta
- Amministrazione Piloti Genova
- Hamburg Pilots
- Pilotage Marseille
- Lamanage Marseille
- SCAFI S.A. (Gioia Tauro)
- Loodswezen (Rotterdam y Zeebrugge)
- Boksalis (Rotterdam y Zeebrugge)
- Reboport (Sines)

•Se está pendiente de recibir datos de la compañía **Svitzer** acerca del servicio de **remolque** en **Felixstowe** (sujeto a un NDA)

•Se ha obtenido información de las **tarifas** en los puertos de **Zeebrugge**, **Gioia Tauro**, **Marsella** y **Le Havre**. No se han obtenido datos económicos de las empresas.

REGISTRO DE CONTACTOS

•Se han efectuado **llamadas** a las siguientes compañías para recopilar la información relacionada con las **tarifas** y para obtener datos de tráfico, recursos empleados para prestar servicios y datos económicos:

- AP Marsella
- AP Le Havre
- Bureau Van Dijk (Base de datos)
- Boluda France
- Station de pilotage Marseille
- Coopérative de Lamanage de Marseille
- Coopérative de Lamanage de Le Havre
- Boluda Le Havre
- Station du pilotage du Havre
- Syndicat des pilotes du Havre
- Direction interregional de la mer
- SMIT Netherlands (Rotterdam)
- Ormeggiatori Gioia Tauro
- Porto di Gioia Tauro
- Ormeggiatori Reggio Calabria
- Capo porto di Gioia Tauro
- ANGOPI (Gioia Tauro)
- SMIT towage (Zeebrugge)
- Port of Zeebrugge
- Port of Felixstowe
- Rimorchiatori Riuniti
- ANARE (remolcadores España)
- Grupo Boluda
- Agentes consignatarios Barcelona

ORGANIZACIÓN DE LA PRESENTACIÓN

Introducción y objetivos

Avance de los trabajos

Análisis servicios técnico-náuticos

Silueta de costes

Análisis de indicadores

Base de datos y calculadora costes

Futuros trabajos

ANÁLISIS **SERVICIO DE PRACTICAJE** EN EUROPA

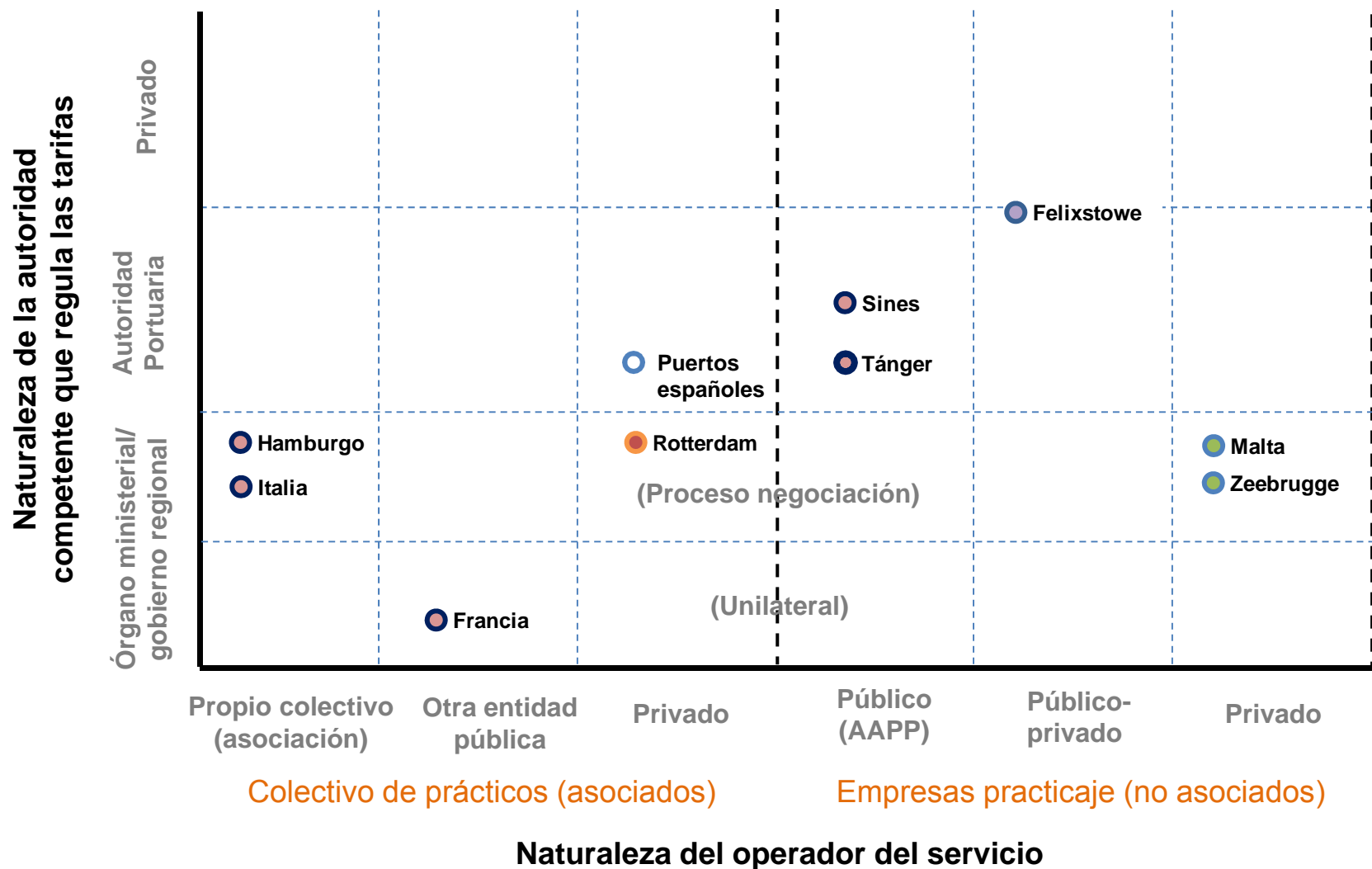
Análisis modelos de gestión

Análisis sistemas tarifarios

Análisis empresas prestadoras de los
servicios portuarios

Análisis variables relativas a los
tráficos y a las operaciones

MODELOS DE GESTIÓN SERVICIO PRACTICAJE EN EUROPA: SÍNTESIS



MODELOS DE GESTIÓN SERVICIO PRACTICAJE EN EUROPA: SÍNTESIS

- La autoridad competente que **regula y legisla el servicio de practica**je en EU es un ente gubernamental de forma unilateral o bien en colaboración con el propio puerto (Hamburgo).
- El **servicio de practica**je es prestado por **colectivos de pilotos** o **asociaciones públicas**, y por otra parte, **por operadores privados** (Malta y Zeebrugge). En Rotterdam también es público pero una empresa privada se encarga de la gestión y explotación.
- Generalmente, las **autoridades competentes** para la **regulación de las tarifas** suelen ser entes públicos: departamentos que dependen del gobierno o del ministerio correspondiente o bien de las AAPP competentes.
- En todos los puertos analizados existe **obligatoriedad del servicio** de practica

El **criterio** más común es **arqueo>500GT** o **eslora>50m**. Asimismo, todos los buques de mercancías peligrosas o remolcados están obligados a contratar servicios practica

OBLIGATORIEDAD SERVICIOS DE PRACTICAJE

Puerto	Obligatoriedad	Para que tipo de buques	Han adoptado sistema PEC?*
Felixstowe	Sí	Todos los buques con una eslora superior a 50m	Sí
Genova	Sí	Todos los buques con un GT superior a 500	No
Gioia Tauro	Sí	Todos los buques con un GT superior a 500	No
Hamburgo	Sí	<ul style="list-style-type: none"> • Buques petroleros (tankers) • Buques remolcados con una eslora superior a 90 m o manga superior a 13m 	Sí
Le Havre	Sí	<ul style="list-style-type: none"> • Todos los buques con una eslora superior a 70m • Todos los buques que transporten mercancía peligrosa • Todos los buques que sean remolcados 	Sí
Malta	Sí	Todos los buques con un GT superior a 500	Sí

* La adopción del sistema PEC para la exención de practica se hace a nivel nacional (país)

OBLIGATORIEDAD SERVICIOS DE PRACTICAJE

Puerto	Obligatoriedad	Para que tipo de buques	Han adoptado sistema PEC?
Marsella-Foz	Sí	Todos los buques dentro de la zona de uso obligatorio	Sí
Rotterdam	Sí	<ul style="list-style-type: none"> • Buques petroleros (tankers), gaseros y productos químicos (llenos y vacíos) • Todos los buques que sean remolcados • Cuando velocidad viento es superior a 17,2m/s 	Sí
Sines	Sí	Todos los buques dentro de la zona de uso obligatorio	Sí
Tánger-Med	Sí	Todos los buques con una eslora superior a 50m	--
Zeebrugge	Sí	<ul style="list-style-type: none"> • Todos los buques con una eslora superior a 80m • Todos los buques que transporten mercancía peligrosa 	Sí, aunque no es válido para buques de mercancías peligrosas

* La adopción del sistema PEC para la exención de practica se hace a nivel nacional (país)

ANÁLISIS SERVICIO DE PRACTICAJE EN EUROPA

Análisis modelos de gestión

Análisis sistemas tarifarios

Análisis empresas prestadoras de los servicios portuarios

Análisis variables relativas a los tráficos y a las operaciones

SISTEMAS DE TARIFAS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE EN EUROPA: SÍNTESI

- La principal **variable de cálculo es el GT** (6/11), pero hay otros puertos que utilizan el **volumen** (m³) (Francia), el **calado** del buque (Rotterdam) o el “**block tonnage**” (Zeebrugge)
- En su gran mayoría definen **tarifa plana por tramos** a excepción del puerto de Sines que define una fórmula en función del GT y en Francia que tiene una parte fija y una variable en función del volumen del buque.
- Se hace distinción por **tipo de buque y/o mercancía** en la mayoría de los puertos analizados. También por la zona o atraque o maniobra (entrada/salida o cambio de muelle).
- Existen diversidad de **recargos** sobre las tarifas base
- Hay **bonificaciones** en Rotterdam en función del número de escalas/año, en Francia para servicios regulares (contenedores, car-carriers y Ropax) y buques de crucero y en Sines para potenciar el tráfico de valor estratégico y para servicios regulares.
- La adopción de los **certificados PEC** está aceptada en todos los países de estudio a excepción de Italia

VARIABLES RELATIVAS A LAS TARIFAS

CARACTERIZACIÓN TARIFAS DE PRACTICAJE

PUERTO	Variable principal	Variable secundaria	Rangos cambio de tarifa	Recargos	Bonificaciones
Felixstowe	GT	Tipo de carga (Ro-Ro)	De 500 a 25.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> •Segundo piloto (75%) •Horas extra (250£/h a partir de media hora) •Buque sin gobierno (50%) •Fluctuación precios combustible 	n/a
Génova	GT	Tipo de carga Método de servicio (presencial o radio)	De 500 a 10.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> •Horario nocturno y domingos (50%) •Días festivos (150%) •Fiesta Nacional (100% adicional) •Mercancía peligrosa (16-20 %) •Segundo piloto (50%) •Horas extra 	n/a
Gioia Tauro	GT	Tipo de carga	De 500 a 10.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> •Horario nocturno y domingos (50%) •Días festivos (150%) •Fiesta nacional (100% adicional) •Mercancía peligrosa (16-20%) •Segundo piloto (50%) •Horas extra 	n/a
Hamburgo	GT	-	De 100 a 2.000 GT y con precio máximo	•Horas extra	n/a
Le Havre	Volumen (m³) V=LOA·beam·max. draught	Tipo de buque (container, car-carrier, pasajeros, cruceros y otros)	De 10.000 a 140.000 m³ Tarifa base más una cuantía en función del volumen para cada rango	<ul style="list-style-type: none"> •Confirmación del servicio sin antelación (5%) •Buque sin gobierno (100 a 200%) •Piloto desembarcado fuera de los límites del puerto (50%) •Buques exentos de pilotaje (10%) •Buque sin remolcadores necesarios (50%) •Retraso en el pago •Cancelación •Retraso (5%) •Piloto retenido a bordo (20% cada 24h) •Operaciones excepcionales (200%) 	<ul style="list-style-type: none"> •Buques portacontenedores >30.000 m³ y car-carriers o RoPax >13.000 m³ en servicio regular (<10%) •Buques crucero (150-500€) •Combinación de entrada + salida (50% descuento en la salida) •PEC (30%)

VARIABLES RELATIVAS A LAS TARIFAS

CARACTERIZACIÓN TARIFAS DE PRACTICAJE

PUERTO	Variable principal	Variable secundaria	Rangos cambio de tarifa	Recargos	Bonificaciones
Malta	GT	-	De 500 a 10.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> •Horario nocturno (15%) •Domingos y festivos (20%) •Horas extra (15 €/h) •Retraso (35-70%) •Buque sin gobierno (25-100%) •Fluctuación precios combustible 	n/a
Marsella-Fos	Volumen (m3)	Tipo de maniobra Tipo de buque Zona del puerto	De 75.000 a 100.000 m3	<ul style="list-style-type: none"> •Servicio sin hora de llegada (10%) •Retraso (200-400€) 	<ul style="list-style-type: none"> •PEC •Servicio regular (hasta 50%) •Servicio voluntario (20%)
Rotterdam	Calado (dm)	Distancia	Cada dm	<ul style="list-style-type: none"> •Segundo piloto (75%) •Horas extra •Uso de helicóptero 	Número de escalas anuales y en función de LOA (hasta 44%)
Sines	GT	Tipo de maniobra (entrar/salir)	Fórmula: $T=6,1220 \cdot (GT^{0.5})$	<ul style="list-style-type: none"> •Retraso •Horas extra •Cancelación (25-100%) •Buque sin gobierno (50%) 	<ul style="list-style-type: none"> •Servicio regular •Servicio con valor estratégico
Tánger	m3	Tipo de maniobra	Cada 10.000 m3	<ul style="list-style-type: none"> •Horas extra (170€/h) •Anulación (25-100%) •Retraso (25%) 	n/a
Zeebrugge	Block tonnage: LOA x beam x summer draft	Tipo de maniobra Tipo de carga	De 2.000 a 10.000 block tonnage	<ul style="list-style-type: none"> •Retraso (90 €/h) •Cancelación (180 €) •Horas extra (90 €/h) 	n/a
Puertos españoles	GT	Muelle o punto de atraque Tipo maniobra	De 5.000/7.000 a 100/120.000 GT Habitualmente definida con formula a tramos	<ul style="list-style-type: none"> •Horas extra •Retraso •Buque sin gobierno •Zona del puerto 	Retraso por causa del práctico

VARIABLES RELATIVAS A LAS TARIFAS

RECARGOS A LAS TARIFAS DE PRACTICAJE

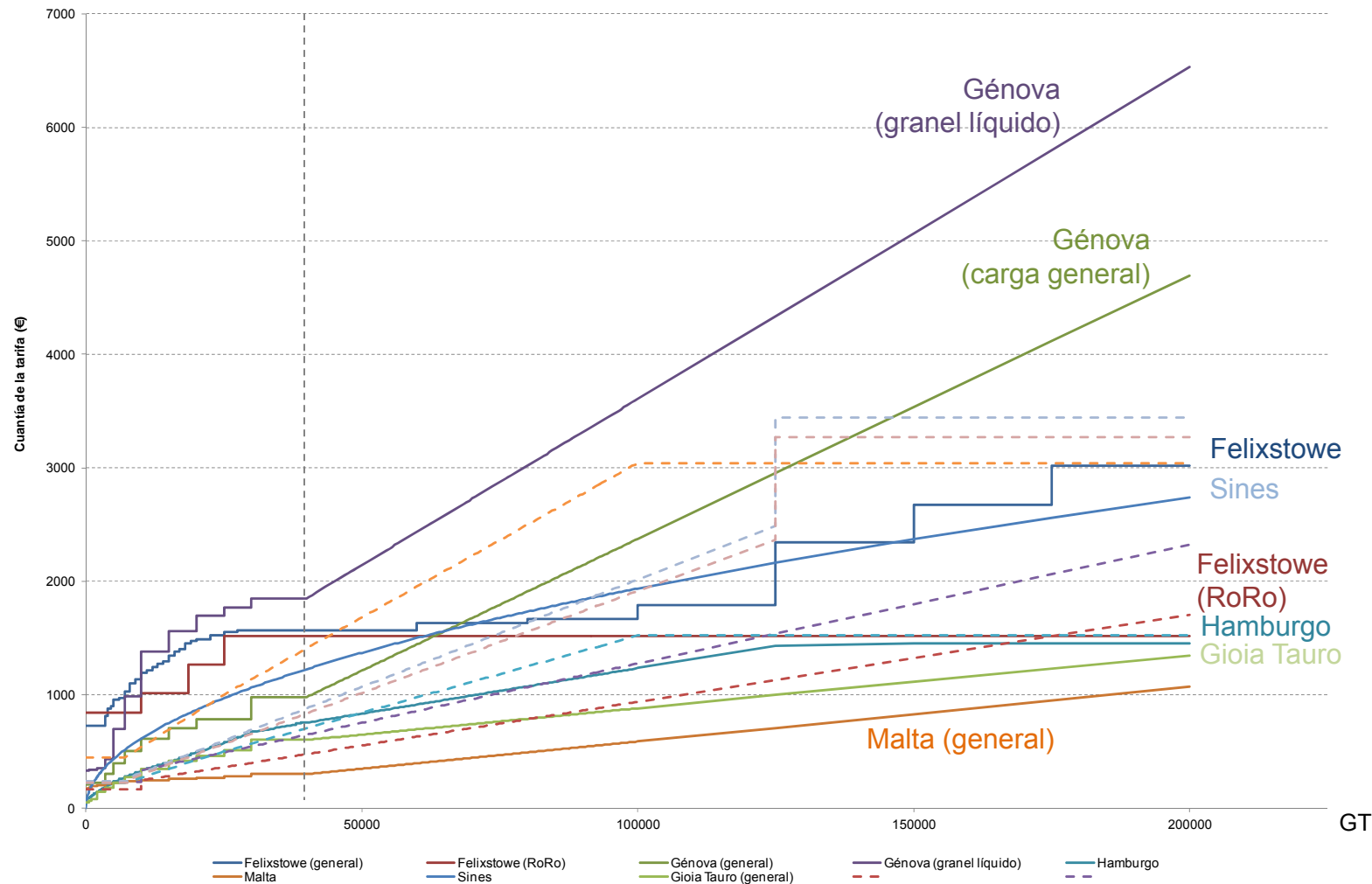
Recargos	Felixstowe	Génova	Gioia Tauro	Hamburgo	Le Havre	Malta	Marsella	Rotterdam	Sines	Tanger	Zeebrugge
Festivo		150%	150%			20%					
Horario nocturno		50%	50%			15%					
Cancelación servicio	540£				50%				25-100%	25-100%	180€
Retraso inicio servicio	250£/h a partir de la 1/2h				5%		10%		X	25%	90€/h
Buques sin gobierno	50%				100 a 200%	60€/pilot			50%		
Fluctuación precio fuel						X					
Uso 2º piloto	75%	50%	50%		50%			75%			
Uso helicóptero								X			
Mercancía peligrosa		16-20%	16-20%								
Fiesta Nacional		100% acumulable	100% acumulable			20%					
Buque sin obligación practicaaje					10%		20%				

Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

VARIABLES RELATIVAS A LAS TARIFAS

ESTRUCTURA DE LAS TARIFAS DE PRACTICAJE EN FUNCIÓN DEL GT



(*) Puertos españoles (línea de puntos)

ANÁLISIS SERVICIO DE PRACTICAJE EN EUROPA

Análisis modelos de gestión

Análisis sistemas tarifarios

Análisis empresas prestadoras de los servicios portuarios

Análisis variables relativas a los tráficos y a las operaciones

VARIABLES RELATIVAS A LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS

¿QUIÉN OPERA LOS SERVICIOS DE PRACTICAJE?

PUERTO	PRESTADOR SERVICIO	TIPO ENTIDAD	TIPO CONTRATO
Felixstowe	Harwich Haven Authority	Organismo público/privado	n/a
Genova	Corpo dei piloti del porto di Genova	Organismo público	n/a
Gioia Tauro	Corporazione dei piloti dello stretto di Messina	Organismo público	n/a
Hamburgo	Hamburg Harbour Pilots Association	Organismo público	n/a
Le Havre	Station de pilotage du Havre-Fécamp / Syndicat des pilotes de la Station	Organismo público auto-gestionado	n/a
Malta	Malta Maritime Pilots Co-operative Ltd.	Cooperativa de 16 miembros que tienen la co-propiedad y gestionan la empresa (privada)	Licencia desde 2003 (no especifica duración contrato)
Marsella-Foz	Station de pilotage Marseille Fos / Syndicat des pilotes de la Station	Organismo público auto-gestionado	n/a
Rotterdam	Regional Pilots Corporation Rotterdam-Rijnmond / Loodswezen Nederland BV	Entidad pública (prácticos autónomos) Compañía privada (gestión)	Desde 1988 n/a
Sines	Pilotagem do Porto de Sines	Organismo público (Autoridad portuaria)	n/a
Tanger	Station de pilotage de Tanger Med	Organismo público (Autoridad Portuaria)	n/a
Zeebrugge	DAB Loodswezen-CVBABreydel	Organismo privado independiente	Desde 1988 n/a

VARIABLES RELATIVAS A LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS

RECURSOS DE LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS DE PRACTICAJE

Puerto	Prestador del servicio	Núm. trabajadores	Núm. embarcaciones
Felixstowe	Harwich Haven Authority	30 prácticos	
Genova	Corpo dei piloti del porto di Genova	22 (21 prácticos)	6 lanchas
Gioia Tauro	Corporazione dei piloti dello stretto di Messina	18 prácticos	
Hamburgo	Hamburg Harbour Pilots Association	73 prácticos	3 lanchas + 1 lancha de reserva
Le Havre	Station de pilotage du Havre-Fécamp / Syndicat des pilotes de la Station	48 (30 prácticos)	
Malta	Malta Maritime Pilots Coop. Ltd.	16 prácticos	6 lanchas
Marsella-Foz	Station de pilotage Marseille Fos / Syndicat des pilotes de la Station	48 (30 prácticos, 4 servicios aéreos)	6 lanchas, 1 barco y 1 helicóptero
Rotterdam	Regional Pilots Corporation Rotterdam-Rijnmond / Loodswezen Nederland BV	220 prácticos	4 lanchas, 1 barco, 1 swath y 1 helicóptero
Sines	Pilotagem do Porto de Sines	12 prácticos	3 lanchas + 2 reserva
Tanger	Station de pilotage de Tanger Med	16 (12 prácticos, 1 coordinador y 3 adjuntos)	3 lanchas y 2 unidades portátiles
Zeebrugge	DAB Loodswezen	48 prácticos	

ANÁLISIS SERVICIO DE REMOLQUE PORTUARIO EN EUROPA

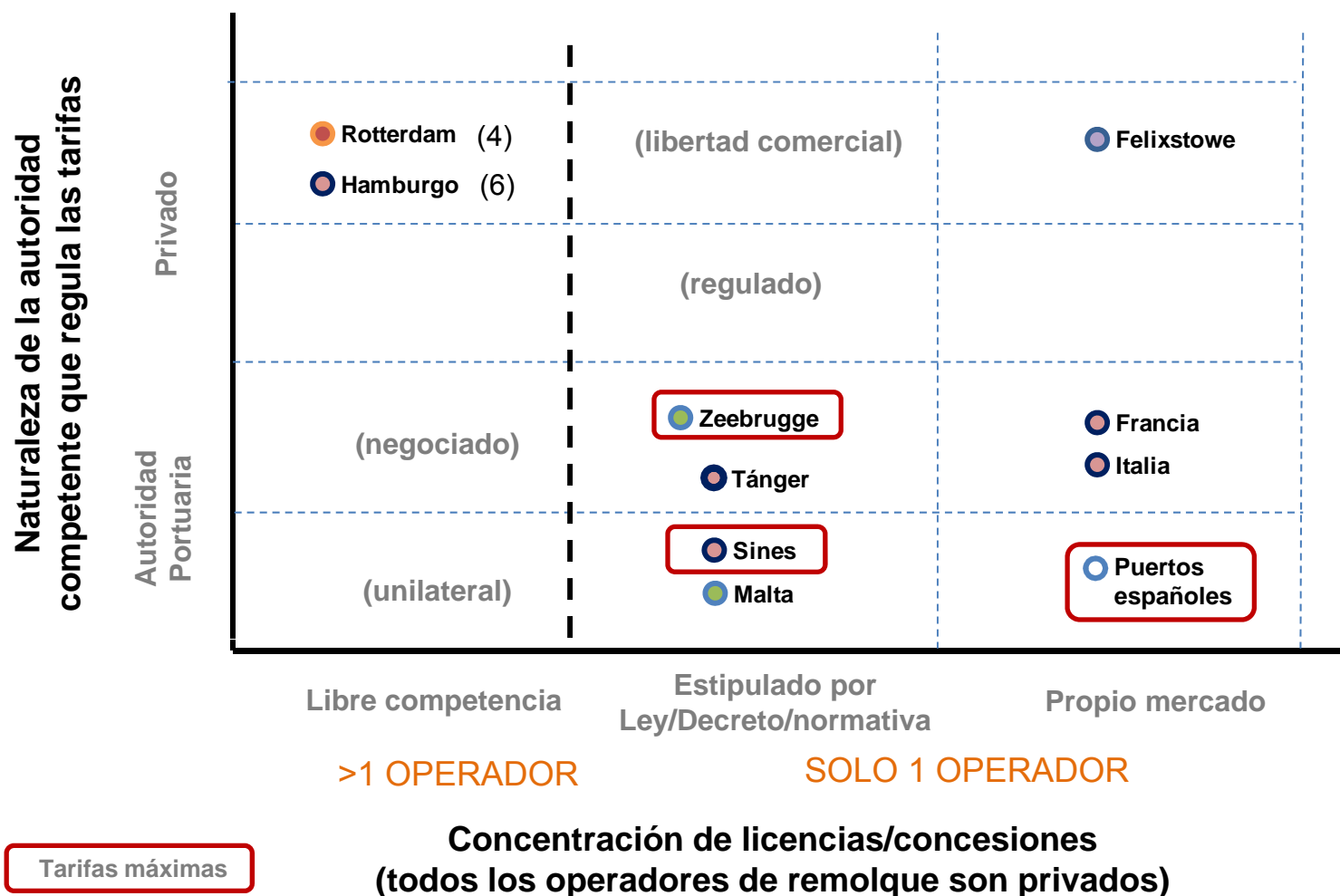
Análisis modelos de gestión

Análisis sistemas tarifarios

Análisis empresas prestadoras de los servicios portuarios

Análisis variables relativas a los tráficos y a las operaciones

MODELOS DE GESTIÓN SERVICIO REMOLQUE PORTUARIO EN EUROPA: SÍNTESIS



MODELOS DE GESTIÓN SERVICIO REMOLQUE PORTUARIO EN EUROPA: SÍNTESIS

- La autoridad competente que **regula y legisla el servicio de remolque portuario** en EU y en Tanger Med es la Autoridad Portuaria o bien el propio puerto (Rotterdam, Hamburgo, Felixstowe).
- En términos generales, el **servicio de remolque portuario** lo prestan **empresas de naturaleza privada** bien a partir de contratos de concesión o autorizaciones (licencias).
- En Felixstowe no se asignan autorizaciones ni concesiones. Se considera que es un “*open-port*” donde cualquier compañía que cumplan los requisitos de las navieras puede operar.
- En **Hamburgo** y **Rotterdam** existe **libre competencia** y cualquier empresa operadora puede ofrecer dichos servicios.

MODELOS DE GESTIÓN SERVICIO REMOLQUE PORTUARIO EN EUROPA: SÍNTESIS

- Generalmente, las **autoridades competentes** para la **regulación de las tarifas** suelen ser entes públicos (Autoridades Portuarias).
- En los puertos de Hamburgo y Rotterdam los precios son privados.
- La **concentración de licencias/concesiones** del servicio de remolque divide a los puertos en dos grupos:
 - Puertos con una única licencia/concesión: Puertos italianos, franceses, Malta, Sines, Zeebrugge y Tanger.
 - Puertos con varios operadores (libre competencia): Hamburgo y Rotterdam. En Felixstowe también hay libre competencia pero solo opera Svitzer.
- El **uso de remolcadores** solo es **obligatorio** para buques gaseros en Le Havre (eslora superior a 120m) y en Zeebrugge.

VARIABLES RELATIVAS A LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS

OBLIGATORIEDAD SERVICIOS DE REMOLQUE

Puerto	Obligatoriedad	¿Para qué tipología de buques?
Felixstowe	No	--
Genova	No	--
Gioia Tauro	No	--
Hamburgo	No	--
Le Havre	Sí	• Buques con una eslora superior a 120m que transporten gas (mercancía clase 2)
Malta	No	--
Marsella-Foz	No	--
Rotterdam	No*	• Buques con una eslora superior a 120m deben estar conectados por radio durante las operaciones por si es necesario utilizar remolcadores
Sines	No	--
Tanger	ND	
Zeebrugge	Sí	• Buques LNG • Buques sujetos a recomendaciones náuticas (portacontenedores de gran tamaño, buques bajo maniobrabilidad, o buques sin gobierno).

ANÁLISIS SERVICIO DE REMOLQUE PORTUARIO EN EUROPA

Análisis modelos de gestión

Análisis sistemas tarifarios

Análisis empresas prestadoras de los servicios portuarios

Análisis variables relativas a los tráficos y a las operaciones

SISTEMAS DE TARIFAS DEL SERVICIO DE REMOLQUE PORTUARIO EN EUROPA: SÍNTESIS

- La principal **variable de cálculo es el GT** (7/11), pero hay otros puertos que utilizan la eslora del buque (LOA) como Rotterdam o Zeebrugge
- En su gran mayoría definen una **tarifa por remolcador y por tramos (GT, LOA)**. Otros tarifican **por hora y remolcador (Malta)**
- Se hace distinción por la región del puerto donde se realiza el atraque, el tipo de carga (Génova), número de remolcadores (Hamburgo) y duración del servicio (Gioia Tauro)
- Tipo de buque y/o mercancía** en la mayoría de los puertos analizados. También por la zona o atraque.
- Existen diversidad de **recargos** sobre las tarifas base
- En los puertos de Felixstowe, Hamburgo y Rotterdam se firman contratos bilaterales entre la empresa privada de remolque y las navieras de exclusividad a cambio de **bonificación** sobre las tarifas máximas

VARIABLES RELATIVAS A LAS TARIFAS

CARACTERIZACIÓN TARIFAS DE REMOLQUE

PUERTO	Variable principal	Variable secundaria	Rangos cambio de tarifa	Recargos	Bonificaciones
Felixstowe	GT	Región del puerto	De 10.000 a 25.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> • Horas extra • Buque sin gobierno (100%) • Cancelación (50 -100%) • Festivo (100%) • Fluctuación precios combustible 	“Long-term contracts” con el operador (Svitzer)
Genova	GT	Región del puerto Tipo de carga	De 3.000 a 10.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> • Horas extra (30 a 50%) • Horario nocturno (32 a 100%) • Días festivos (60%) • Buque sin maniobra (30%) 	Buques de la Marina Italiana
Gioia Tauro	GT	Horas de servicio	De 5.000 a 10.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> • Duración >1h (25% cada media hora) • Buque sin maniobra (30%) • Días no laborables (50%) • Servicios a 1 milla de la bocana del puerto (50%) 	n/a
Hamburgo	GT	Región del puerto Núm. remolcadores	De 2.500 a 10.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> • Retraso >30' • Cancelación (50%) • Buque sin gobierno (50%) • Hielo • Fluctuación precios combustible (1-15%) 	“Long-term contracts” con el operador (Kotug)
Le Havre	LOA	Manga, calado	De 5 a 160 m	<ul style="list-style-type: none"> • Zona del puerto (50%) • Horas extra (30%) • Buque sin gobierno (100%) • Servicios especiales • Demora inicio servicio (30% por hora) • Cancelación (50%) • Solicitud sin antelación (60%) 	<ul style="list-style-type: none"> • Maniobras adicionales debidas a mal tiempo (50%) • Cambio de muelle en la misma zona del puerto (25%)
Malta	GT		Franja horaria de maniobra	De 3.000 a 50.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> • Fluctuación precios combustible • Embarcación sin gobierno (50%)

VARIABLES RELATIVAS A LAS TARIFAS

CARACTERIZACIÓN TARIFAS DE REMOLQUE

PUERTO		Variable principal	Variable secundaria	Rangos cambio de tarifa	Recargos	Bonificaciones
Marsella-Foz		LOA	Manga, calado	De 7 a 70 m	<ul style="list-style-type: none"> •Cancelación o retraso (40-50%) •Horas extra (40% por hora) •Buque sin gobierno (30%) •Zona del puerto •Tripulación de remolque adicional (2268,17 €/tug) •Dique seco (100%) •Fluctuación precios combustible 	n/a
Rott'm	Fairplay Towage	LOA	Región del puerto	30 m	<ul style="list-style-type: none"> •Desplazamiento inter-región (35%) 	n/a
	Smit Harbour Towage	LOA	Región del puerto	De 11 a 41 m	<ul style="list-style-type: none"> •Horas extra •Retraso (450 €/h) 	n/a
	Kotug	LOA	Región del puerto	De 11 a 41 m	<ul style="list-style-type: none"> •Embarcación sin gobierno (25 a 50%) 	n/a
	Svitzer	LOA	Región del puerto	De 11 a 24 m	<ul style="list-style-type: none"> •Fluctuación precios combustible 	n/a
Sines		GT	Tipo maniobra Núm. remolcador Por servicio	De 1.500 a 80.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> •Horas extra •Retraso •Cancelación (25 a 100%) •Buque sin gobierno (50%) •Fluctuación precios combustible 	n/a
Tánger-Med		GT	-	De 1.000 a 5.000 GT	-	
Zeebrugge		LOA	Región del puerto	14 a 75 m	<ul style="list-style-type: none"> •Cancelación (20 a 40%) •Retraso (158 €/h) •Fluctuación precios combustible •Operaciones especiales 	RoRo en zona interna del puerto con menos de 13 pasajeros de capacidad (20%)
Puertos españoles		GT	<ul style="list-style-type: none"> •Zona del puerto o atraque •Núm. remolcador •Por servicio 	De 3.000 a 100.000 Se define una fórmula para cada rango/tramo	<ul style="list-style-type: none"> •Buque sin gobierno •Retraso •Zona del puerto •Nocturnidad •Festivos 	Uso regular

VARIABLES RELATIVAS A LAS TARIFAS

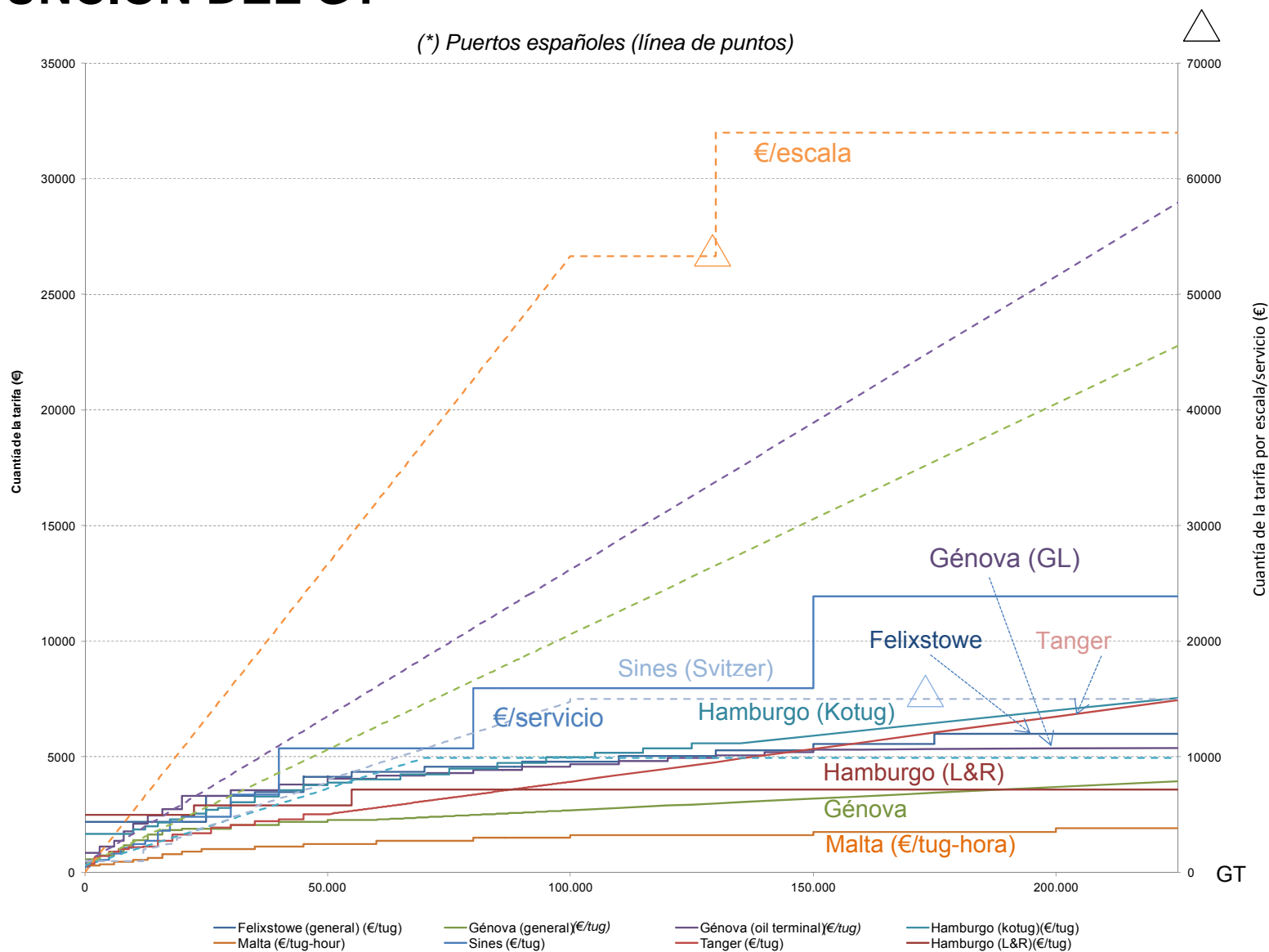
RECARGOS A LAS TARIFAS DE REMOLQUE

Los recargos sobre las tarifas de remolque portuario más comunes son para **horas extra**, **días festivos** y **recargos por cancelación del servicio** o para **buques sin gobierno**.

Recargos	Felixstowe	Génova	Gioia Tauro	Hamburgo	Le Havre	Malta	Marsella	Rotterdam	Sines	Tanger	Zeebrugge
Horas extra	X	30-50%	25% cada 1/2h		30%		40% hora	X	X		
Festivo	100%	60%	50%								
Horario nocturno		32-100%									
Cancelación servicio	50-100%			50%	50%		40-50%		25-100%		20 a 40%
Retraso inicio servicio	827£/h				30% hora		40-50% hora	450€/h	X		158€/h
Buques sin gobierno	100%	30%	30%	50%	100%	50%	30%	25-50%	50%		
Fluctuación precio fuel	15-155£			1-15%	X	X		X	X		X
Operativa con hielo				X							
Servicio a 1 milla puerto			50%								
Operativa en dique seo							100%				

VARIABLES RELATIVAS A LAS TARIFAS

ESTRUCTURA DE LAS TARIFAS DE REMOLQUE EN FUNCIÓN DEL GT



Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

ANÁLISIS SERVICIO DE REMOLQUE PORTUARIO EN EUROPA

Análisis modelos de gestión

Análisis sistemas tarifarios

Análisis empresas prestadoras de los servicios portuarios

Análisis variables relativas a los tráficos y a las operaciones

VARIABLES RELATIVAS A LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS

¿QUIÉN OPERA LOS SERVICIOS DE REMOLQUE?

PUERTO	PRESTADOR SERVICIO	TIPO ENTIDAD	TIPO CONTRATO
Felixstowe	Svitzer Towage Limited	Organismo privado	No requiere licencia
Genova	Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova Srl	Organismo privado	Concesión
Gioia Tauro	CON.TUG s.r.l.	Organismo privado	Concesión
Hamburgo	<ul style="list-style-type: none"> •Bugsier Reederei •Petersen und Alpers •Louis Meyer •Fairplay •Lütgens and Reimers •Kotug GmbH 	Organismos privados	Licencias
Le Havre	BOLUDA Le Havre	Organismo privado	Concesión para 7 años desde 2007
Malta	Tug Malta Limited	Organismo privado	Concesión para 15 años desde 2006
Marsella-Fos	BOLUDA Marseille-Fos	Organismo privado	Concesión para 8 años desde 2009
Rotterdam	<ul style="list-style-type: none"> •Fairplay Towage •SMIT Harbour towage Rotterdam BV •Kotug •Svitzer Euromed BV 	Organismo privado	Licencias Licencia de 7 años para SMIT
Sines	<ul style="list-style-type: none"> •Reboport – Sociedade Portuguesa de Reboques Marítimos, SA (Oil terminal) •Svitzer Sines Lda. (container terminal) 	Organismos privados	Concesión (Reboport) Licencia para un año y opción renovación (Svitzer)
Tanger	BOLUDA Tanger Med	Organismo privado	Autorización para 25 años desde 2005
Zeebrugge	SMIT Towage NWE	Organismo privado	Concesión para 7 años desde 2011

VARIABLES RELATIVAS A LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS

RECURSOS DE LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS DE REMOLQUE

PUERTO	PRESTADOR SERVICIO	Núm. remolcadores	Núm. mínimo exigido por seguridad	Núm. trabajadores
Felixstowe	Svitzer Towage Limited	4 (70BP)	No se define	36 Se requiere 3 personas/buque
Genova	Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova Srl	15	No se define	
Gioia Tauro	CON.TUG s.r.l.	4	No se define	
Hamburgo	<ul style="list-style-type: none"> •Bugsier Reederei •Petersen und Alpers •Louis Meyer •Fairplay •Lütgens and Reimers •Kotug GmbH 	20/25	No se define	
Le Havre	BOLUDA Le Havre	9	8	
Malta	Tug Malta Limited	7	No se define	
Marsella-Foz	BOLUDA Marseille-Fos	11	8	
Rotterdam	<ul style="list-style-type: none"> •Fairplay Towage •SMIT Harbour towage Rotterdam BV •Kotug •Svitzer Euromed BV 	40	No se define	
Sines	<ul style="list-style-type: none"> •Reboport – Sociedade Portuguesa de Reboques Marítimos, SA (Oil terminal) •Svitzer Sines Lda. (container terminal) 	<ul style="list-style-type: none"> •2 (75 y 80 BP) •2 (70 y 53 BP) 	Se fija un mínimo según tipo buque y atraque	
Tanger	BOLUDA Tanger Med	4	4	
Zeebrugge	SMIT Towage NWE	6 (2 ASD 65 BP, 2 ROTOR 80 BP, 2 ASD 96 BP)	No se define	

ANÁLISIS **SERVICIO DE AMARRE/DESAMARRE** EN EUROPA

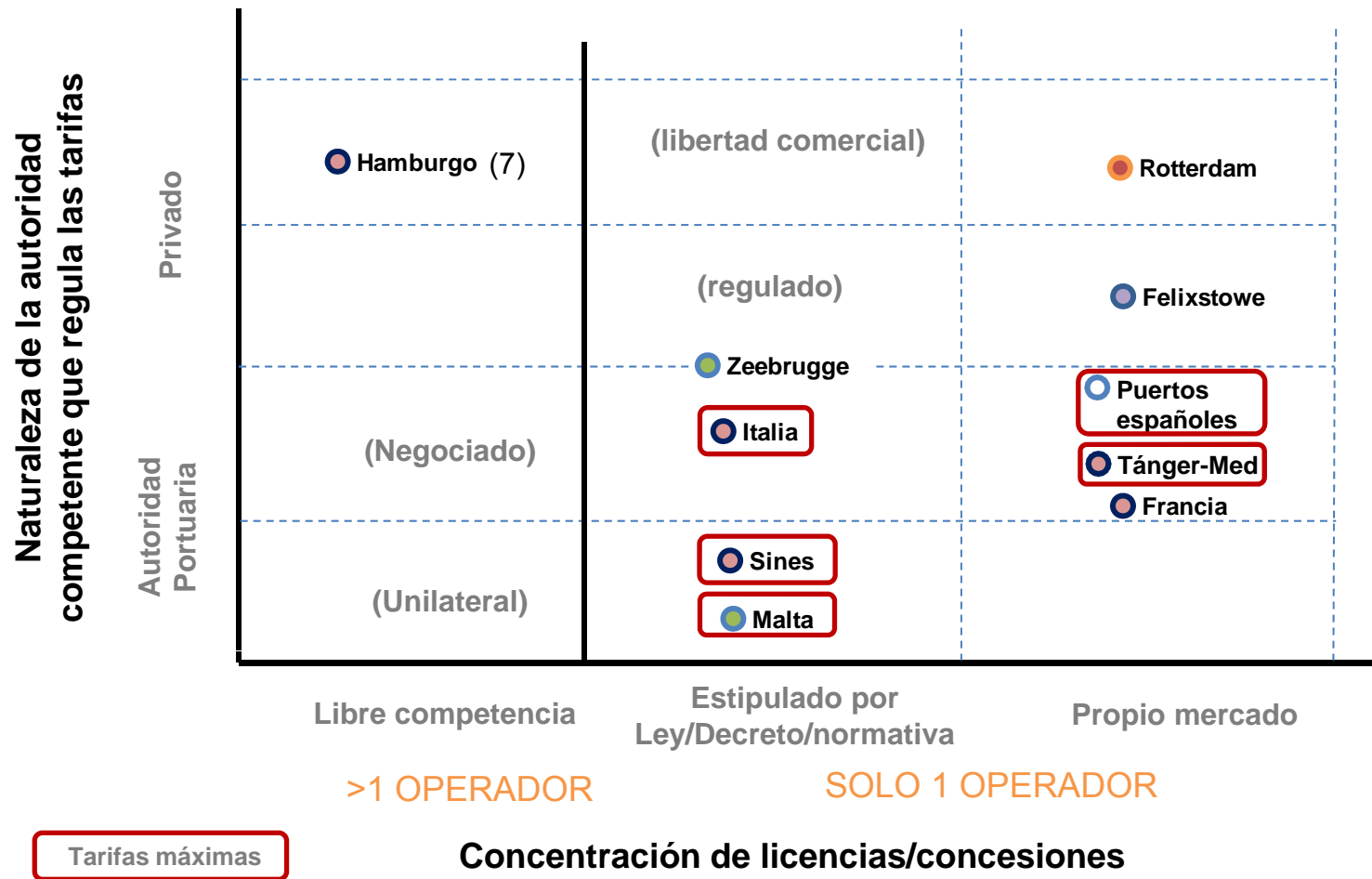
Análisis modelos de gestión

Análisis sistemas tarifarios

Análisis empresas prestadoras de los servicios portuarios

Análisis variables relativas a los tráficos y a las operaciones

MODELOS DE GESTIÓN SERVICIO AMARRE EN EUROPA: SÍNTESIS



MODELOS DE GESTIÓN SERVICIO AMARRE EN EUROPA: SÍNTESIS

- En los **puertos del sur de Europa**, la autoridad competente tiene carácter público, y puede ser o bien el gobierno nacional o la Autoridad Portuaria.

En los puertos de **Felixstowe** y **Hamburgo** no existe regulación por parte del gobierno o de la Autoridad Portuaria. En **Rotterdam**, existe regulación por parte la asociación nacional de amarradores.

- El servicio de (des)amarre en EU es prestado por empresas o asociaciones de amarradores. El servicio lo presta una sola empresa o asociación, excepto en el puerto de Hamburgo dónde hay libre competencia entre empresas (7).

En el **puerto de Felixstowe** el servicio lo presta el propio puerto.

- Generalmente el ente que **regula las tarifas** de amarre es público. En los puertos de Génova, Malta, Sines y Tánger-Med es la propia Autoridad Portuaria quien regula las tarifas.

En los puertos de Felixstowe y Hamburgo son las empresas que prestan el servicio las que se autorregulan las precios.

VARIABLES RELATIVAS A LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS

OBLIGATORIEDAD SERVICIOS DE AMARRE

Puerto	Obligatoriedad	¿Para que tipo de buques?
Felixstowe	No	--
Génova	No	--
Gioia Tauro	No	--
Hamburgo		--
Le Havre	No*	Incluso los miembros de la tripulación están autorizados para realizar el amarre/desamarre
Malta	No*	En el puerto de Marsaxlokk se recomienda a los buques petroleros que utilicen dicho servicio
Marsella-Foz	No*	Incluso los miembros de la tripulación están autorizados para realizar el amarre/desamarre
Rotterdam	Sí	<ul style="list-style-type: none"> •Buques con una eslora superior a 75 m •Buques que transporten mercancías peligrosas (tankers) <p>Esta obligación está unida a la de los prácticos porque antiguamente se regulaban conjuntamente.</p>
Sines	No	--
Tánger-Med	ND	
Zeebrugge	Sí	•Buques con una eslora superior a 80 m

ANÁLISIS SERVICIO DE AMARRE/DESAMARRE EN EUROPA

Análisis modelos de gestión

Análisis sistemas tarifarios

Análisis empresas prestadoras de los servicios portuarios

Análisis variables relativas a los tráficos y a las operaciones

SISTEMAS DE TARIFAS DEL SERVICIO DE AMARRE/DESAMARRE PORTUARIO EN EUROPA: SÍNTESIS

- Las **variables** principales de cálculo son la **eslora** (6/11) y el **GT** (4/11), aunque hay puertos que utilizan la **eslora, manga y calado** a la vez para definir las tarifas de amarre (puertos franceses).
- Las tarifas dependen del **tipo de maniobra, tipo de mercancía** y en algunos casos las **áreas** donde se realizan las maniobras.
- Existen diversidad de **recargos** sobre las tarifas base como por ejemplo servicios auxiliares con lanchas, servicios nocturnos, días festivos, cancelaciones, horas extra o por retraso en el comienzo de las operaciones.

VARIABLES RELATIVAS A LAS TARIFAS

CARACTERIZACIÓN TARIFAS DE AMARRE

PUERTO	Variable principal	Variable secundaria	Rangos cambio de tarifa	Recargos	Bonificaciones
Felixstowe	LOA	--	De 40 a 115 m	--	n/a
Genova	GT	Área de operación Tipo de carga	De 250 a 2.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> •Apoyo marítimo •Horario nocturno (50%) •Días festivos (100%) •Servicios extra (50%) 	n/a
Gioia Tauro	GT	Zona del puerto Tipo de carga	De 500 a 5000 GT	<ul style="list-style-type: none"> •Operaciones adicionales (50%) •Horario nocturno (50%) •Domingos (50%) •Días festivos (100%) •Cancelación (50%) 	50% a naves militares
Hamburgo	GT	--	De 1.000 a 20.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> •Servicios extra (65€ por hombre, buque u hora extra) •Operaciones especiales (260 €/buque-hora) •Cabos congelados y/o limpieza de hielo del buque 	
Le Havre	LOA Manga Calado	Tipo de amarra Tipo de buque	De 3 a 5 m	<ul style="list-style-type: none"> •Personal adicional (50%) •Retraso (20 a 30%) •Horario nocturno (10%) •Cancelación (30%) •Amarre adicional (30 a 50%) 	Líneas ferry regulares
Malta	GT		De 30.000 a 50.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> •Horario nocturno (15%) •Días festivos (15%) •Cancelación (25 a 50%) •Horas extra •Buque cisterna (10%) •Barco inhabilitado •Región del puerto 	n/a

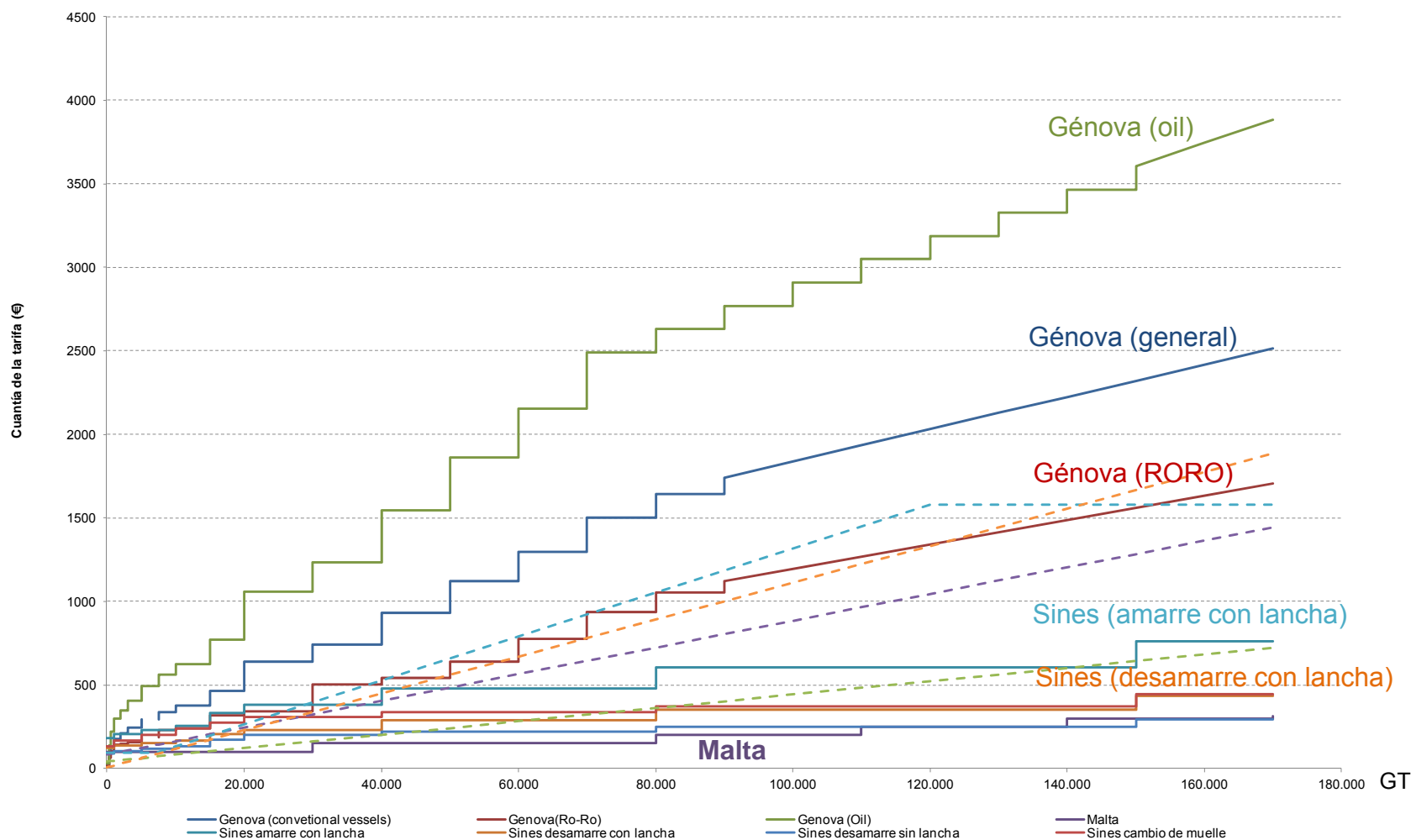
VARIABLES RELATIVAS A LAS TARIFAS

CARACTERIZACIÓN TARIFAS DE AMARRE

PUERTO	Variable principal	Variable secundaria	Rangos cambio de tarifa	Recargos	Bonificaciones
Marsella-Foz	LOA Manga Calado	--	De 5 a 70 m de eslora	n/a	n/a
Rotterdam	LOA	Tipo de maniobra	De 5 a 25 m >210 m se factura cada salto de 5m	<ul style="list-style-type: none"> •Horario nocturno (35%) •Días festivos (35%) •Retraso o cancelación (hasta 50%) •Región del puerto •Buque sin gobierno (50%) 	n/a
Sines	GT	<ul style="list-style-type: none"> •Tipo de maniobra •Con/sin lancha 	De 1.000 a 70.000 GT	<ul style="list-style-type: none"> •Retraso (25%) •Horas extra (25%) •Servicio lancha 	n/a
Tánger-Med	LOA	Tipo de carga	<ul style="list-style-type: none"> •0,53€/ml-h •1,06€/ml-2h (buques que hacen 1 escala/año) 	•Horas extra (30% por hora)	n/a
Zeebrugge	LOA	Región del puerto/ Tipo de maniobra	De 5 a 50 m	<ul style="list-style-type: none"> •Retraso (50%) •Segunda lancha (50%) •Cancelación (50 a 100%) •Horario nocturno (25%) •Fin de semana (50%) 	
Puertos españoles	GT		De 500 a 120.000 Habitualmente la tarifa se define una fórmulas dentro de cada rango/tramo	<ul style="list-style-type: none"> •Numero y tipo de amarras •Retraso •Cancelación •Zona del puerto 	Retraso por causa del prestador

VARIABLES RELATIVAS A LAS TARIFAS

ESTRUCTURA DE LAS TARIFAS DE AMARRE EN FUNCIÓN DEL GT



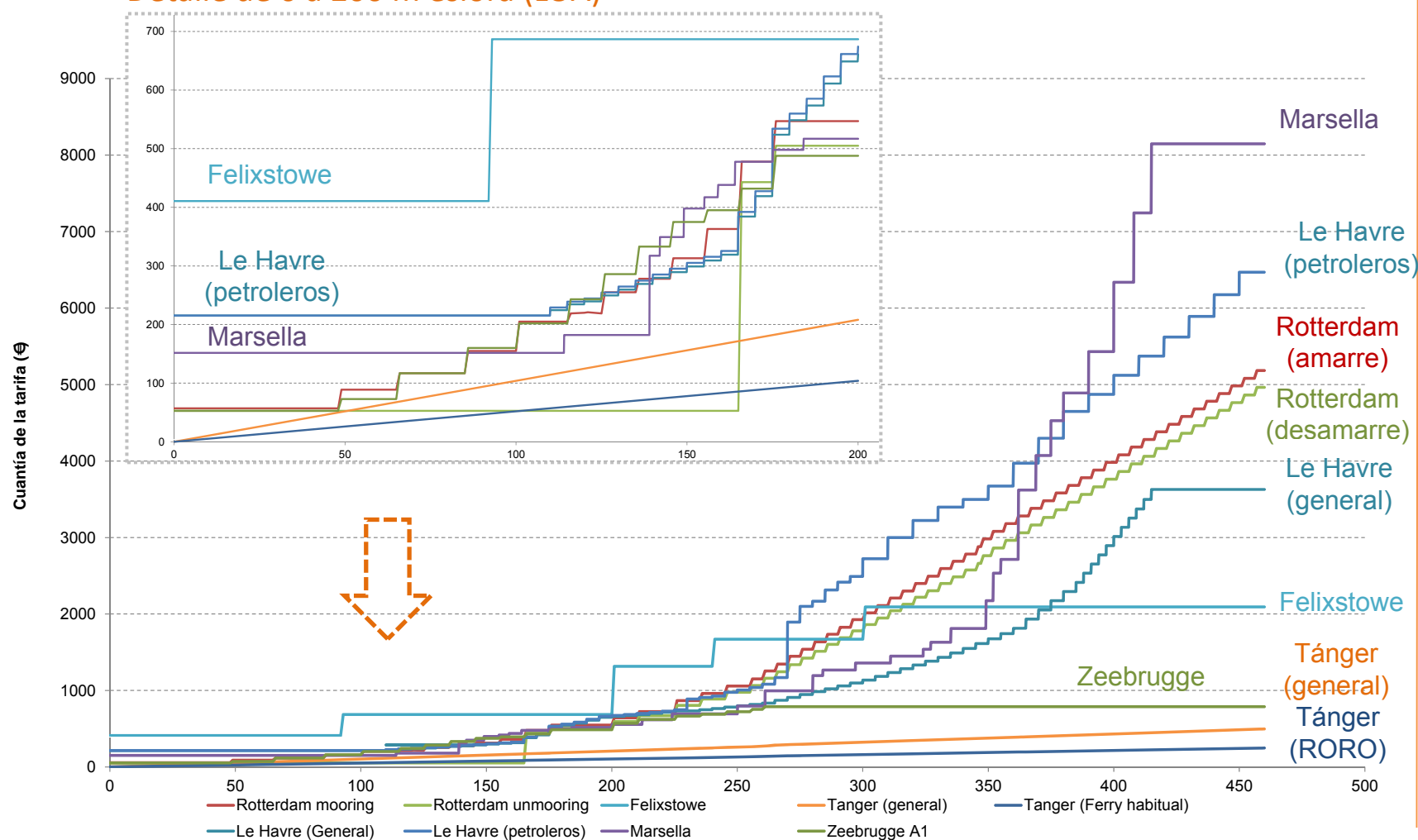
Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

VARIABLES RELATIVAS A LAS TARIFAS

ESTRUCTURA DE LAS TARIFAS DE AMARRE EN FUNCIÓN DE LA ESLORA (LOA)

Detalle de 0 a 200 m eslora (LOA)



Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

ANÁLISIS SERVICIO DE AMARRE/DESAMARRE EN EUROPA

Análisis modelos de gestión

Análisis sistemas tarifarios

Análisis empresas prestadoras de los servicios portuarios

Análisis variables relativas a los tráficos y a las operaciones

¿QUIÉN OPERA LOS SERVICIOS DE (DES)AMARRE?

PUERTO	PRESTADOR SERVICIO	TIPO ENTIDAD	TIPO CONTRATO
Felixstowe	Port of Felixstowe	Propio gestor del puerto	n/a
Genova	Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova	Cooperativa de 64 socios	Licencia única
Gioia Tauro	Gruppo Ormeggiatori di Reggio Calabria e del Porto di Gioia Tauro	Cooperativa de amarradores	
Hamburgo	<ul style="list-style-type: none"> •H.S.H. Hafen Service Hamburg •Bugsier – Reederei und Bergungsges. mbH &Co •Carl Robert Eckelmann Transport und Logistik GmbH •L&R Lütgens & Relmers Schleppschiffahrt GmbH & Co. KG •Petersen & Alpers GmbH & Co. KG •TMS Transport Marine-Service GmbH & Co. KG •Hamburg LinesMen GmbH 	Organismos privados	Licencias
Le Havre	Société Coopérative Maritime de Lamanage des Ports du Havre et d'Antifer	Organismo privado acreditado por el GPMH	

¿QUIÉN OPERA LOS SERVICIOS DE (DES)AMARRE?

PUERTO	PRESTADOR SERVICIO	TIPO ENTIDAD	TIPO CONTRATO
Malta	Authority for Transport in Malta a través de Malta Boatmen and Mooring Services Coop Ltd	Organismo público Cooperativa de 10 socios	AP da licencia a los amaradores para operar (esto se juntan en la Cooperativa).
Marsella-Foz	Coopérative du lamanage des Ports de Marseille et du Golfe de Fos	Sociedad que dispone de una licencia exclusiva en el GPM de Marseille	Concesión para 6 años
Rotterdam	Koninklijke Roeiers Vereeniging Eendracht	Asociación amarradores autónomos	Autorización única
Sines	•Reboport (Oil terminal) •Pioneiro do Rio	Organismos privados	•Concesión •Licencia
Tanger	•Société de lamange au port Tanger Med •Boluda Corporación Marítima	Organismo privado	Concesión/licencia para 10 años
Zeebrugge	Bootsmannen CVBA		

VARIABLES RELATIVAS A LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS

RECURSOS DE LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS DE (DES)AMARRE

PUERTO	PRESTADOR SERVICIO	Núm. embarcaciones y vehículos de tierra	Núm. trabajadores
Felixstowe	Port of Felixstowe		25 amarradores
Genova	Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova	12 lanchas, 4 vehículos de tierra	64+3 administrativos + 3 técnicos
Gioia Tauro	Gruppo Ormeggiatori Gioia Tauro Soc. Coop.	7 vehículos de tierra (5 en Gioia Tauro y 2 en Calabria)	20 + 1 administrativo
Hamburgo	<ul style="list-style-type: none"> •H.S.H. Hafen Service Hamburg •Bugsier – Reederei und Bergungsges. mbH & Co •Carl Robert Eckelmann Transport und Logistik GmbH •L&R Lütgens & Relmers Schleppschiffahrt GmbH & Co. KG •Petersen & Alpers GmbH & Co. KG •TMS Transport Marine-Service GmbH & Co. KG •Hamburg LinesMen GmbH 	17 lanchas, 20 vehículos de tierra	90 trabajadores
Le Havre	Société Coopérative Maritime de Lamanage des Ports du Havre et d'Antifer	17 lanchas, 12 vehículos de tierra	68 amarradores
Malta	Authority for Transport in Malta a través de Malta Boatmen and Mooring Services Coop Ltd		21 amarradores
Marsella-Foz	Coopérative du lamanage des Ports de Marseille et du Golfe de Fos	20 lanchas	95 (80 amarradores)
Rotterdam	Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht	60 lanchas, 32 vehículos de tierra	
Sines	<ul style="list-style-type: none"> •Reboport •Pioneiro do Rio 	•3 lanchas, 2 vehículos de tierra	•12 amarradores
Tanger	<ul style="list-style-type: none"> •Société de lamanage au port Tanger Med •Boluda Corporación Marítima 	2 pilotinas, 2 lanchas de amarre y 3 vehículos	
Zeebrugge	Bootsmannen CVBA	4 lanchas de amarre, 5 vehículos	25 amarradores

ORGANIZACIÓN DE LA PRESENTACIÓN

Introducción y objetivos

Avance de los trabajos

Análisis servicios técnico-náuticos

Silueta de costes

Análisis de indicadores

Base de datos y calculadora costes

Futuros trabajos

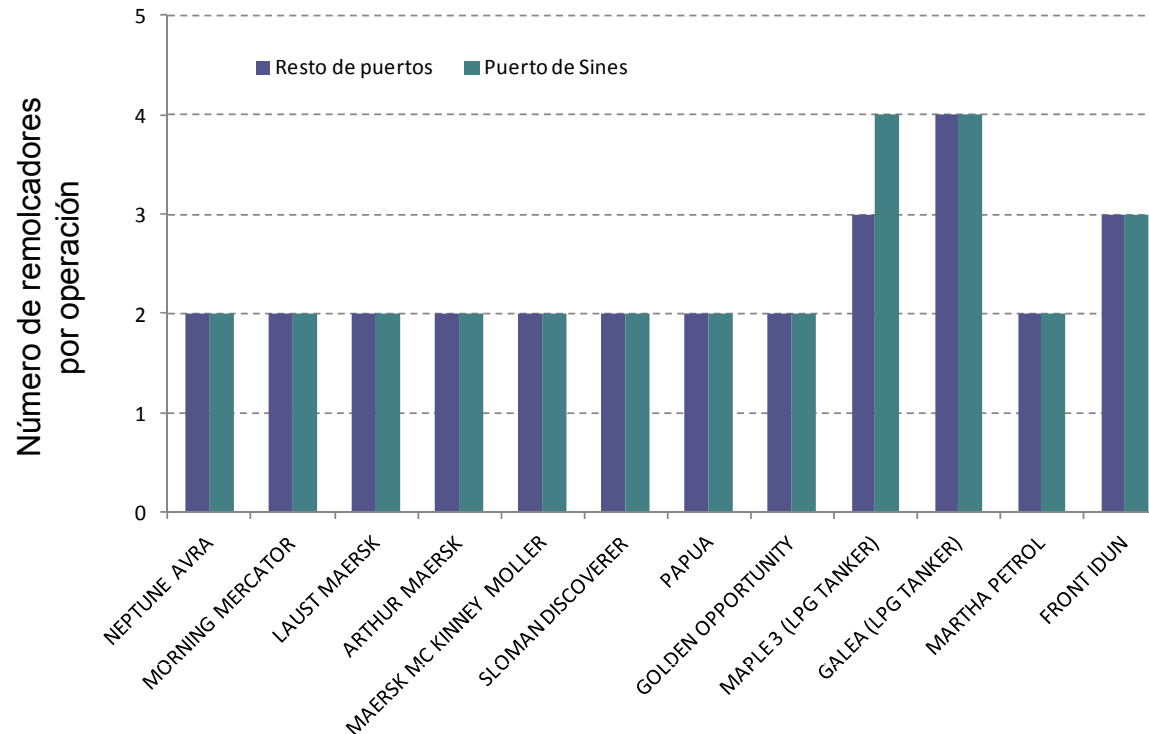
BUQUES OBJETO DE ESTUDIO

NOMBRE BUQUE	TIPOLOGÍA	CATEGORÍA	GT	ESLORA	DWT
NEPTUNE AVRA	Car-carrier	BCC-1	19.220	156,00	5.797
MORNING MERCATOR	Car-carrier	BCC-2	52.422	200,00	23.096
LAUST MAERSK	Container	BPC-1	50.721	266,00	63.000
ARTHUR MAERSK	Container	BPC-2	93.496	353,00	109.000
MAERSK MC KINNEY MOLLER	Container	BPC-3	194.849	399,00	194.153
RAMON LLULL	Fast ferry	BF-1	2.616	83,00	349
ABEL MATUTES	Ferry	BF-2	29.670	190,00	10.863
AIDABLU	Crucero	BC-1	71.304	253,33	7.889
MSC FANTASIA	Crucero	BC-2	137.936	334,00	15.000
CRUISE BARCELONA	Ropax	BROPAX-1	54.310	225,00	5.000
EUROCARGO GÉNOVA	RoRo	BRORO-1	32.647	201,00	10.780
SLOMAN DISCOVERER	Carga general	BCG-1	9.611	139,00	12.641
PAPUA	Granel sólido	BGS-1	19.796	177,00	31.817
GOLDEN OPPORTUNITY	Granel sólido	BGS-2	41.650	225,00	75.750
MAPLE 3 (LPG TANKER)	Gasero	BGAS-1	18.360	160,00	19.632
GALEA (LPG TANKER)	Gasero	BGAS-2	111.459	290,00	72.740
MARTHA PETROL	Petrolero	BPETROL-1	25.740	182,00	41.570
FRONT IDUN	Petrolero	BPETROL-2	81.670	275,00	156.880

HIPÓTESIS DE CÁLCULO

1. **Tarifa general** sin recargos (laborable, diurno) - escenario **E1**
2. Un práctico por maniobra a bordo del buque
3. Número mínimo de amarras, sin personal adicional y sin necesidad de cables de acero
4. Se han realizado hipótesis sobre la **zona de operación (terminal)** en relación al tipo de **mercancía** o tipología de buque.
5. En aquellos puertos con **más de un operador** por servicio portuario, se ha escogido la **tarifa más baja** en cada situación (Rotterdam y Hamburgo)
6. Se han considerado condiciones normales meteorológicas en los puertos para escoger el **número de remolcadores** e igualdad por puerto para llevar a cabo el ejercicio comparativo (*).
 - Buques ferry, RoPax, cruceros y RoRo se considera que **no utilizan remolcadores** para entrar/salir de puerto en condiciones normales.
 - Para el resto de buques, las hipótesis se indican en la siguiente figura

HIPÓTESIS DE CÁLCULO



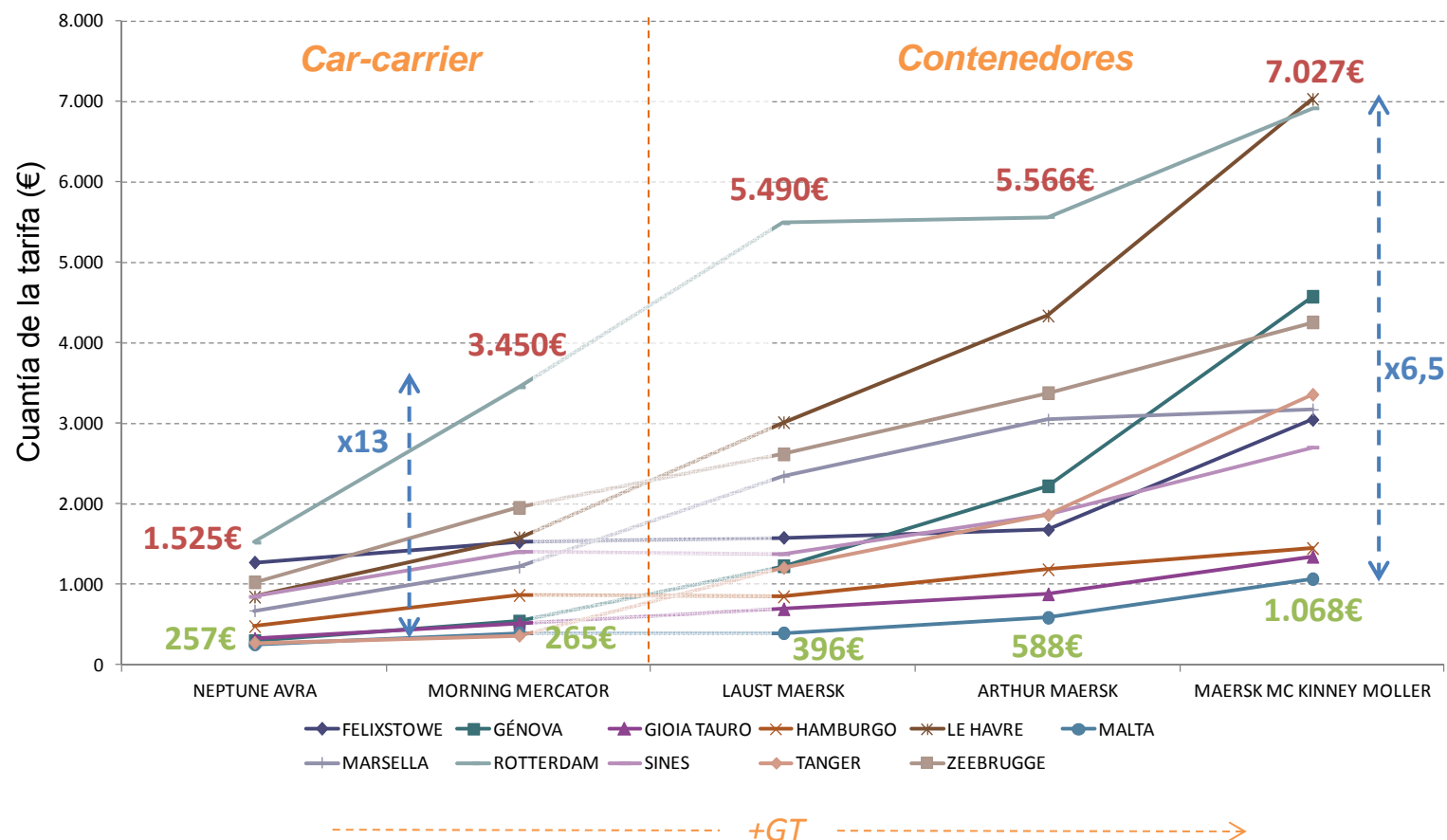
(*) En el puerto de Sines se establece por normativa el número mínimo de remolcadores por tipo de buque

7. También se ha considerado un **escenario nocturno (E2)** que considera los recargos cuando proceda. El horario nocturno puede ser a partir de las 19h o de las 22h, dependiendo del puerto.
8. Se han comparado los precios con los de los **principales puertos españoles** (tarifas máximas) integrados bajo las fachadas marítimas atlántica, mediterránea y sur (valores medios por fachada).

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

SERVICIO PRACTICAJE – BUQUES CC y CONTENEDORES

El practicaaje en el puerto de Rotterdam resulta el más caro para buques car-carrier y portacontenedores al facturar por calado. Tánger-Med para car-carriers y Malta para portacontenedores presentan los costes más económicos



Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

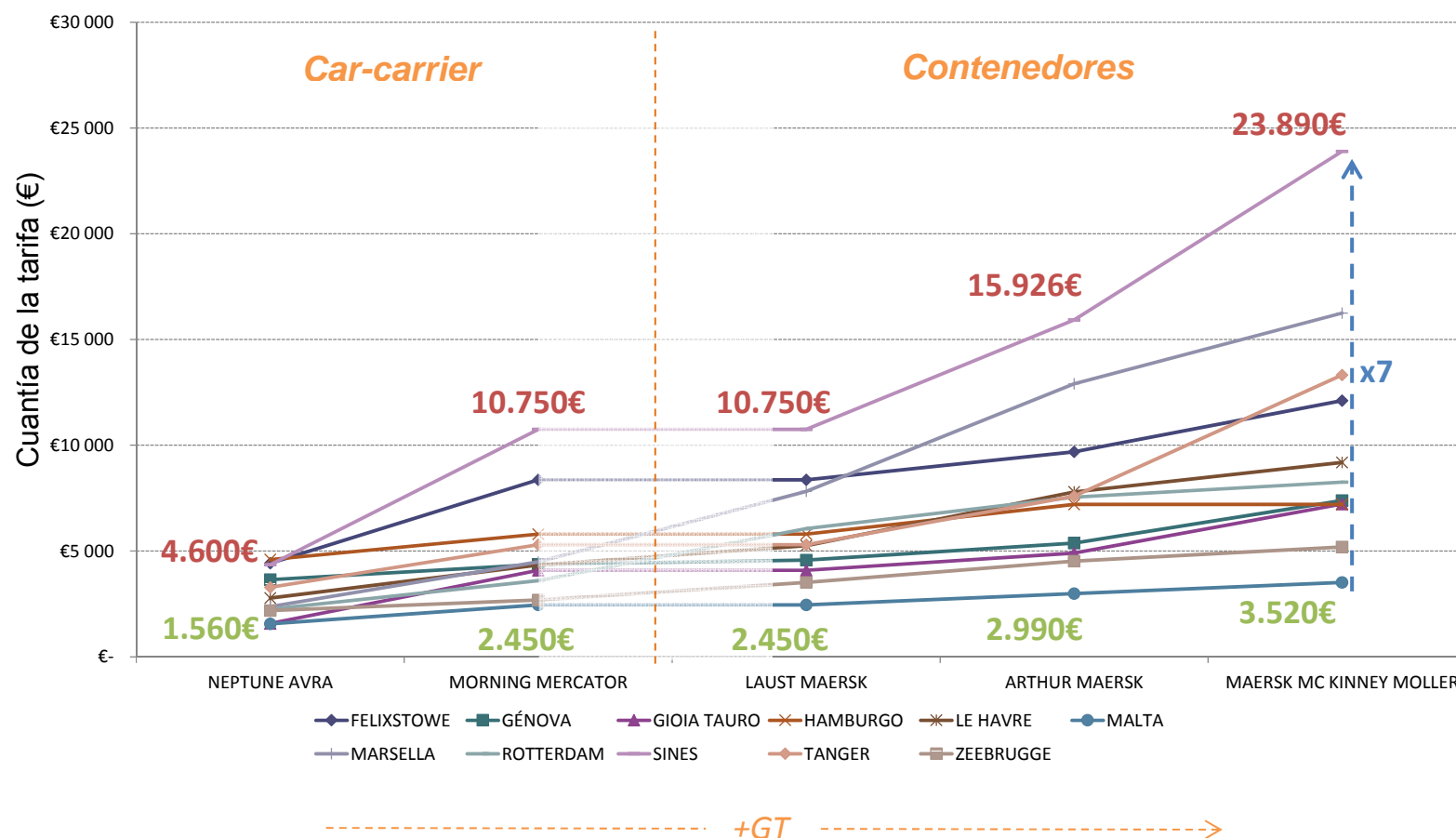
Madrid, 3 Diciembre de 2015

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

SERVICIO REMOLQUE PORTUARIO – BUQUES CC y CONTENEDORES

*El remolque portuario en el **puerto de Sines** resulta el más caro para buques car-carrier y portacontenedores (tarifas máximas).*

Malta y después Zeebrugge presentan los costes más económicos



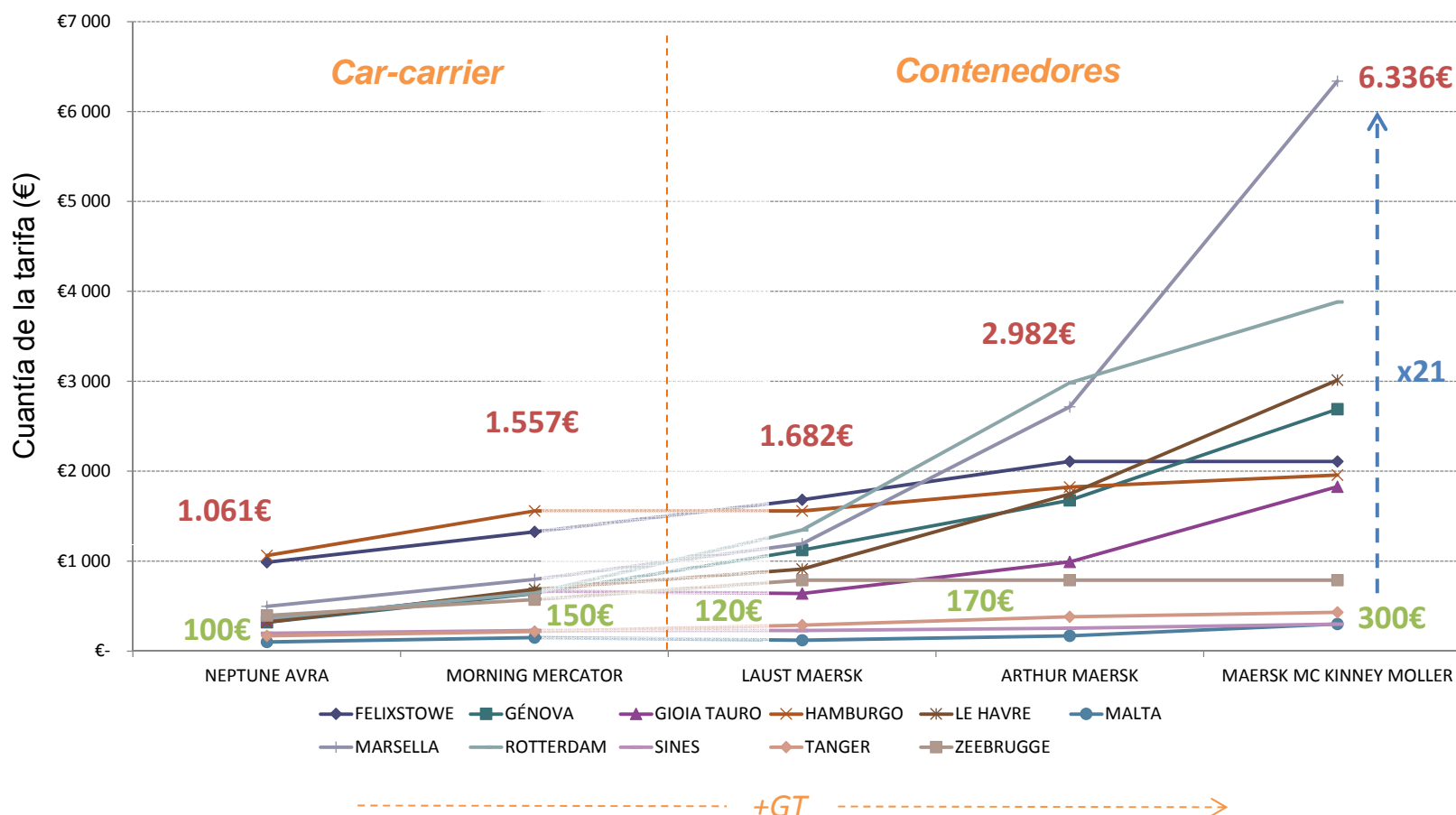
Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

SERVICIO AMARRE – BUQUES CC y CONTENEDORES

El amarre en el puerto de Hamburgo para car-carriers y en Rotterdam y Marsella para portacontenedores resultan los más caros. Malta, en primer lugar, Sines y Tánger-Med resultan ser los más económicos.

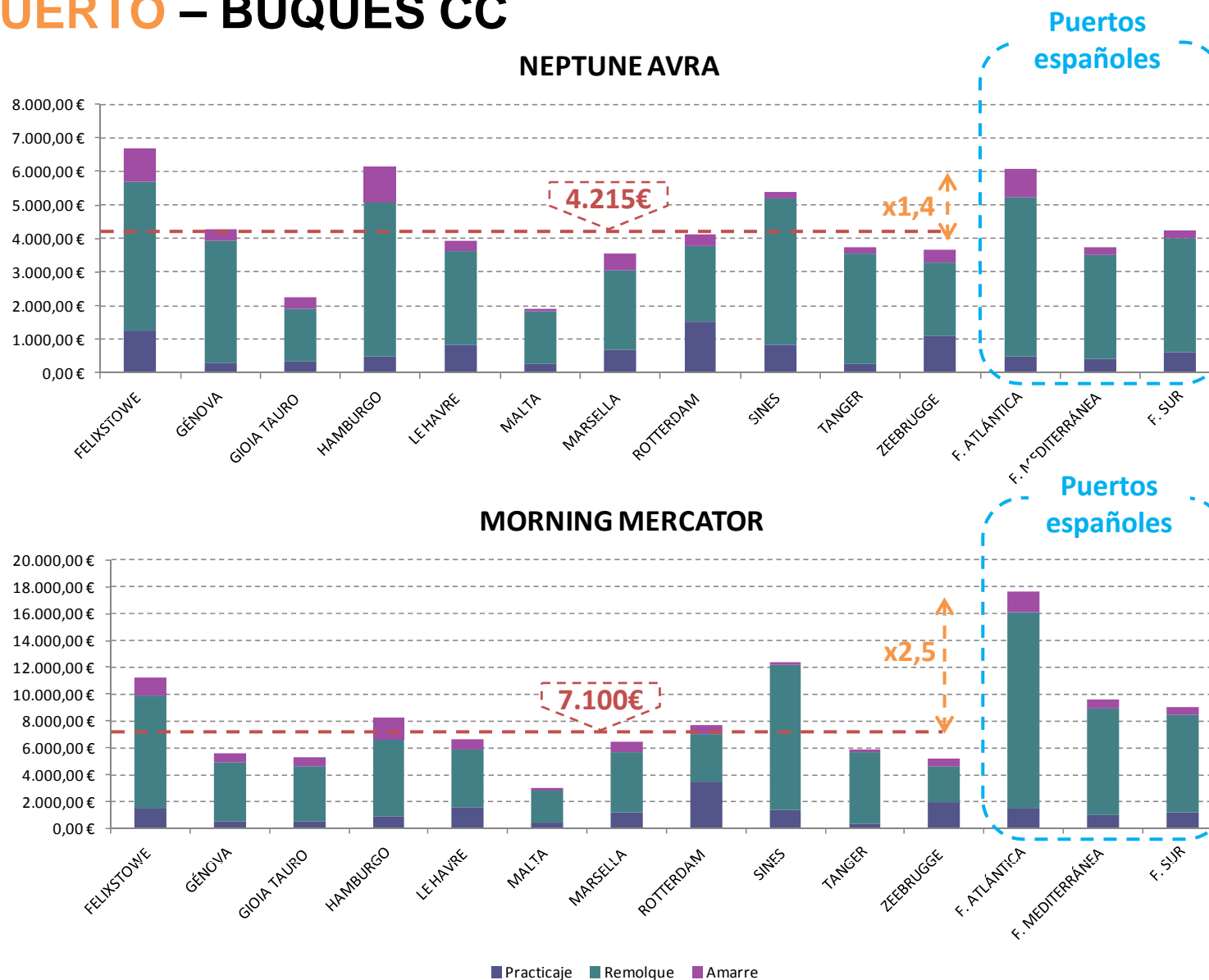


Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

PRECIO SERVICIOS PORTUARIOS ENTRADA A PUERTO – BUQUES CC

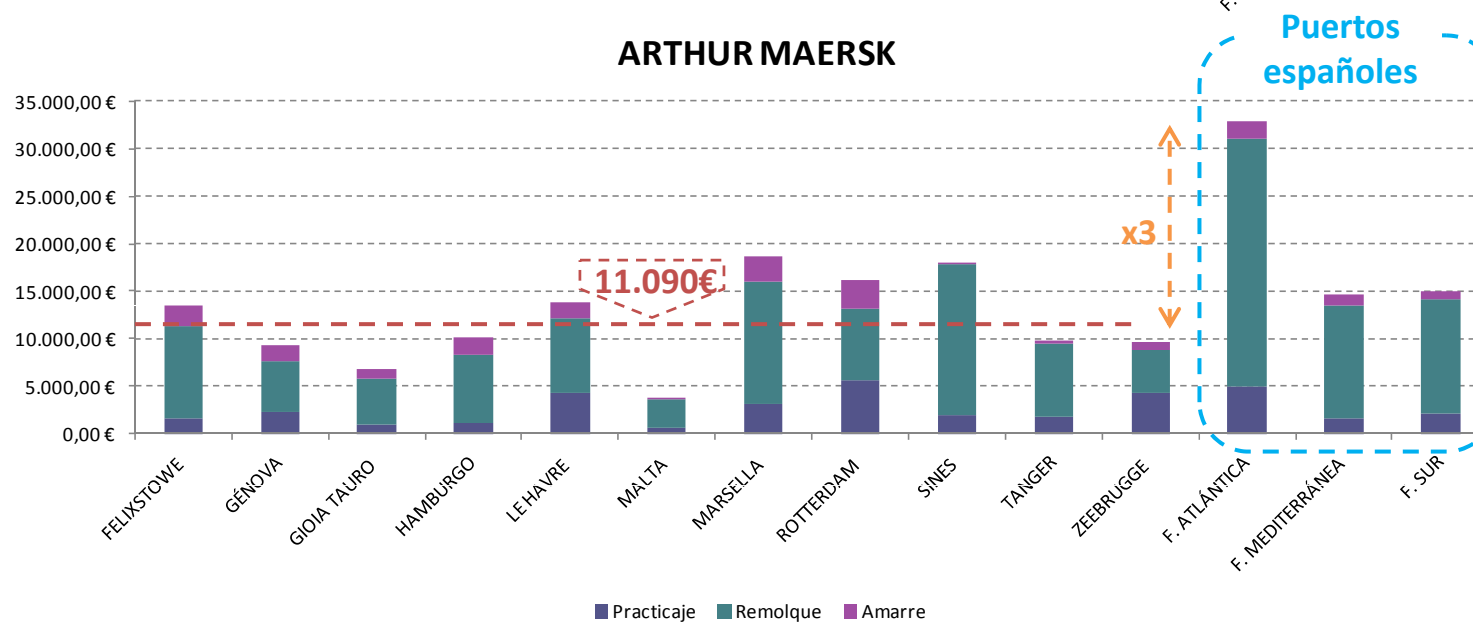
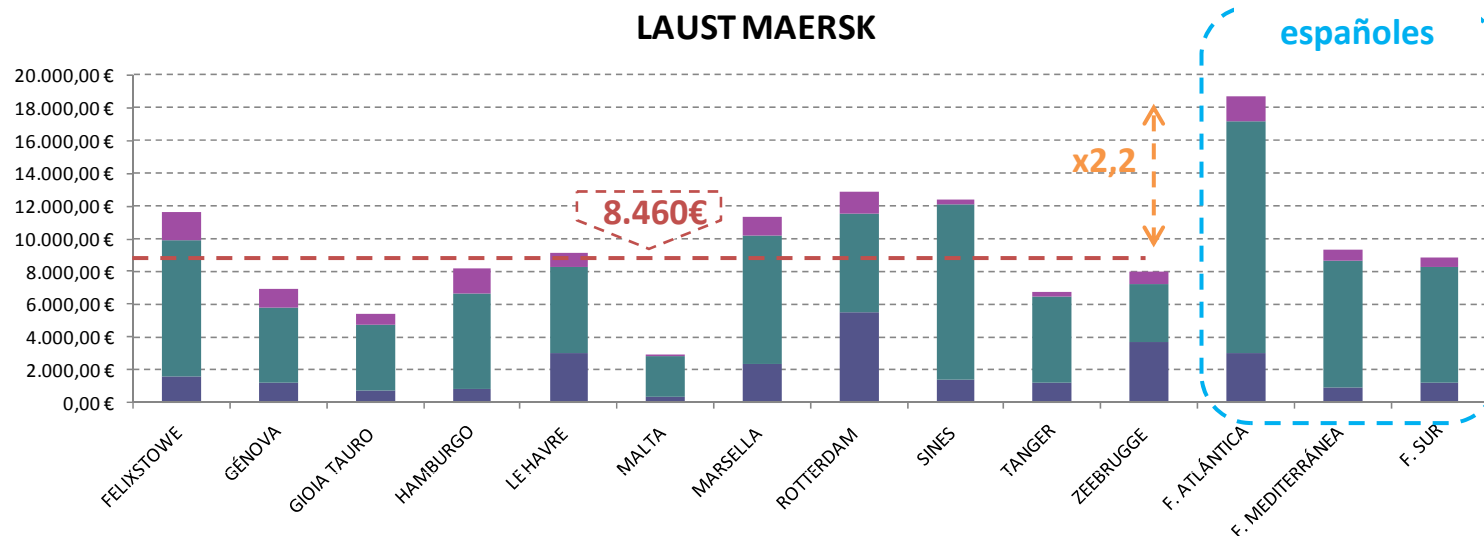


Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

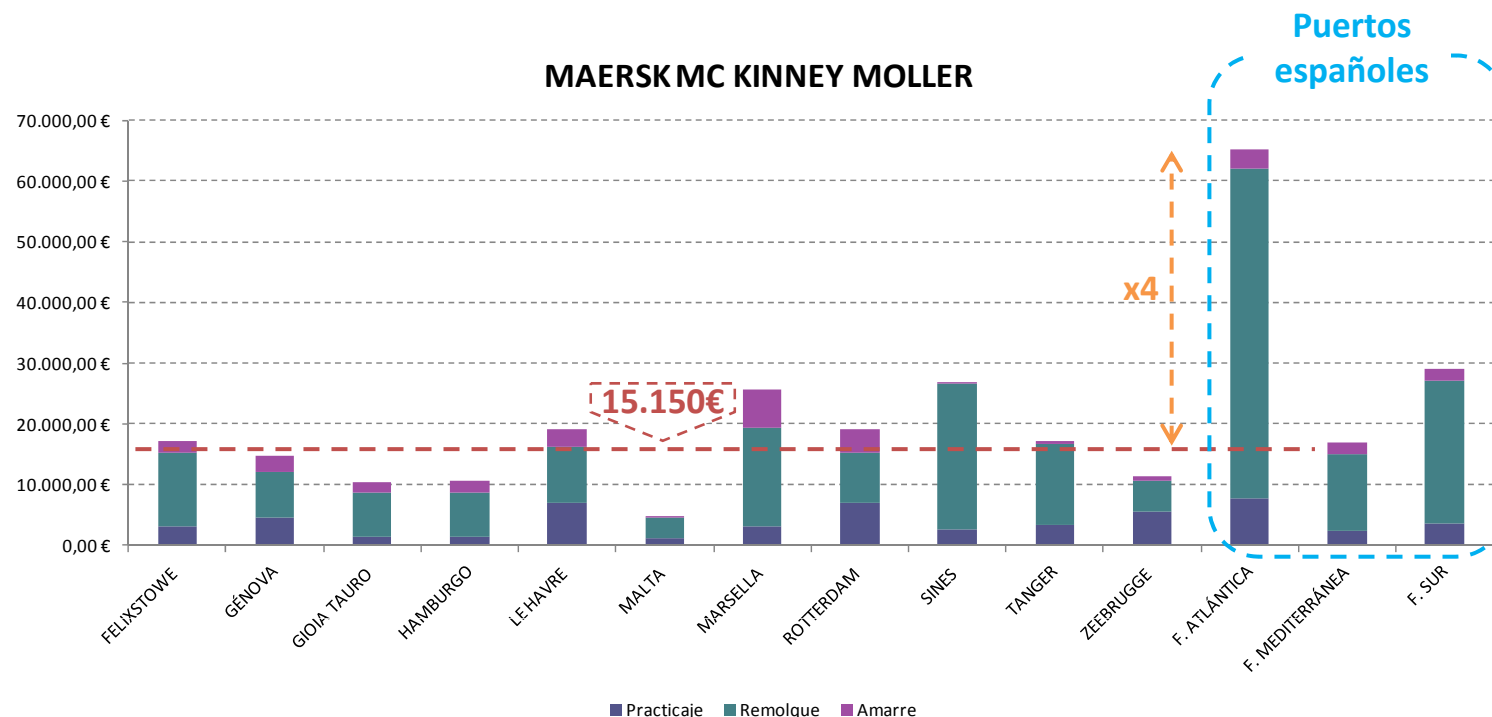
Madrid, 3 Diciembre de 2015

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

PRECIO SERVICIOS PORTUARIOS ENTRADA A PUERTO – BUQUES CONTENEDORES



ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES PRECIO SERVICIOS PORTUARIOS ENTRADA A PUERTO – BUQUES CONTENEDORES



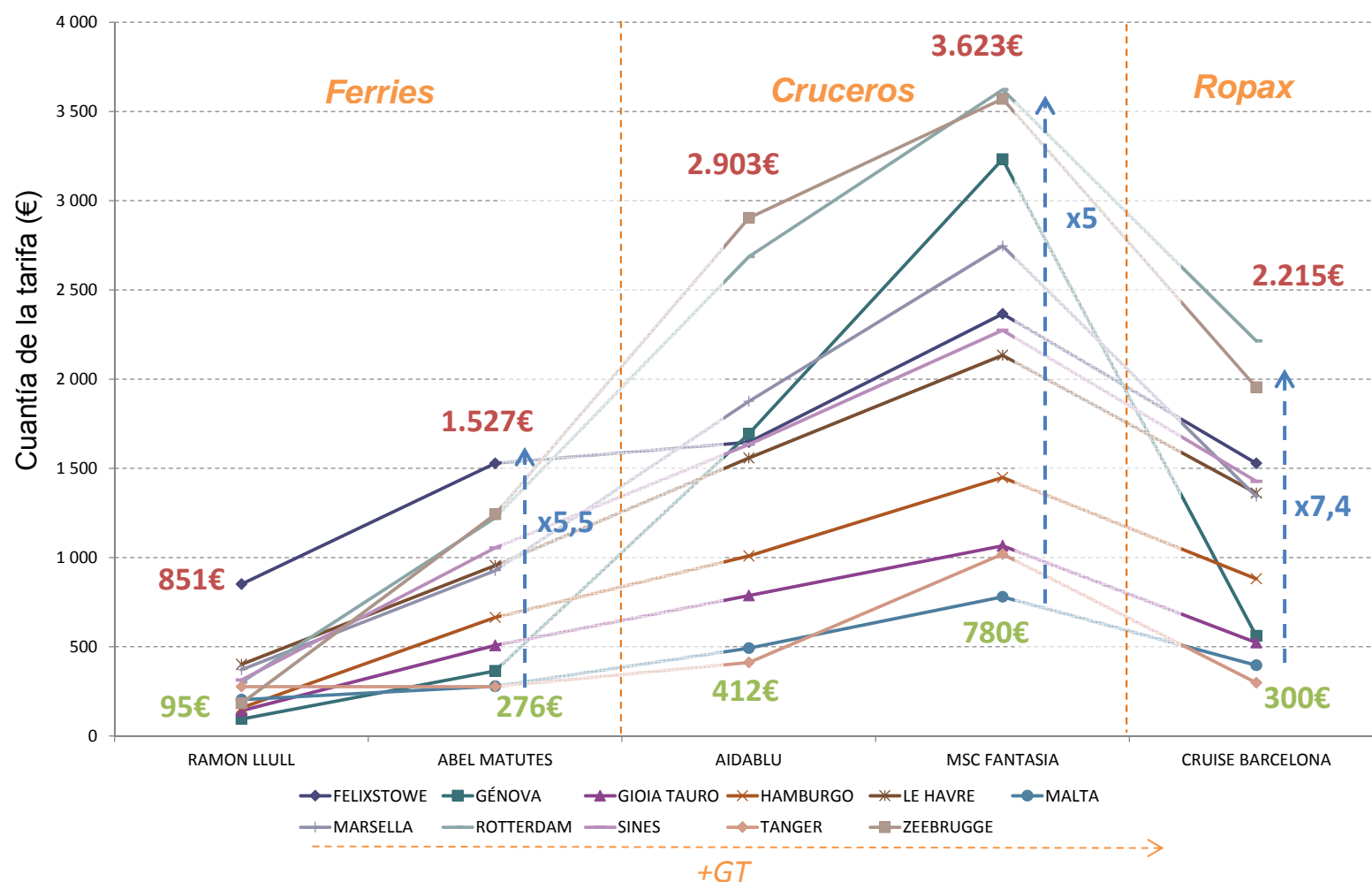
La tarifa media máxima en la **fachada marítima atlántica** es del orden de 4 veces más (buque portacontenedores Triple E) que la tarifa media europea. La gran diferencia entre precios máximos se debe al servicio de remolque portuarios.

Los precios máximos de la **fachada marítima mediterránea** están alineados con los principales puertos europeos y por debajo de los puertos franceses, Rotterdam y Sines. La **fachada sur** está ligeramente por encima de Marsella.

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

SERVICIO PRACTICAJE – BUQUES FERRY, ROPAX y CRUCEROS

*El practicaaje en el **puerto de Zeebrugge** resulta el más caro para buques de crucero.
Génova para ferries y Malta y Tánger para cruceros y Ropax son los más económicos*



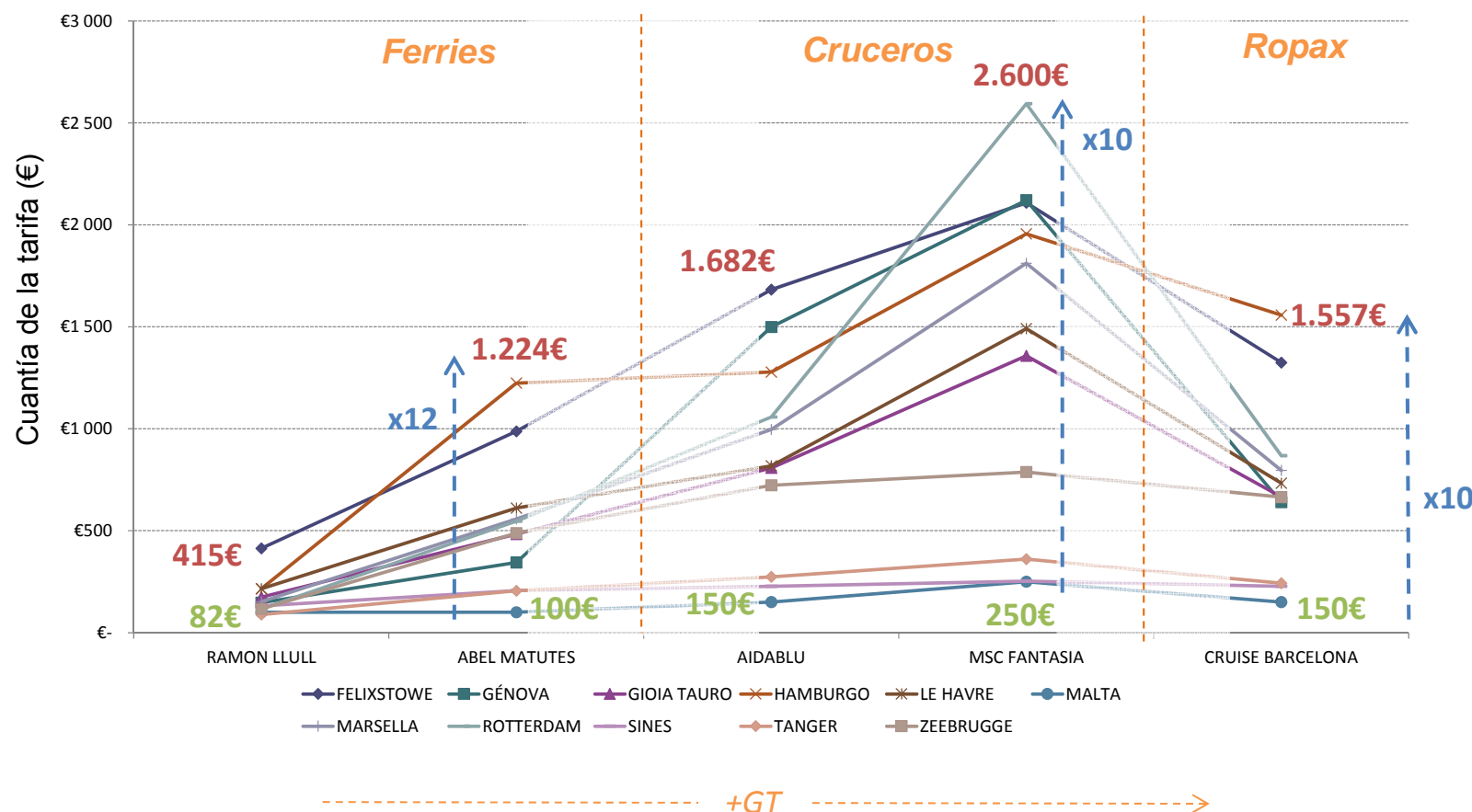
Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

SERVICIO AMARRE- BUQUES FERRY, ROPAX y CRUCEROS

El servicio de amarre en los **puertos de Felixstowe y Hamburgo** resulta el más caro para buques ferry. Para buques de crucero los puertos de **Rotterdam y Felixstowe** lideran el ranking de coste mientras que en Ropax, **Hamburgo** es el que más tarifa.

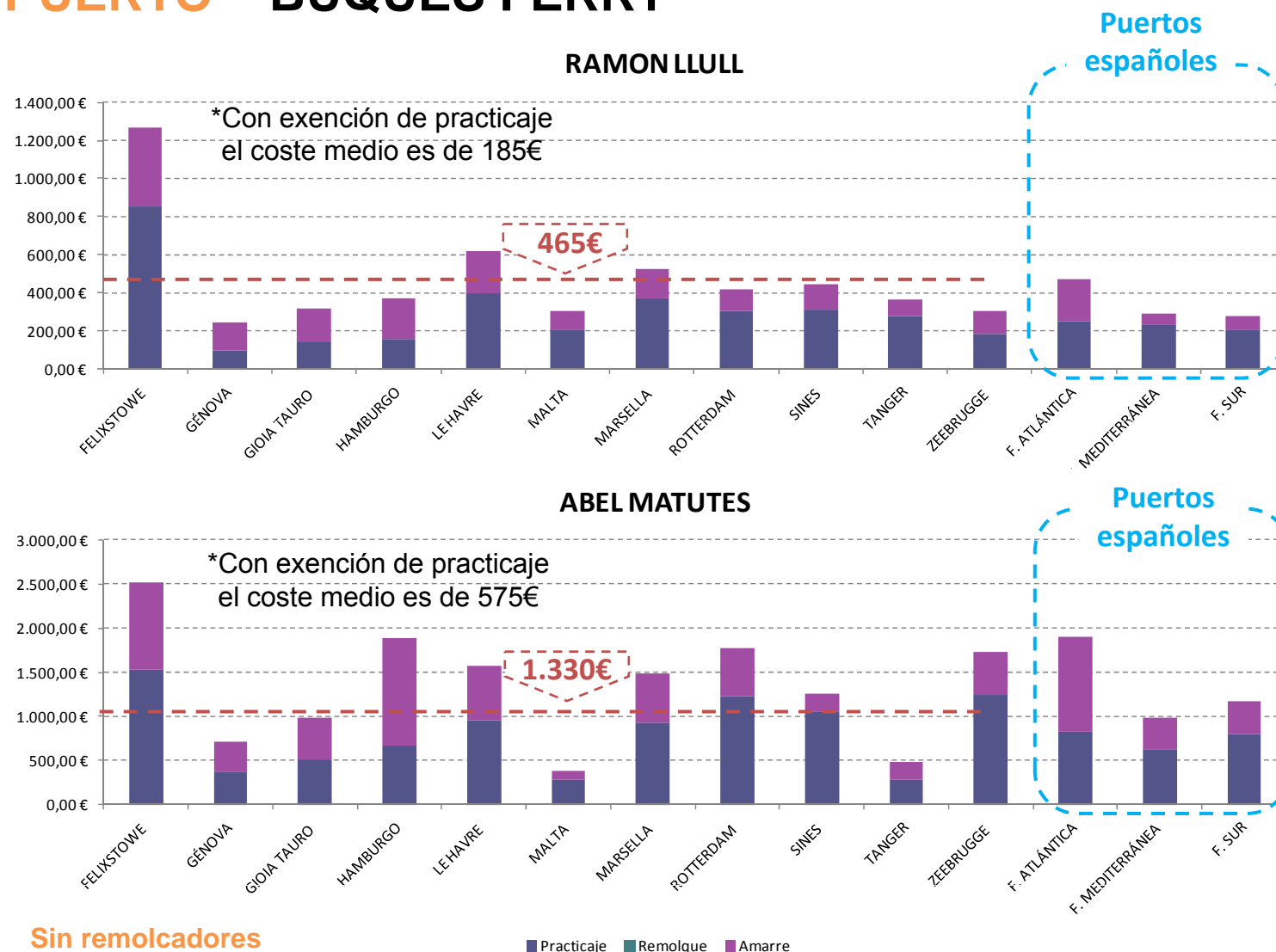


Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

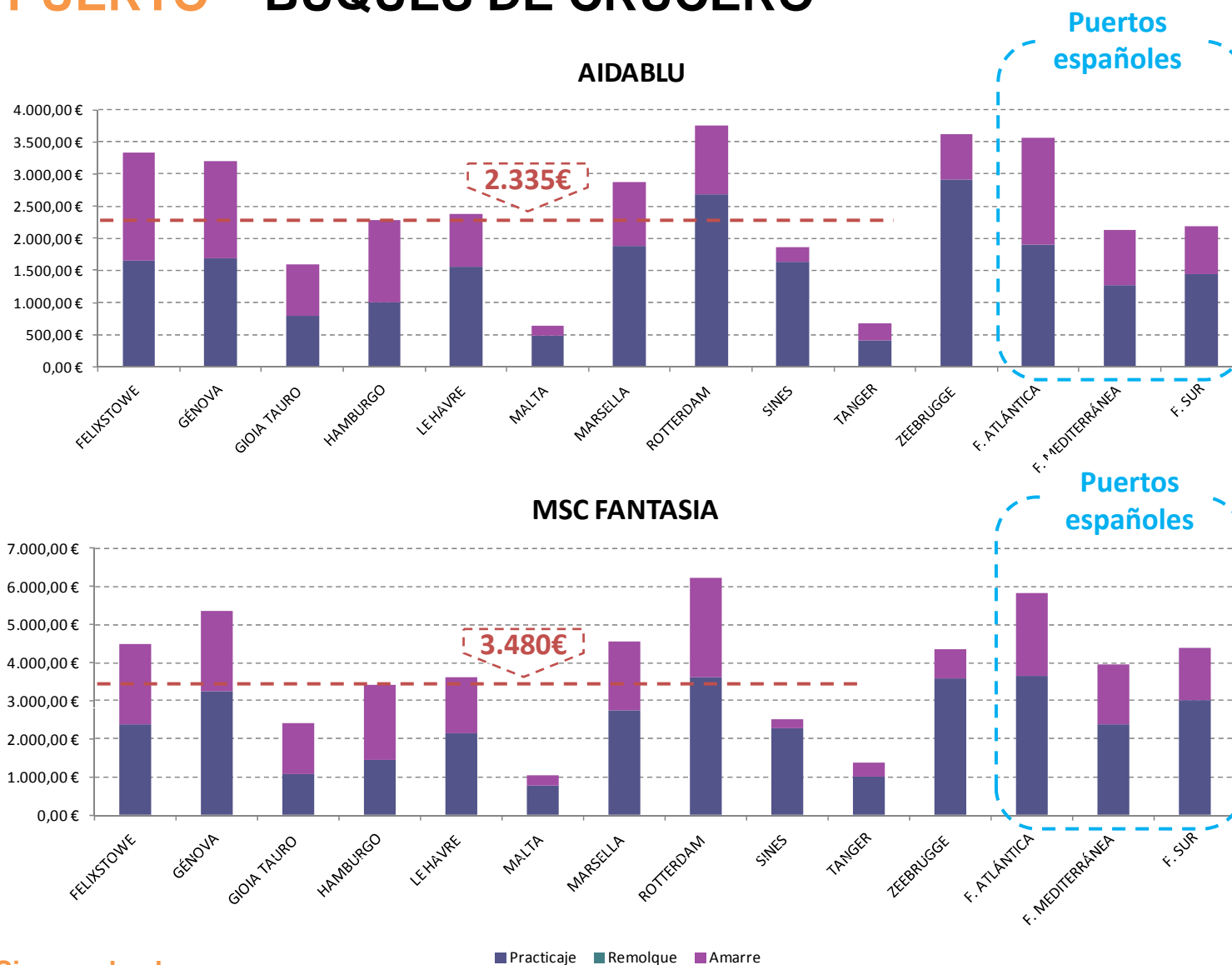
PRECIO SERVICIOS PORTUARIOS ENTRADA A PUERTO – BUQUES FERRY



** Cabe mencionar que estos buques no hacen escala en los puertos europeos pero se ha utilizado como buque tipo ferry para comparar precios

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

PRECIO SERVICIOS PORTUARIOS ENTRADA A PUERTO – BUQUES DE CRUCERO



Sin remolcadores

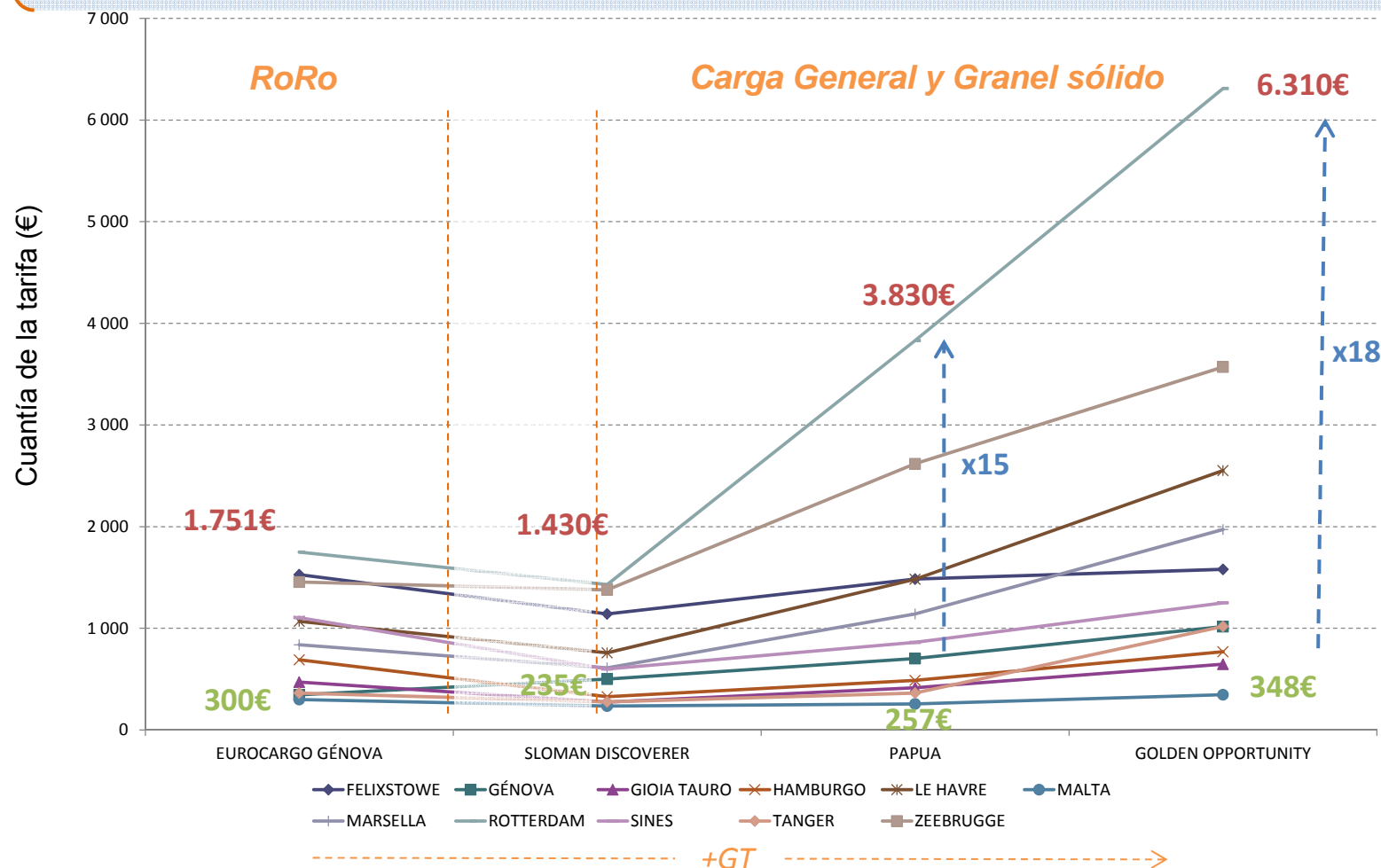
Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

SERVICIO PRACTICAJE – BUQUES RORO, CARGA GENERAL Y GRANEL SÓLIDO

*El servicio de practicaaje en el **puerto de Rotterdam** resulta el más caro para buques roro, carga general y granel sólido. Malta es el puerto más económico.*



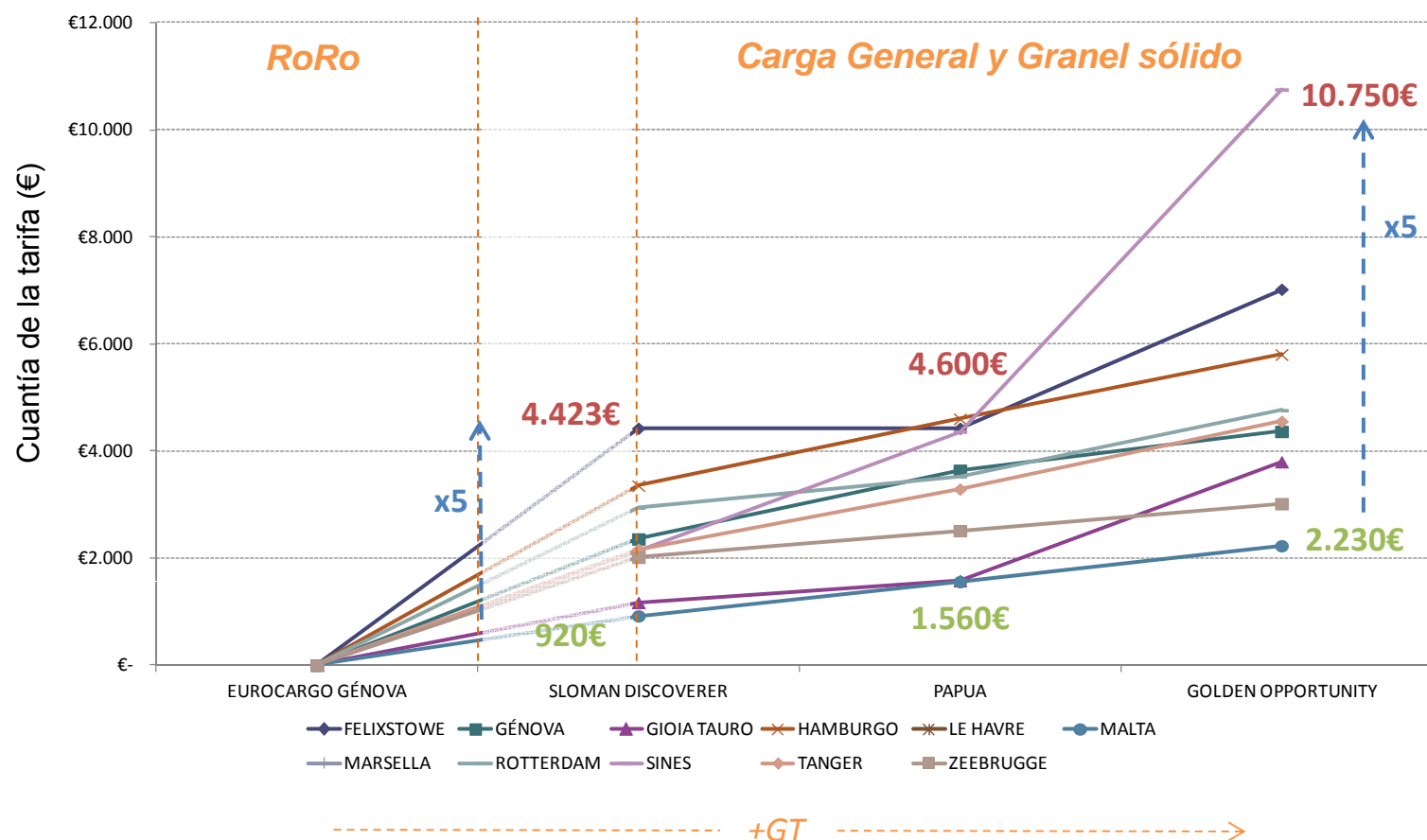
Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

SERVICIO REMOLQUE PORTUARIO – BUQUES RORO, CARGA GENERAL Y GRANEL SÓLIDO

El servicio de remolque en los puertos de Felixstowe y Sines resultan los más caros para buques roro, carga general y granel sólido. Malta es el puerto más económico.



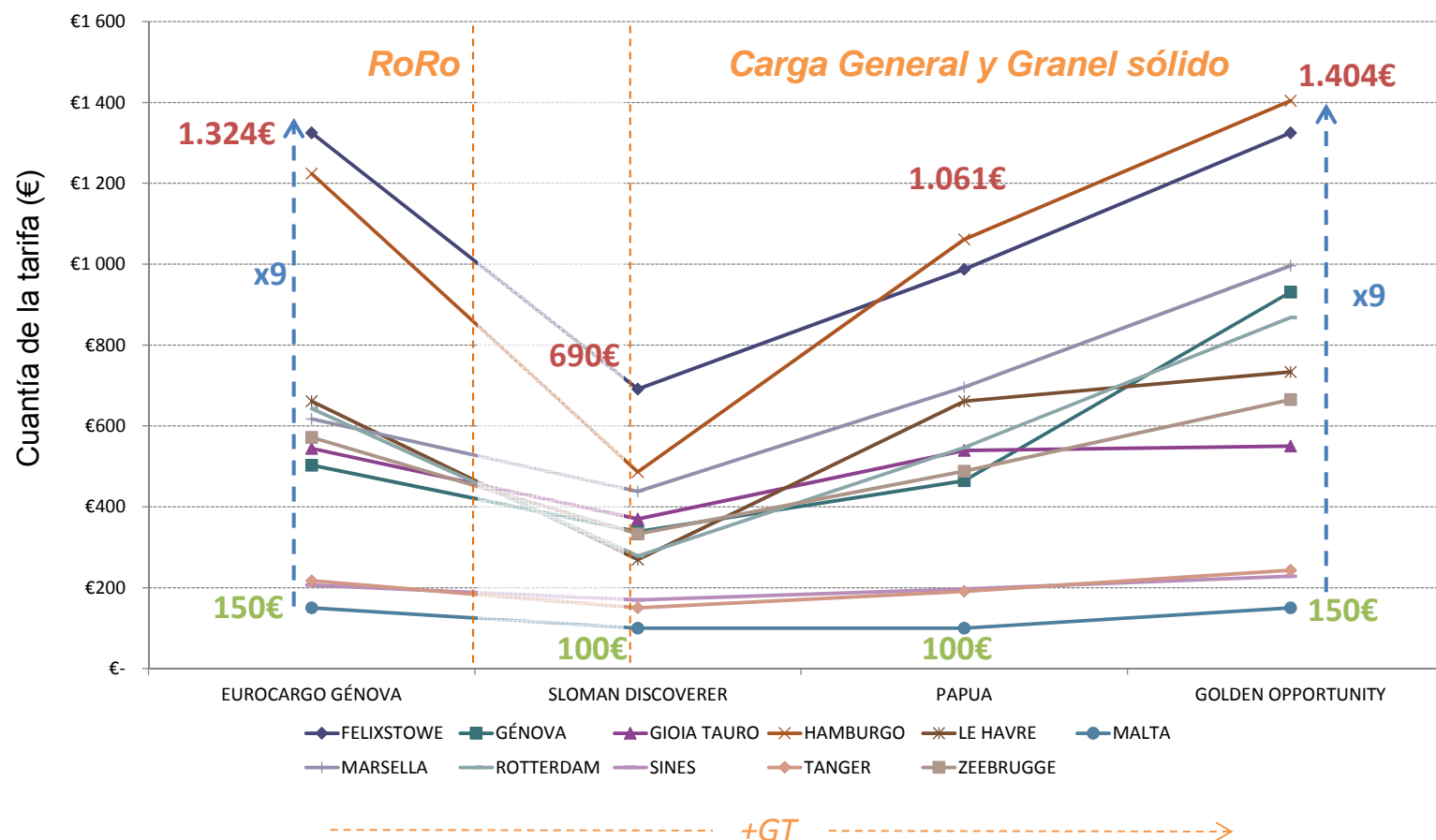
Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

SERVICIO AMARRE – BUQUES RORO, CARGA GENERAL Y GRANEL SÓLIDO

El servicio de amarre en el puerto de Felixstowe resulta el más caro para buques roro y carga general. Hamburgo resulta el puerto más caro para granel sólido. Malta es el puerto más económico.

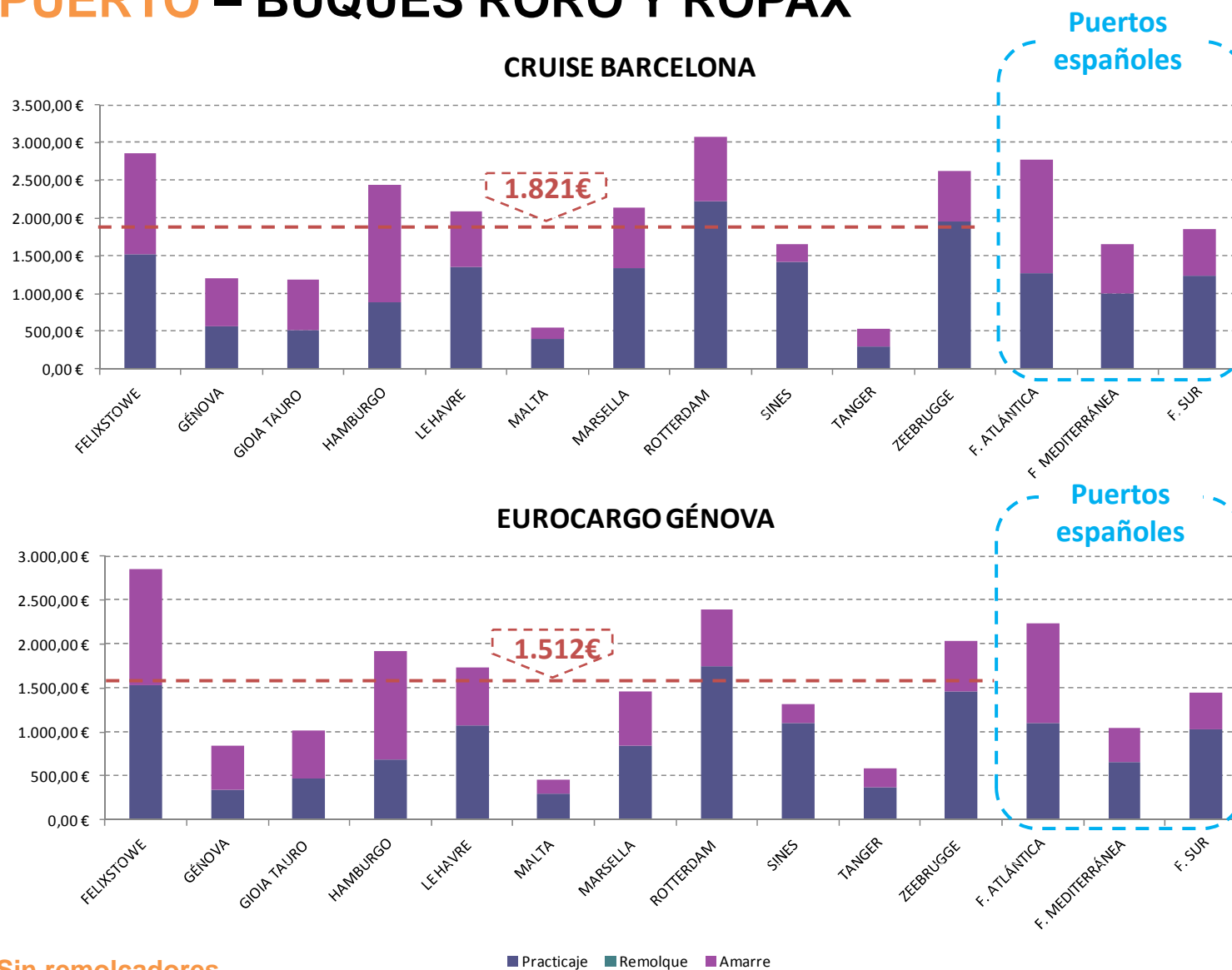


Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

PRECIO SERVICIOS PORTUARIOS ENTRADA A PUERTO – BUQUES RORO Y ROPAX



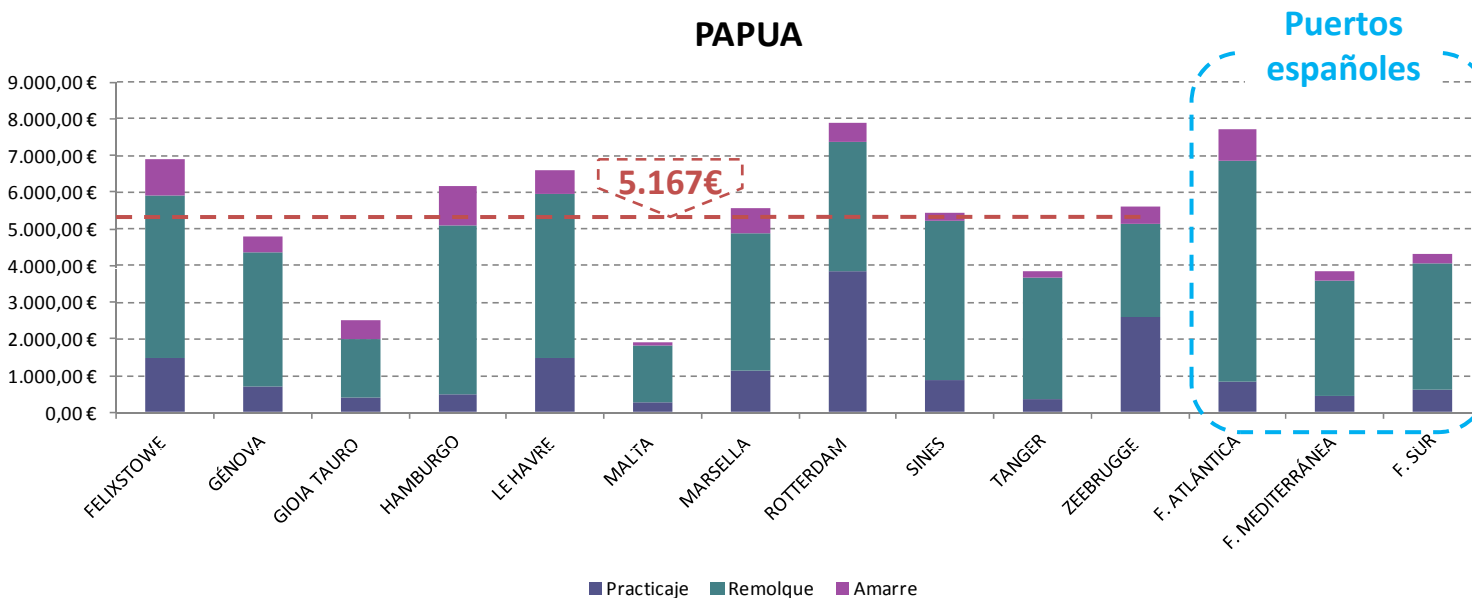
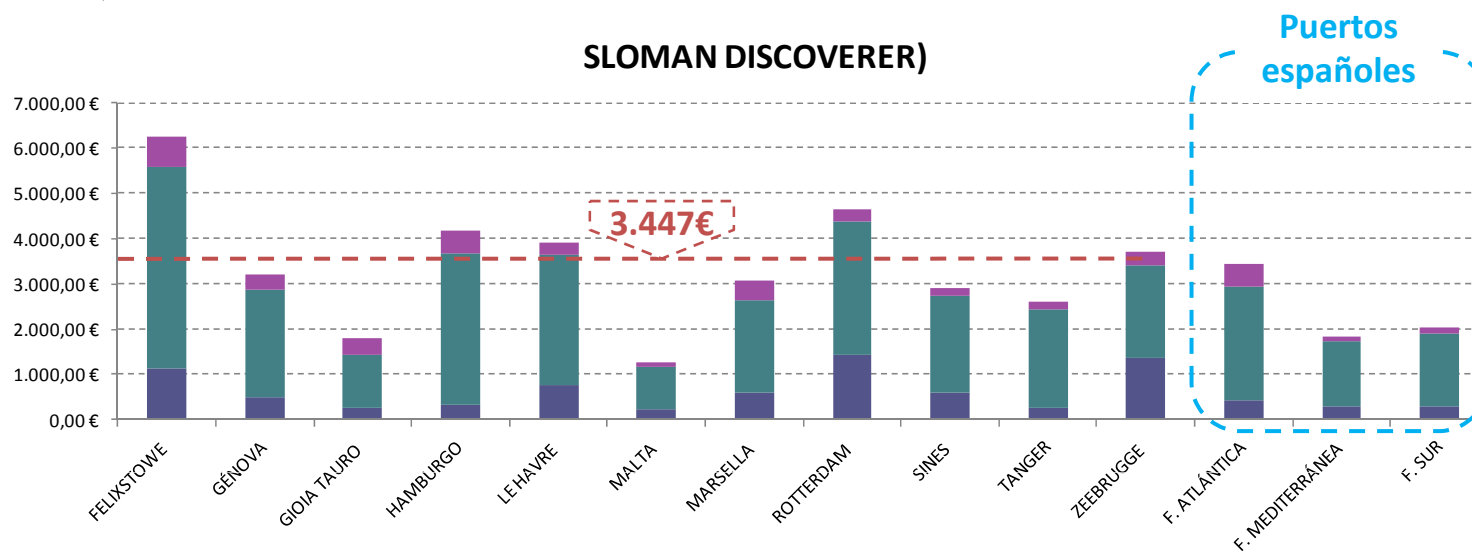
Sin remolcadores

Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

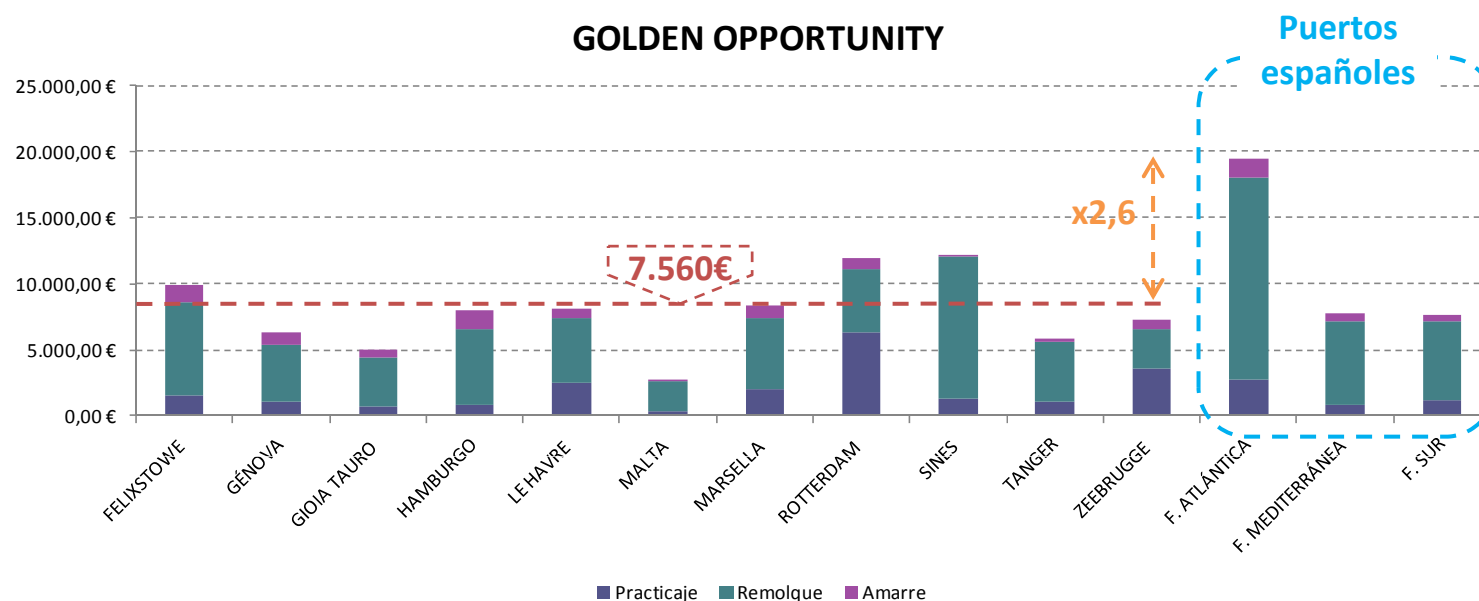
ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

PRECIO SERVICIOS PORTUARIOS ENTRADA A PUERTO – BUQUES CARGA GENERAL Y GRANEL SÓLIDO



ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

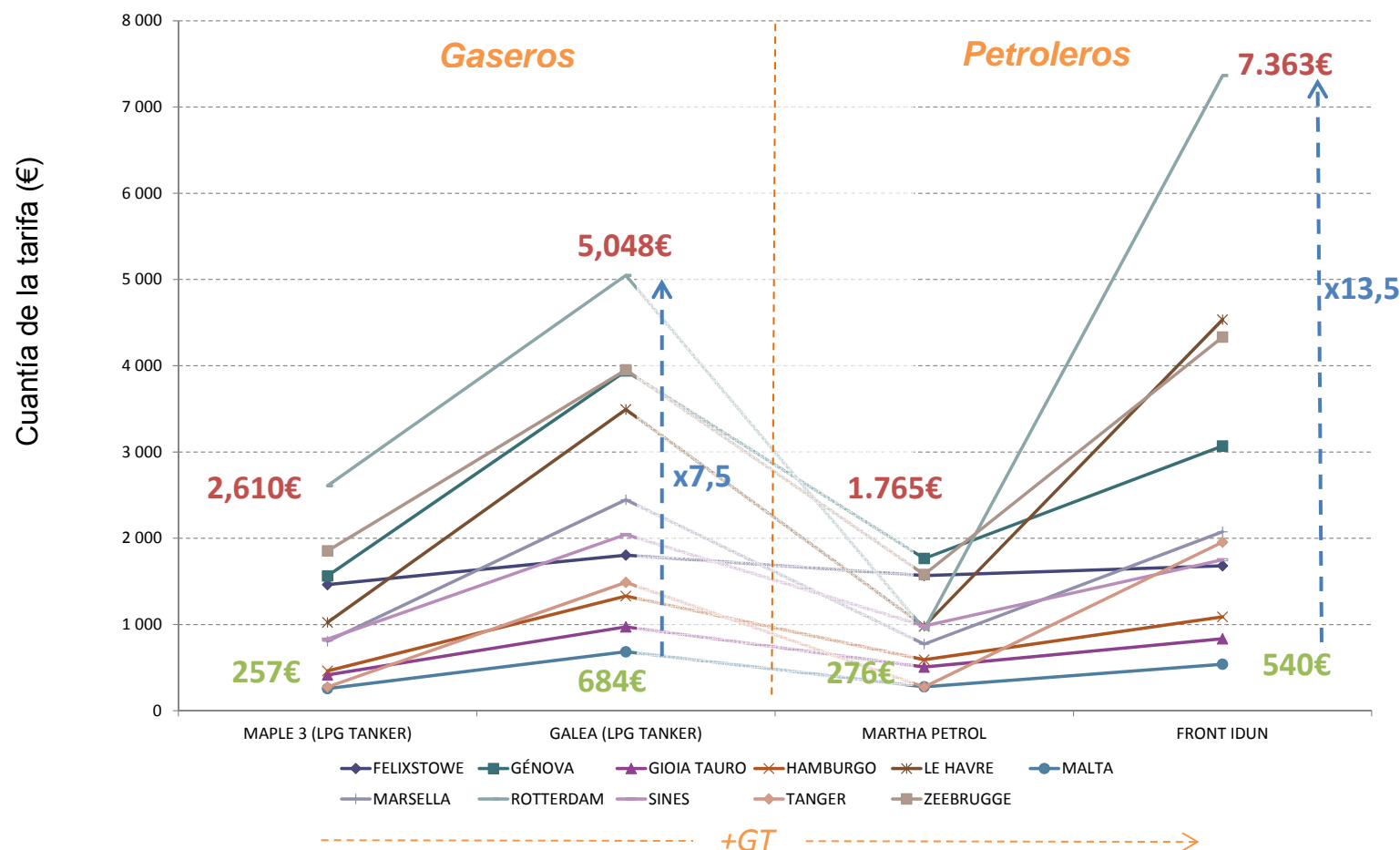
PRECIO SERVICIOS PORTUARIOS ENTRADA A PUERTO – BUQUES CARGA GENERAL Y GRANEL SÓLIDO



ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

SERVICIO PRACTICAJE – BUQUES GASEROS Y PETROLEROS

*El servicio de practicaaje en el **puerto de Rotterdam** resulta el más caro para buques gaseros y petroleros de gran calado. **Malta** es el puerto más económico*



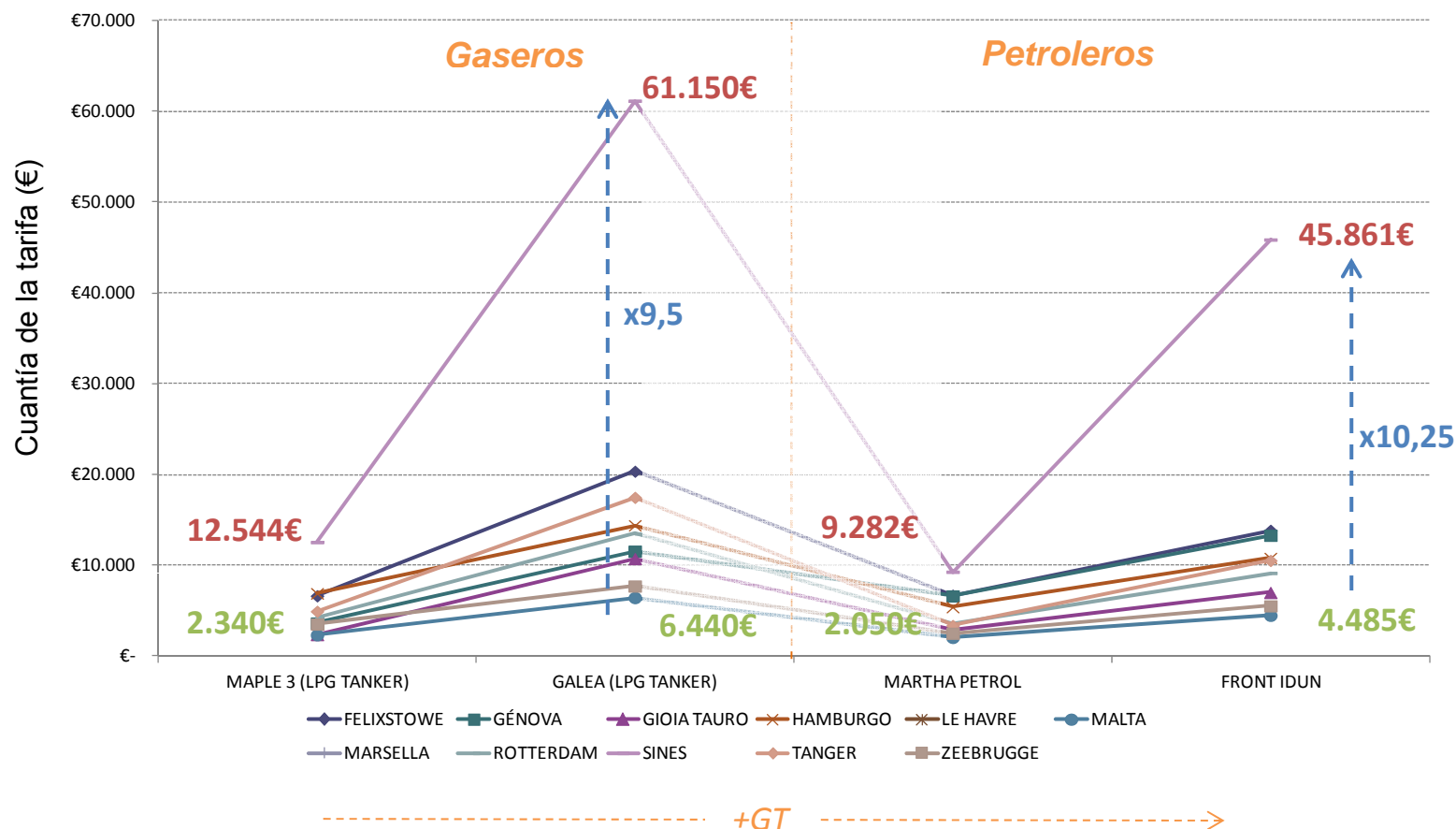
Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

SERVICIO REMOLQUE PORTUARIO – BUQUES GASEROS Y PETROLEROS

*El servicio de remolque en el **puerto de Sines** resulta el más caro para buques gaseros y petroleros debido al elevado número de remolcadores empleados y sus tarifas comerciales. El resto de puertos se mantienen en un rango cercano*



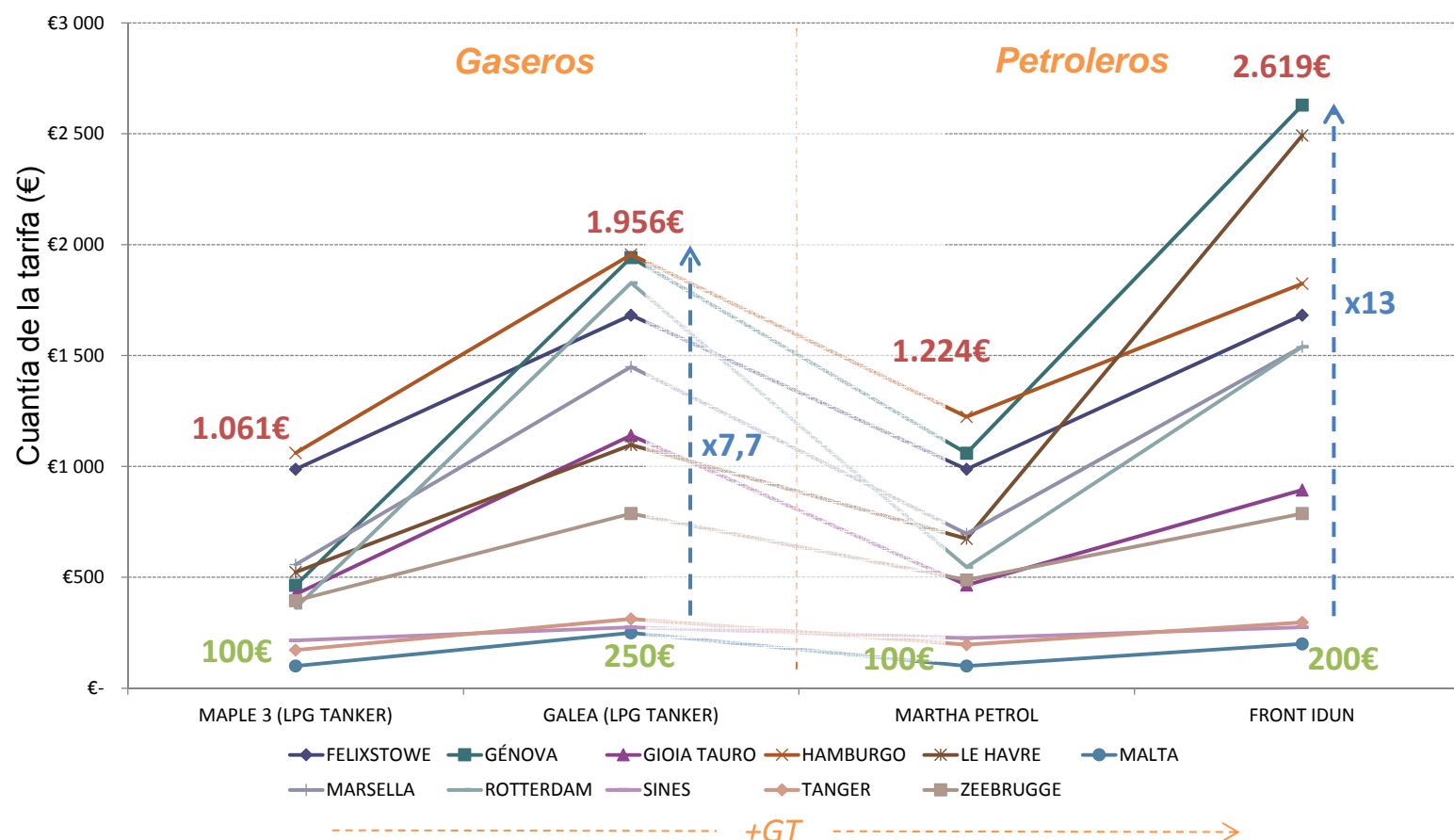
Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

SERVICIO AMARRE – BUQUES GASEROS Y PETROLEROS

*El servicio de amarre en el **puerto de Hamburgo** resulta el más caro para buques gaseros y petroleros, excepto para los petroleros de gran tamaño, para los cuales **Génova** y **Le Havre** resultan más caros. **Malta**, **Sines** y **Tánger** también son los más económicos*



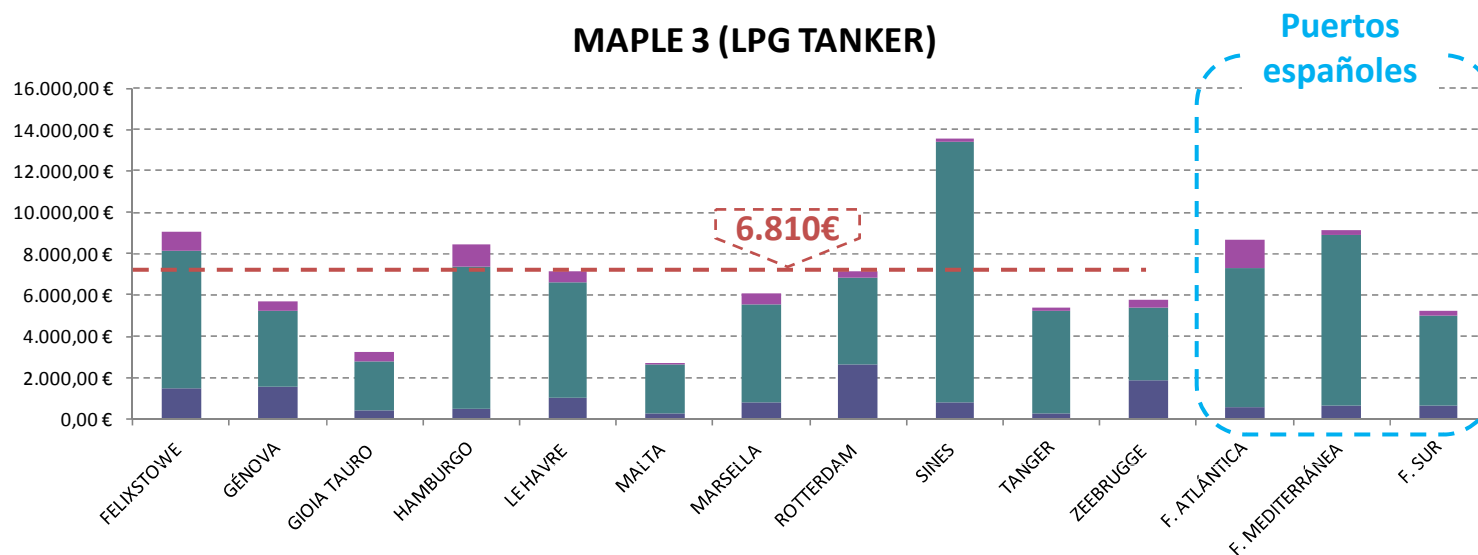
Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos
extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

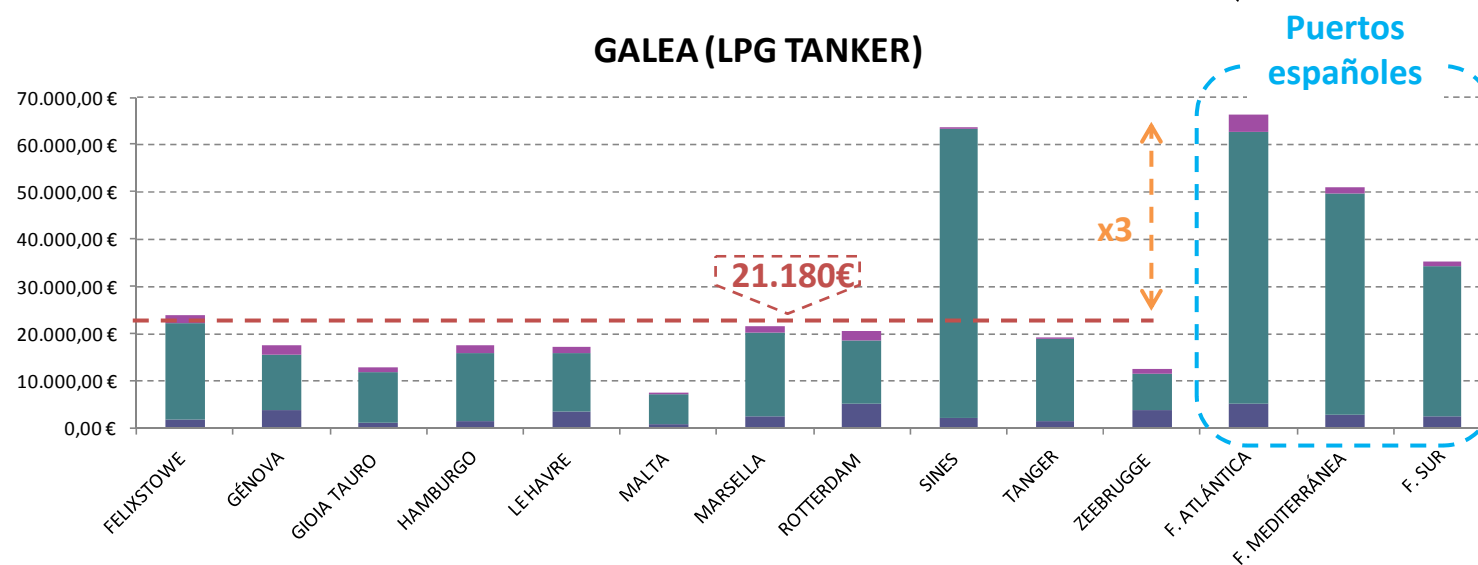
ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

PRECIO SERVICIOS PORTUARIOS ENTRADA A PUERTO – BUQUES GASEROS

MAPLE 3 (LPG TANKER)



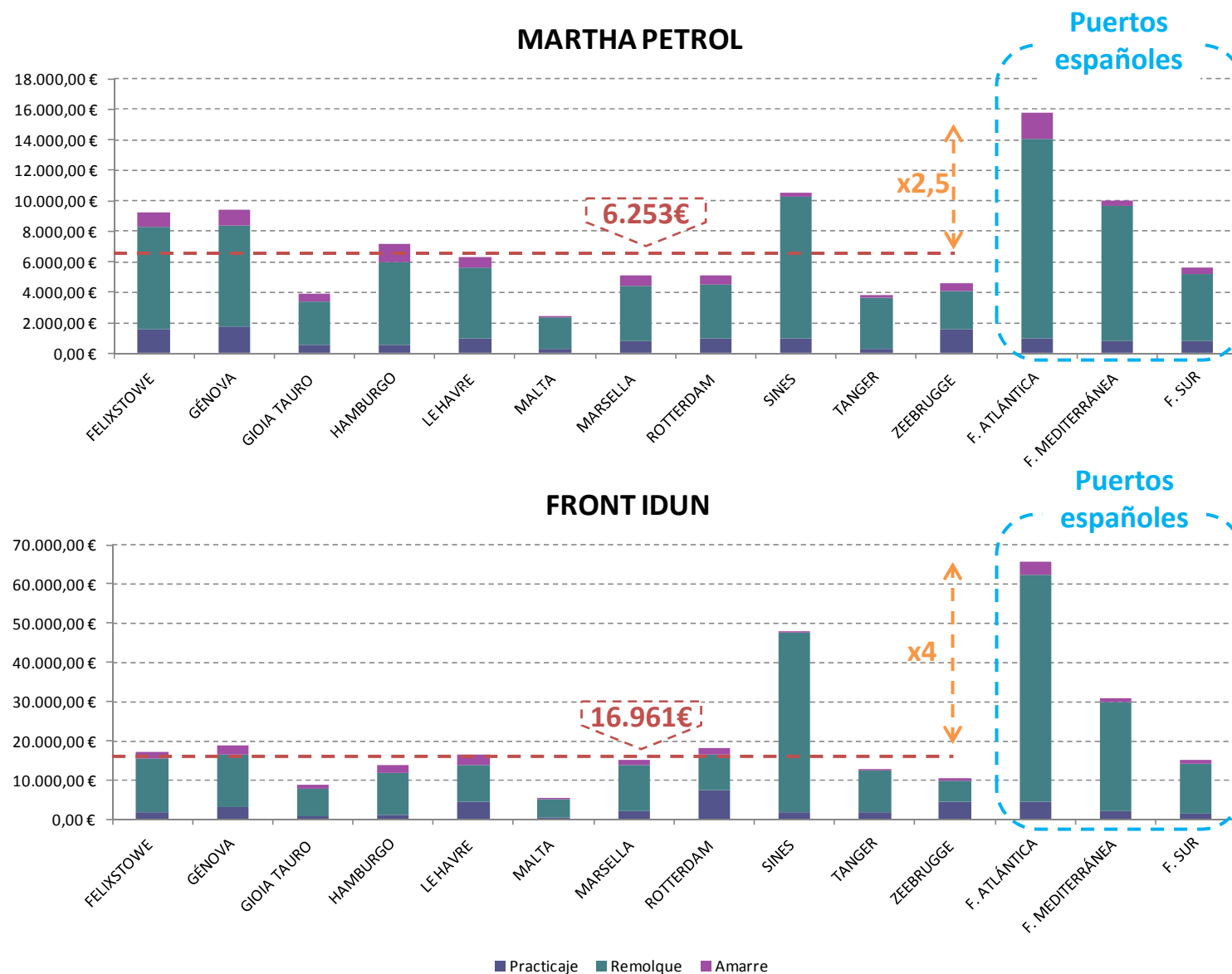
GALEA (LPG TANKER)



■ Practicaje ■ Remolque ■ Amarre

ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

PRECIO SERVICIOS PORTUARIOS ENTRADA A PUERTO – BUQUES PETROLEROS



ESTUDIO DE LAS SILUETAS DE COSTES

ESCENARIO NOCTURNO (E2)

- Los puertos que tienen algún tipo de recargo por nocturnidad son **Génova** (3 servicios portuarios), **Gioia Tauro** (practicaje y amarre), **Le Havre** (solo amarre) y **Malta** (practicaje y amarre).

Diferencia de precios respecto a la media en los puertos europeos para los escenarios E1 (diurno) y E2 (nocturno)

Puertos	NEPTUNE AVRA	MORNING MERCATOR	LAUST MAERSK	ARTHUR MAERSK	MAERSK MC KINNEY MOLLER	RAMON LLULL	ABEL MATUTES	AIDABLU	MSC FANTASIA
GENOVA (E1)	1%	-22%	-18%	-16%	-3%	-48%	-47%	37%	54%
GENOVA (E2)	53%	18%	19%	17%	33%	-27%	-26%	83%	103%
GIOIA TAURO (E1)	-47%	-26%	-36%	-39%	-31%	-32%	-25%	-32%	-30%
GIOIA TAURO (E2)	-41%	-21%	-33%	-38%	-30%	-6%	4%	-9%	-8%
LE HAVRE (E1)	-6%	-7%	9%	25%	27%	33%	18%	2%	4%
LE HAVRE (E2)	-10%	-10%	1%	14%	15%	27%	14%	-6%	-5%
MALTA (E1)	-55%	-58%	-65%	-66%	-68%	-35%	-72%	-72%	-70%
MALTA (E2)	-55%	-58%	-67%	-69%	-70%	-30%	-70%	-72%	-70%

Puertos	CRUISE BARCELONA	EUROCARGO GÉNOVA	SLOMAN DISCOVERER	PAPUA	GOLDEN OPPORTUNITY	MAPLE 3 (LPG TANKER)	GALEA (LPG TANKER)	MARTHA PETROL	FRONT IDUN
GENOVA (E1)	-34%	-44%	-7%	-7%	-18%	-17%	-18%	51%	12%
GENOVA (E2)	-9%	-20%	39%	38%	21%	25%	23%	121%	67%
GIOIA TAURO (E1)	-35%	-32%	-47%	-51%	-35%	-53%	-39%	-38%	-49%
GIOIA TAURO (E2)	-10%	-5%	-41%	-45%	-32%	-49%	-37%	-35%	-46%
LE HAVRE (E1)	15%	15%	14%	28%	5%	4%	-19%	1%	-3%
LE HAVRE (E2)	10%	12%	9%	21%	0%	1%	-23%	-5%	-7%
MALTA (E1)	-70%	-70%	-64%	-63%	-65%	-60%	-65%	-61%	-69%
MALTA (E2)	-68%	-68%	-64%	-64%	-66%	-61%	-66%	-63%	-70%

CONCLUSIONES PARTICULARES

Servicio de practicaaje

- Las tarifas en el **puerto de Rotterdam** son las más elevadas para buques car-carrier, contenedores, ropax, carga general, granel sólido, gaseros y petroleros. Tiene la particularidad que tarifa por calado y tiempos de servicio elevados debido a las dimensiones del puerto.

Las **diferencias de precio**, en relación al mínimo, pueden llegar a ser hasta 18 veces más (buques granel sólido de gran tamaño)

- Las tarifas del **puerto de Felixstowe** son las más altas para buques ferry y en el **puerto de Zeebrugge** para cruceros.
- En cambio, los puertos de **Malta** y **Tánger-Med** son los más económicos.

Servicio de remolque portuario

- Las tarifas en el **puerto de Sines** y **Felixstowe** (buques carga general y granel sólido) presentan los costes más altos de remolque entre los puertos estudiados.

Las **diferencias de precio**, en relación al mínimo, pueden llegar a ser hasta 10 veces más (buques gaseros y petroleros)

- En cambio, los puertos de **Malta, Gioia Tauro y Zeebrugge** son los más económicos.

CONCLUSIONES PARTICULARES

Servicio de amarre

- Las tarifas en los **puertos de Hamburgo, Felixstowe y Rotterdam** y, por otra parte, **Génova** para buques gaseros y petroleros son las más elevadas.

Las **diferencias de precio**, en relación al mínimo, pueden llegar a ser hasta 13 veces más (buques granel de contenedores y/o gaseros o petroleros de gran tamaño)

- En cambio, los puertos de **Malta**, principalmente, y **Tánger-Med** son los más económicos.
- Las puertos de Tánger, Portugal y Malta, y donde el salario mínimo profesional es de 210€, 590€ y 720€, respectivamente, justifica que las tarifas de amarre en dichos puertos sean las más bajas. Cabe mencionar que los costes operativos de dicho servicio dependen en gran medida del coste de personal (mano de obra).

CONCLUSIONES PARTICULARES

Escenario nocturno

- El incremento del **precio total de entrada a puerto** de los servicios técnico-náuticos en los puertos con recargo por nocturnidad es de:
 - Génova: entre un 50 y un 60%
 - Gioia Tauro: entre un 10 y un 50%
 - Le Havre: entre un 1 y un 4%
 - Malta: entre un 2 y un 15%
- El puerto de **Génova** pasa a ser el más caro para **cruceros** (83-100% más caro que la media europea), para buques **car-carrier** (18-53% más por encima de la media) y para buques **petroleros** de pequeño tamaño.
- El recargo por nocturnidad en el puerto de **Gioia Tauro** resulta significativo especialmente para los buques que no emplean el servicio de **remolque**.
- El recargo por nocturnidad en los puertos de **Le Havre** y **Malta** no son significativos debido a que solo aplica al amarre en Le Havre, y porque los precios en Malta son más bajos que el resto de puertos europeos.

CONCLUSIONES PARTICULARES

Comparativa con los puertos españoles

- **Buques Car-Carrier:** Para buques de tamaño medio (20.000 GT) la fachada atlántica se sitúa un 40% más caro que la media europea, la fachada sur ligeramente superior y la fachada mediterránea en consonancia con el resto de puertos. Para buques CC de mayor volumen (50.000 GT) las diferencias son mayores para la fachada atlántica (x2,5) y el resto de fachadas en línea con los puertos de estudio.
- **Buques Portacontenedores:** La fachada atlántica está muy por encima del resto de puertos europeos (de 2,2 a 4 veces más caros), mientras que la fachada mediterránea ofrece unos precios muy competitivos con el resto de puertos.
- **Buques ferry, ropax y cruceros:** Los puertos españoles se encuentran por debajo de la media con buques ferry, y por encima para buques de crucero y ropax, sobretodo en la fachada atlántica. La mediterránea y la sur están alineados con los valores medios y por debajo de diversos puertos europeos (Felixstowe, Génova, Rotterdam o Zeebrugge).
- **Buques carga general y granel sólido:** En consonancia para buques de tamaño medio en las tres fachadas de estudio, aunque para buques de gran tamaño, la fachada atlántica sobrepasa los valores medios.
- **Buques granel líquido (LNG) y petroleros:** Los puertos españoles presentan unos precios muy poco competitivos para buques de gran tamaño, donde los precios pueden ser de hasta 3 veces más caros.

ORGANIZACIÓN DE LA PRESENTACIÓN

Introducción y objetivos

Avance de los trabajos

Análisis servicios técnico-náuticos

Silueta de costes

Análisis de indicadores

Base de datos y calculadora costes

Futuros trabajos

DATOS DE ENTRADA

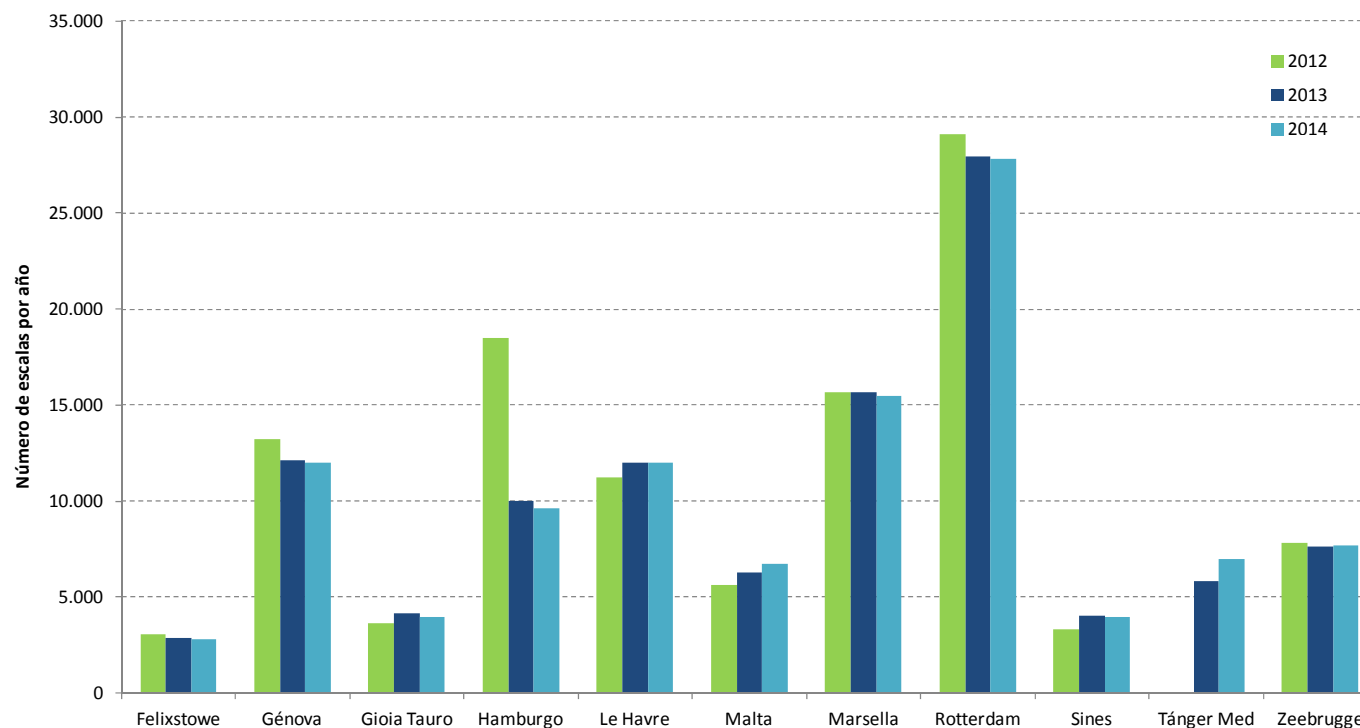
Información disponible:

- Número de escalas por puerto (año) entre 2012-2014.
- Tráfico total en toneladas y TEUs por puerto (año) entre 2012-2014
- Tráfico total en GT para Malta, Rotterdam y Zeebrugge entre 2012-2014
- Número de prácticos por puerto
- Número de remolcadores por puerto
- Número de amarradores por puerto, excepto Tánger
- Número de lanchas, vehículos de tierra y trabajadores de los operadores
- Número de buques servidos para servicio practicaaje en algunos puertos de estudio

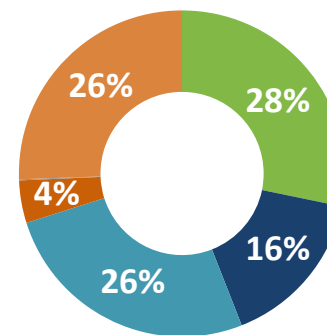
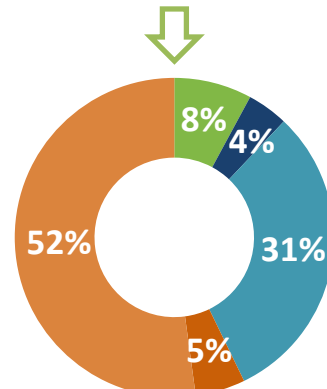
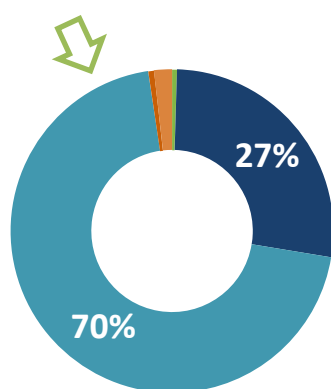
Información no disponible:

- Número de buques (servicios) y GT servidos en cada puerto y por los operadores de practicaaje, remolque y amarre
- Ingresos y costes operativos de los operadores de los servicios técnico-náuticos

NÚMERO DE ESCALAS POR PUERTO



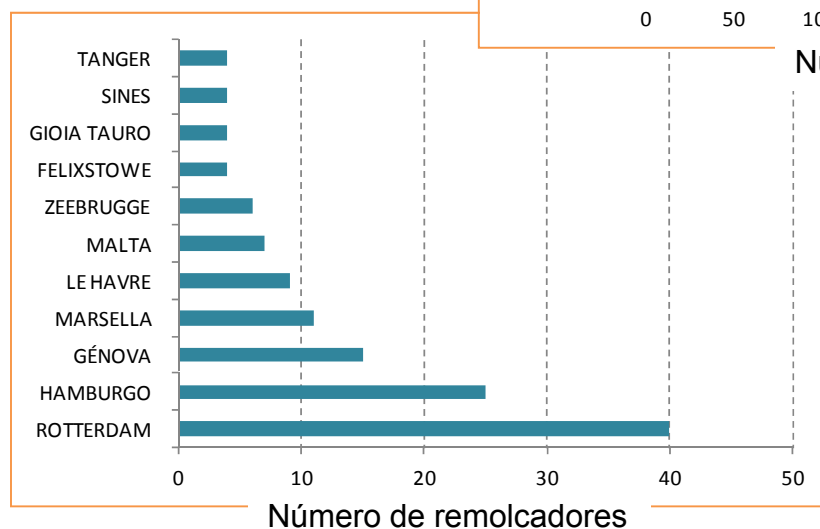
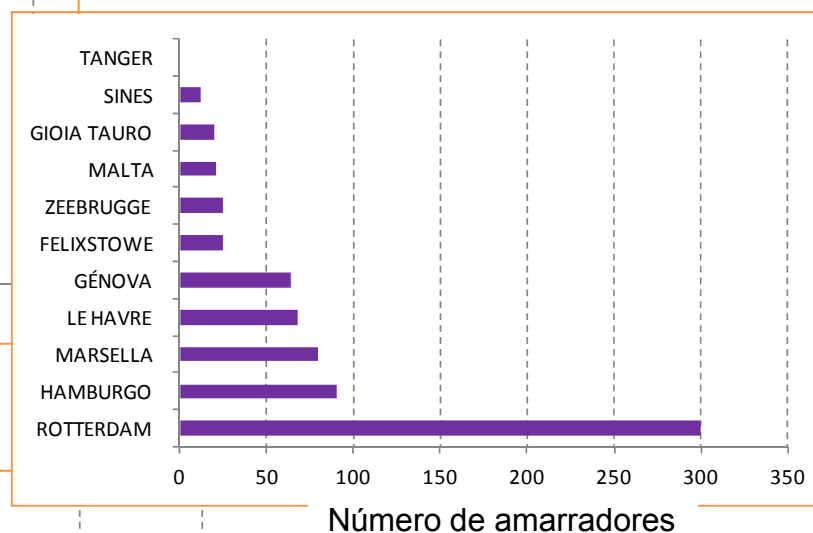
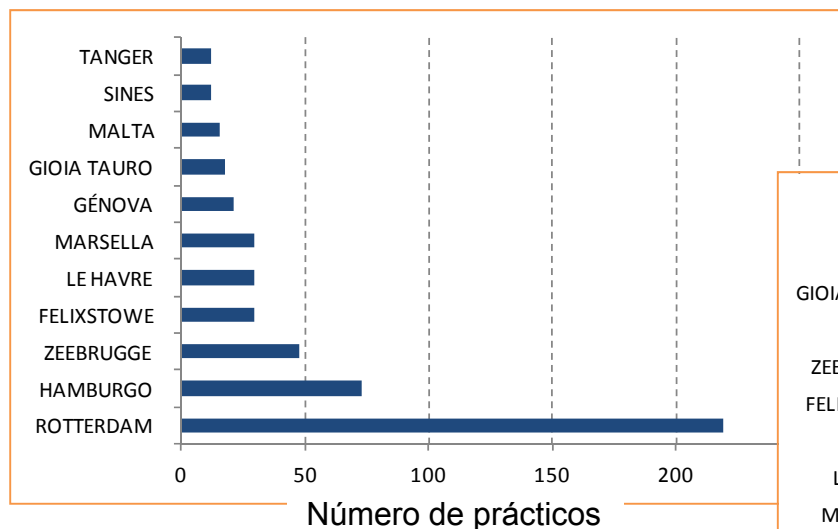
Reparto por tipología de buques



■ Tankers ■ RORO ■ Contenedores ■ Granel sólido ■ Pasaje ■ Otros

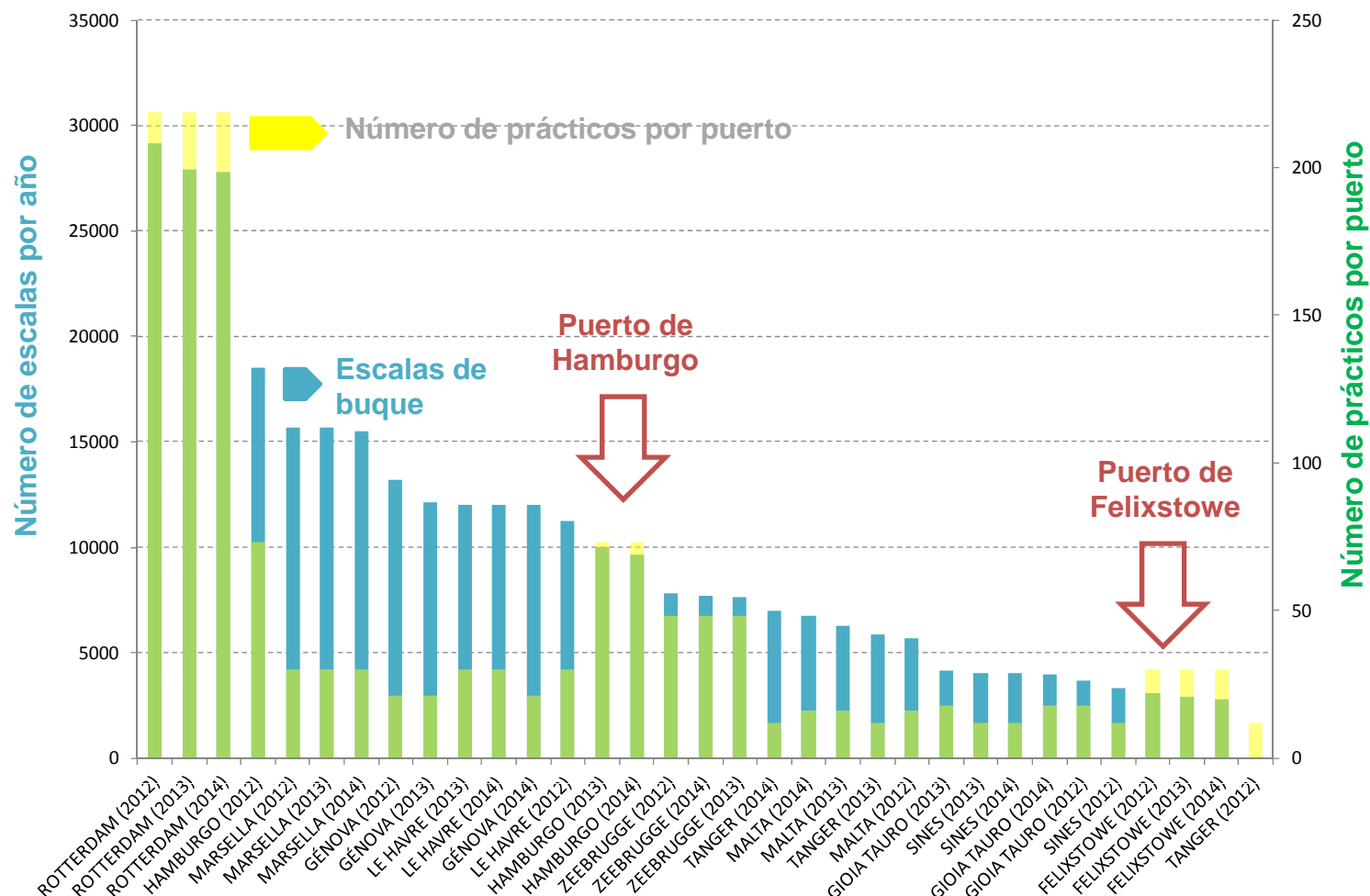
INDICADORES DE LOS SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS

NÚMERO DE PRÁCTICOS, REMOLCADORES Y PRÁCTICOS POR PUERTO



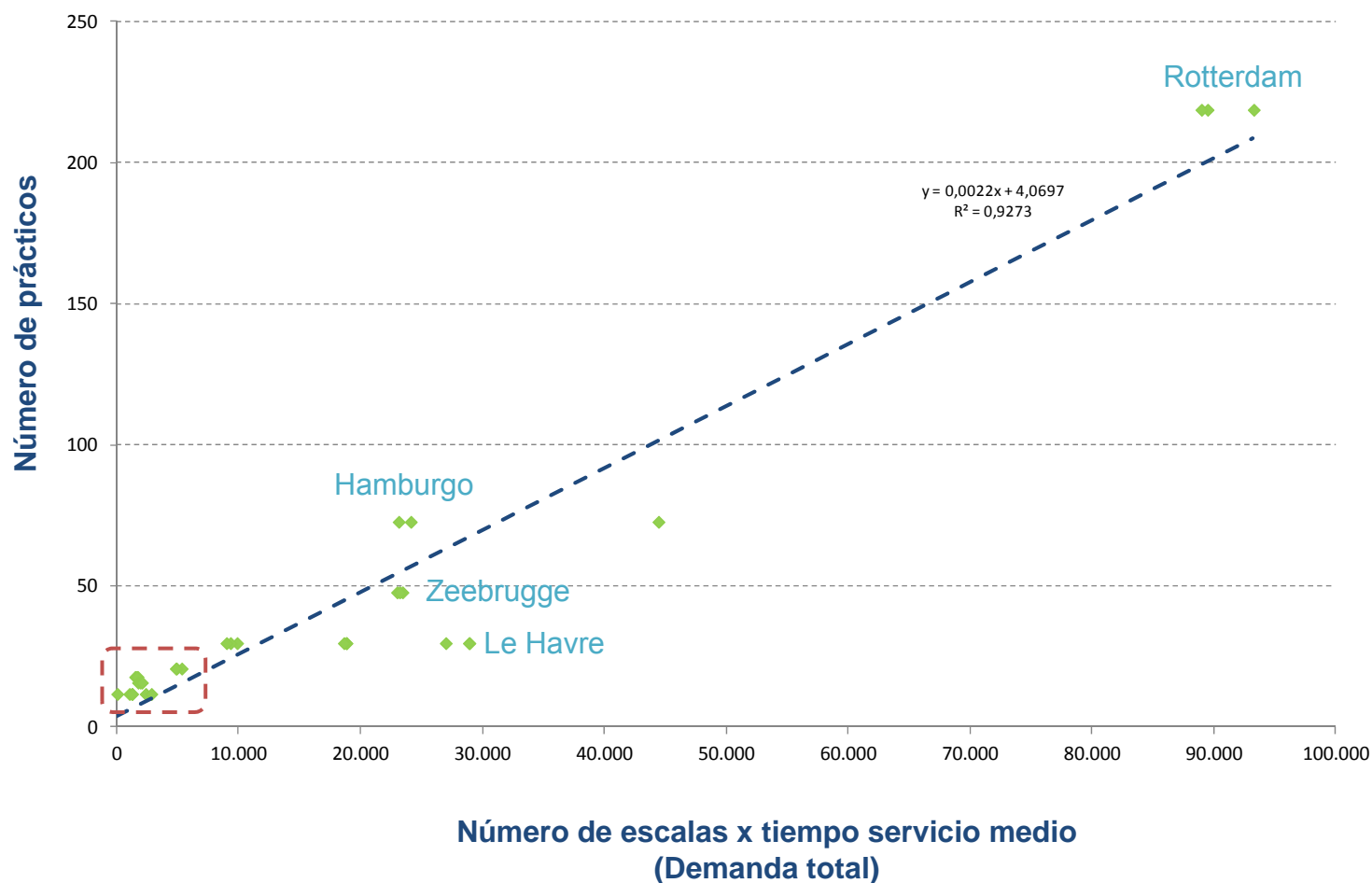
DIMENSIONAMIENTO SERVICIO PRACTICAJE

Los puertos de **Felixstowe**, **Rotterdam** y **Hamburgo**, en proporción, son los que mayor ratio de prácticos tienen por escalas. En contra, los puertos de franceses y Génova son los que menor número de prácticos presentan.



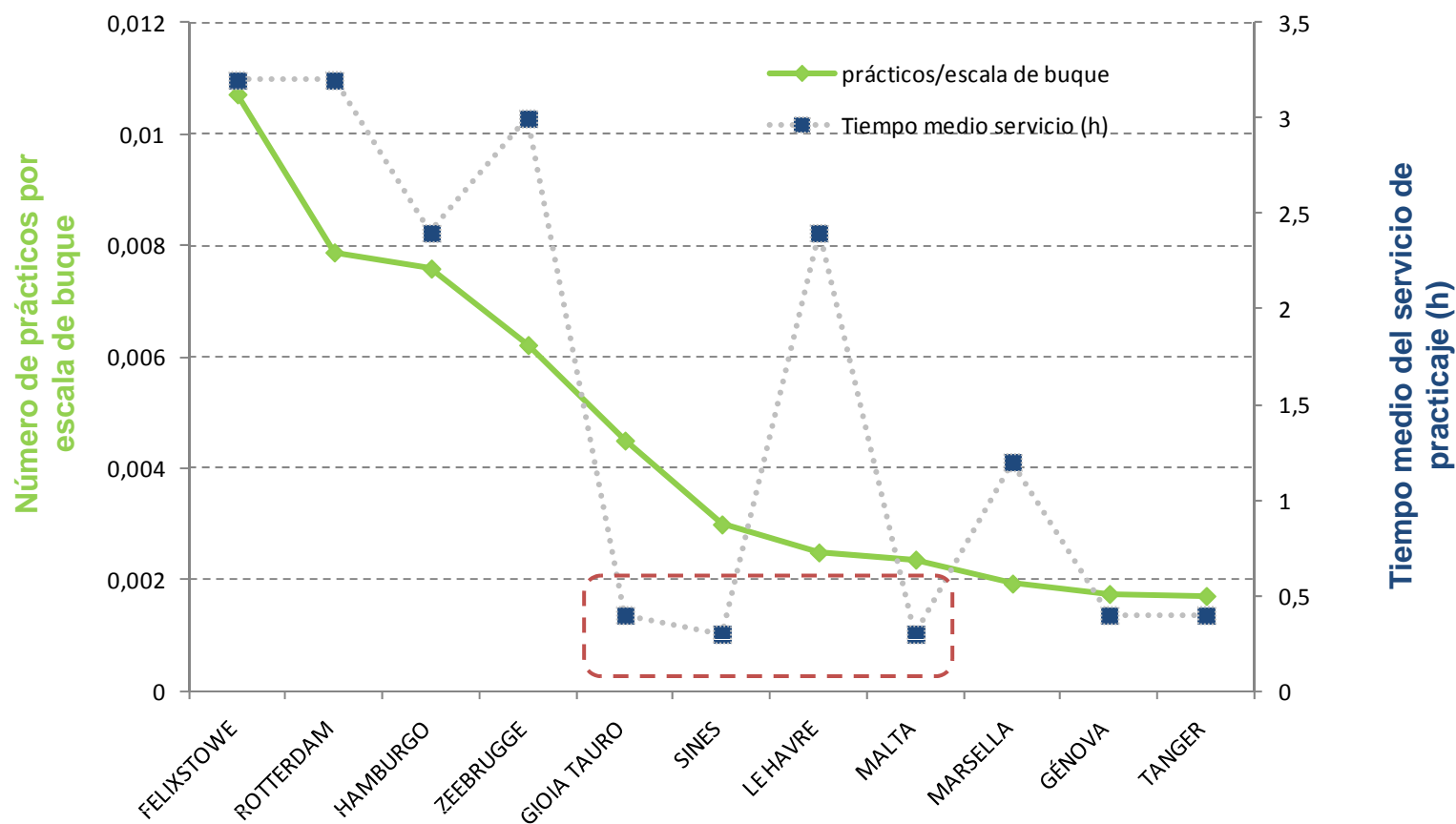
DIMENSIONAMIENTO SERVICIO PRACTICAJE

Se puede asumir que existe una **relación lineal** entre el número de prácticos en un puerto y la demanda total (número de buques que hacen escala por tiempo de servicio)



DIMENSIONAMIENTO SERVICIO PRACTICAJE

Los puertos con **mayor dimensionamiento de prácticos** en función del número de escalas recibidas y distancia media del servicio son **Gioia Tauro, Sines y Malta**

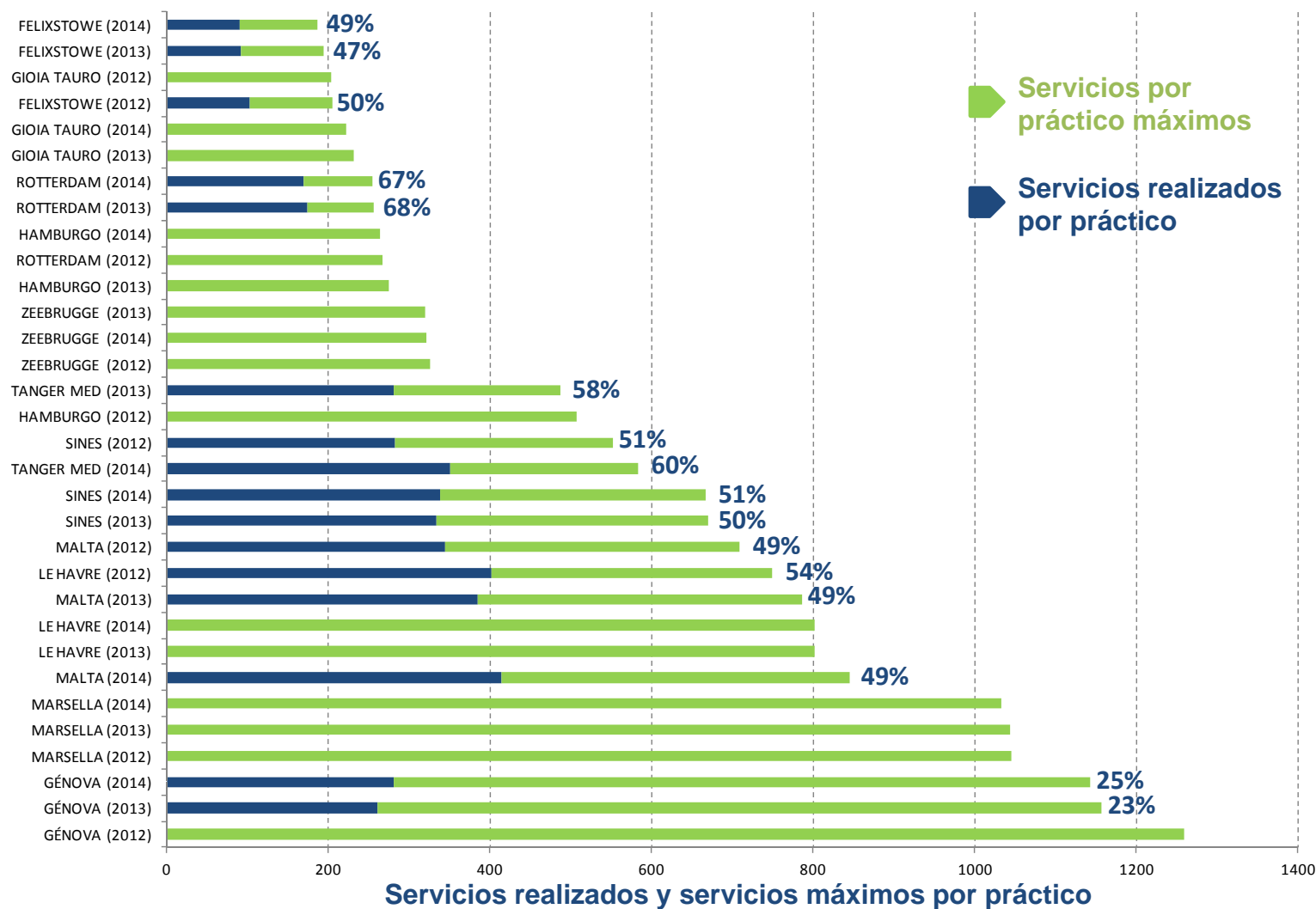


Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros competidores de los españoles

Madrid, 3 Diciembre de 2015

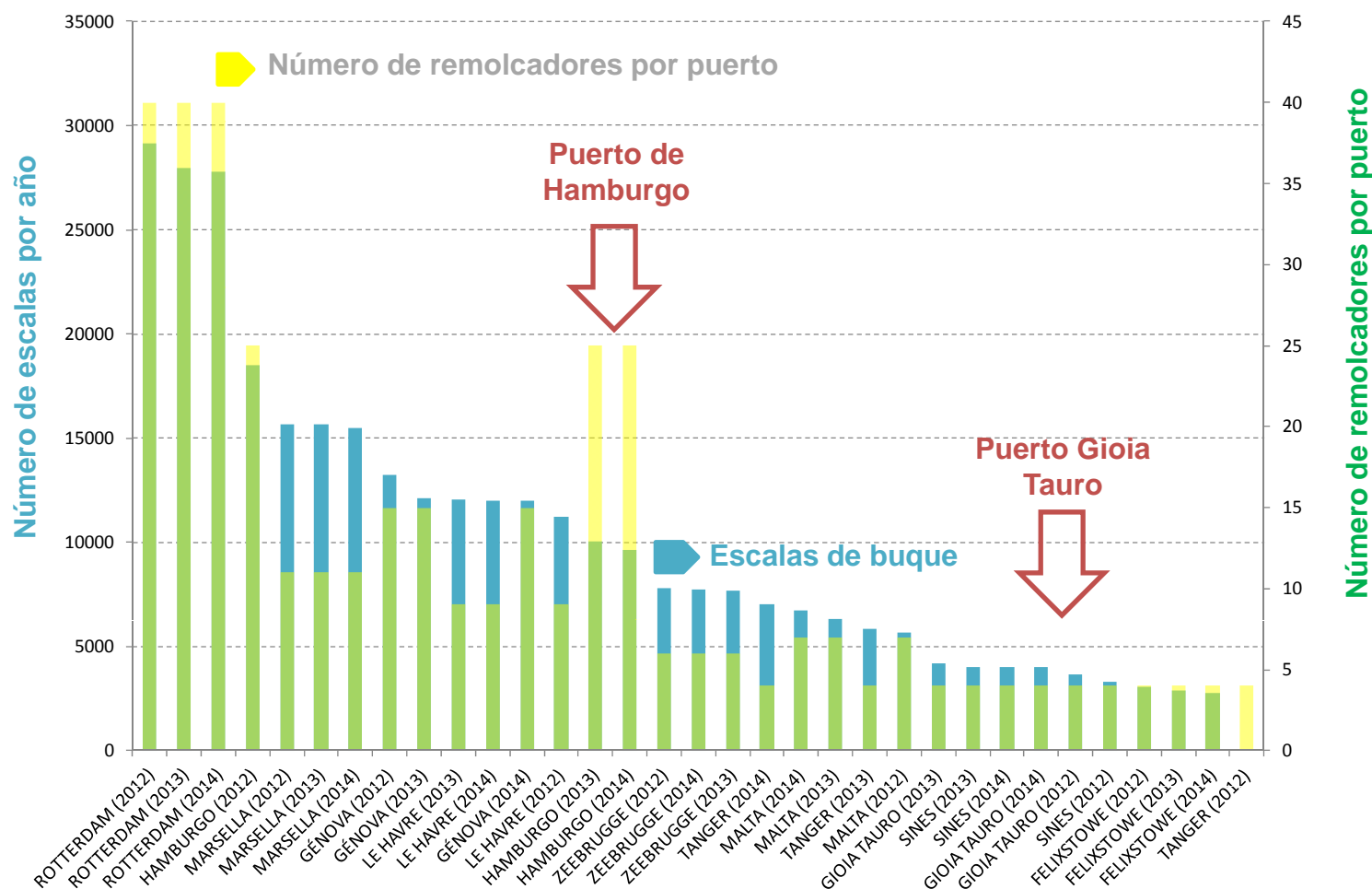
SERVICIOS REALIZADOS POR PRÁCTICO

El ratio medio de servicios realizados por práctico es de 270 mientras que el porcentaje de escalas con servicios de practicaje respecto el total es de 48%



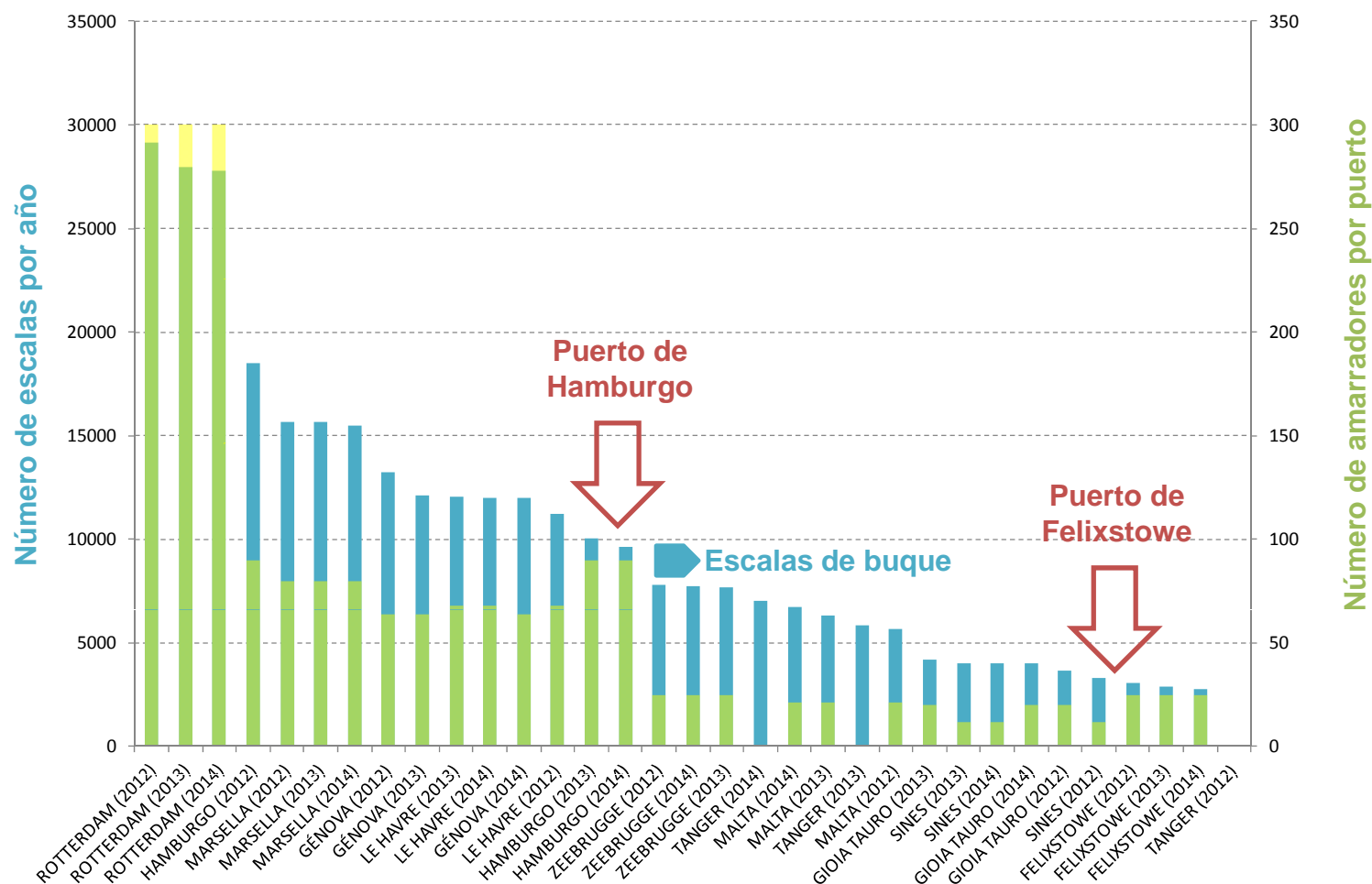
DIMENSIONAMIENTO SERVICIO REMOLQUE

*Los puertos de **Hamburgo y Rotterdam**, en proporción, son los que mayor ratio de remolcadores por visita de buque presentan. En contra, los puertos de **Tánger-Med y Marsella** son los que menor número de remolcadores proporcionalmente tienen.*



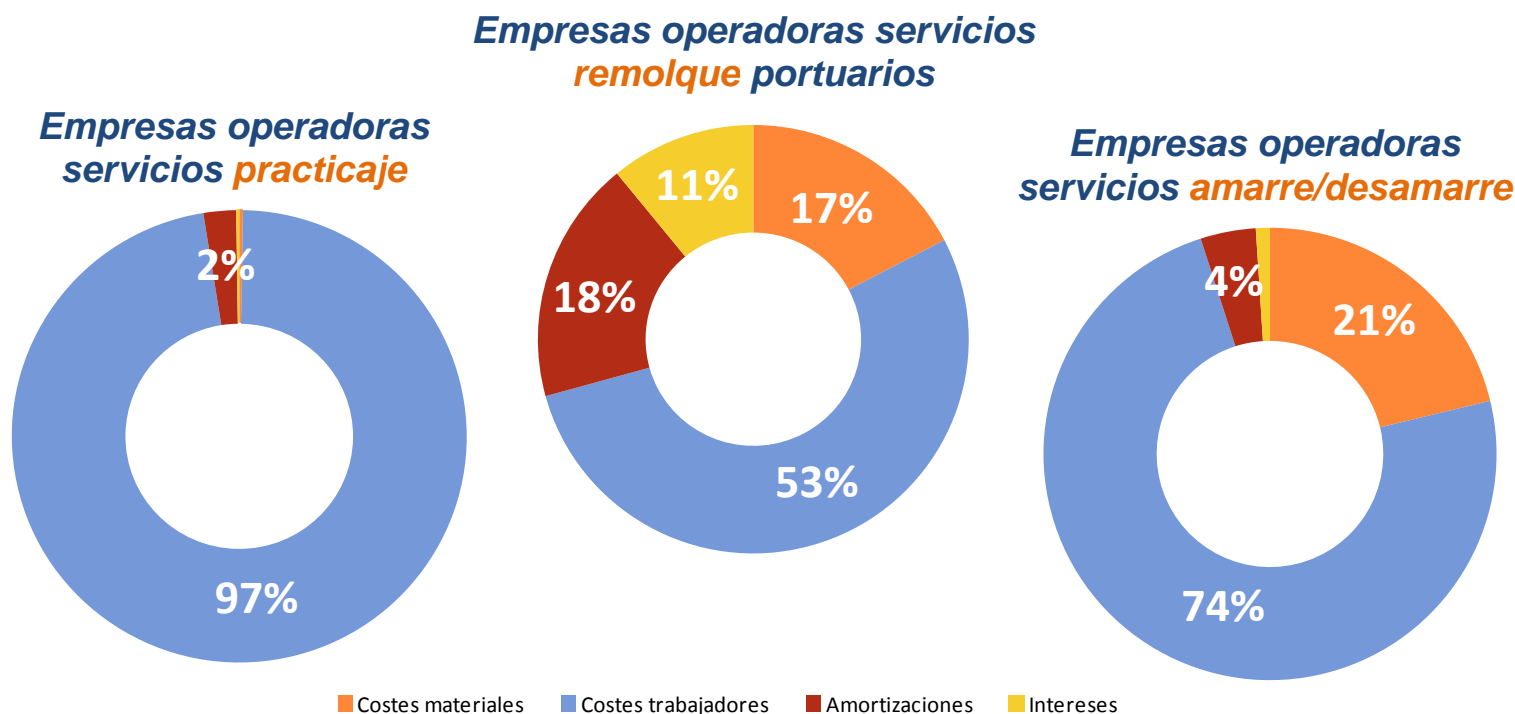
DIMENSIONAMIENTO SERVICIO AMARRE

Los puertos de **Rotterdam, Hamburgo, y Felixstowe**, en proporción, son los que mayor ratio de amarradores tienen por escalas. En contra, los puertos de Zeebrugge y Sines son los que menor número de amarradores por escala presentan.



ANÁLISIS COSTES DE EMPRESAS OPERADORAS EN ESPAÑA

Los servicios de practicaje y amarre tienen la componente de **costes de personal** (mano de obra) próxima al 97% y 74% de media, mientras que es de aproximadamente el 53% para remolque. Los **costes materiales**, tanto en amarre como remolque tienen un peso importante.



*Los resultados indicados corresponden a la media de 5 empresas operadoras por servicio portuario en España y durante 2 años

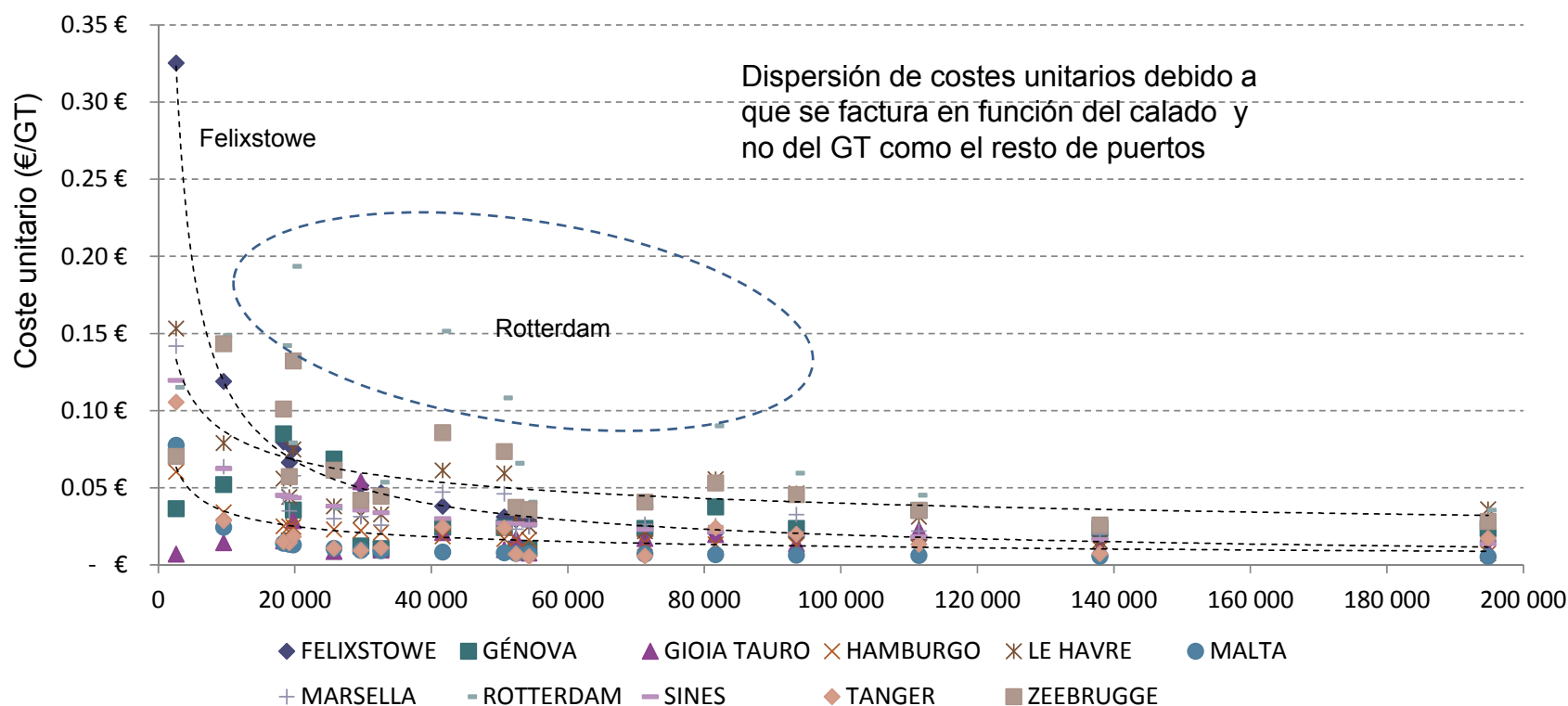
INDICADORES ECONÓMICOS

	PRACTICAJE					REMOLQUE
	FELIXSTOWE (2012)	FELIXSTOWE (2013)	FELIXSTOWE (2014)	SINES (2012)	SINES (2013)	GIOIA TAURO (2014)
Número buques servidos	6.599 (1.535*)	5.346 (1.368*)	5.647 (1.360*)	1.693	2.029	
Total GT servidos	200.200.000	191.300.000	194.400.000	--	--	
Ingresos operativos	8.410.582 €	7.978.777 €	7.851.734 €	2.587.596 €	3.358.474 €	7.000.000 €
Costes operativos	7.486.392 €	8.792.249 €	9.065.009 €	--	--	3.800.000 €
Ingresos por GT	0,04 €	0,04 €	0,04 €			0,10 €
Costes por GT	0,04 €	0,05 €	0,05 €			0,05 €
Ingresos por servicio	2.739,60 €	2.916,22 €	2.886,67 €	764,20 €	827,62 €	4.827,59 €
Costes por servicio	2.438,56 €	3.213,54 €	3.332,72 €	--	--	2.620,69 €

**La empresa encargada del servicio de practicaaje también da servicio a otros puertos dentro de la región (Harwich, Felixstowe, Ipswich, etc.) y 1535 buques tienen un arqueo superior a 15,750 GT y se supone que han realizado escala en el puerto de Felixstowe*

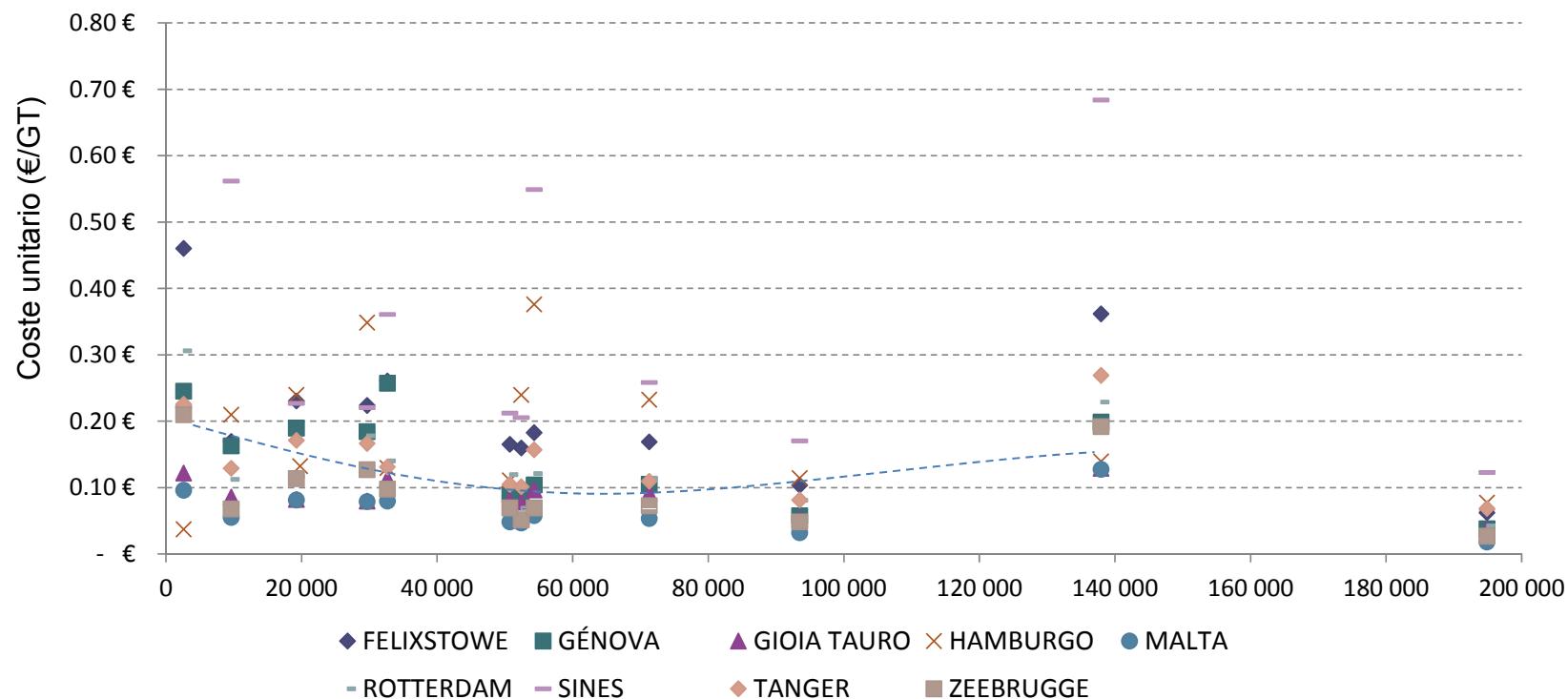
PRECIO UNITARIO POR GT – PRACTICAJE (E1)

El precio unitario por GT sigue una relación exponencial negativa con el tamaño de los buques (GT). Los costes unitarios por GT en Felixstowe, Rotterdam y Le Havre son los más altos entre los puertos analizados. Existen grandes diferencias para tamaños de buque inferiores a 20.000 GT.



PRECIO UNITARIO POR GT – REMOLQUE (E1)

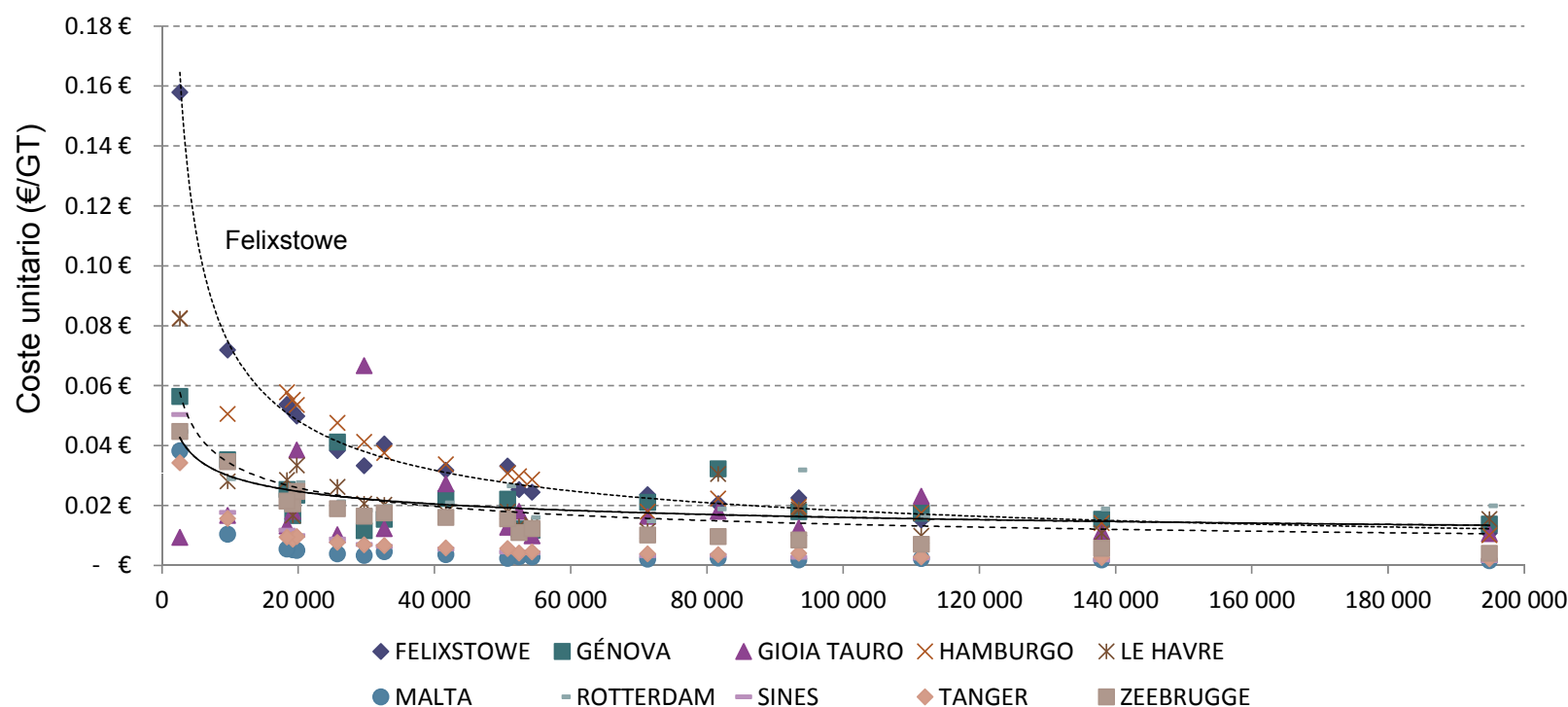
El precio unitario por GT no sigue ninguna relación matemática con el tamaño de los buques (GT) ya que depende del número de remolcadores utilizados y del tipo de buque. Los costes unitarios por GT en Sines y Felixstowe son los más altos entre los puertos analizados.



PRECIO UNITARIO POR GT – AMARRE (E1)

*El precio unitario por GT sigue una relación exponencial negativa con el tamaño de los buques (GT). Los costes unitarios por GT en **Felixstowe, Génova y Rotterdam** son los más altos entre los puertos analizados.*

Las oscilaciones entre costes unitarios se deben a la diferenciación de tarifas entre tipos de buques (roro, ropax, pasajeros, etc.)



ORGANIZACIÓN DE LA PRESENTACIÓN

Introducción y objetivos

Avance de los trabajos

Análisis servicios técnico-náuticos

Silueta de costes

Análisis de indicadores

Base de datos y calculadora costes

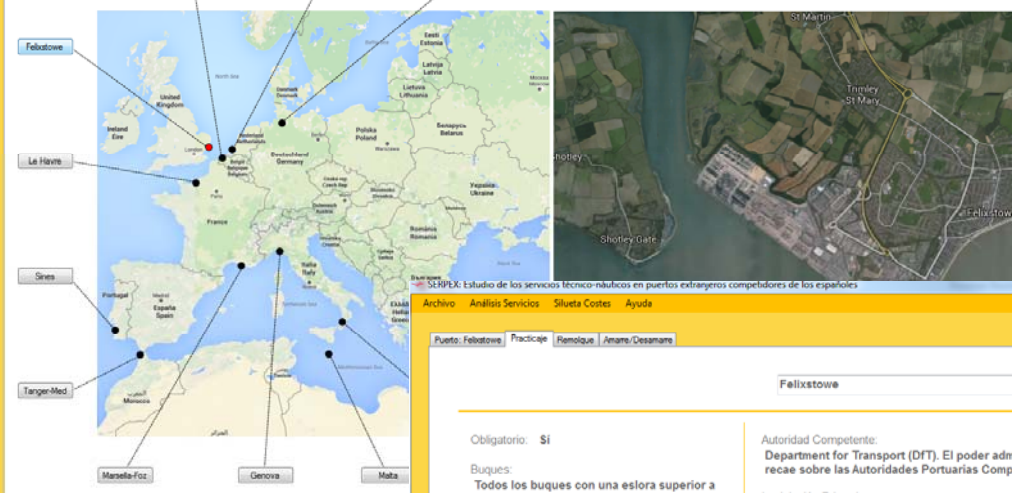
Futuros trabajos

ESTRUCTURA Y CONTENIDOS DE LA APLICACIÓN

SRPEX: Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros competidores de los españoles

Archivo | Análisis Servicios | Situa Costes | Ayuda

Puerto: Felixstowe | Práctico | Remolque | Anam/Desamane



SRPEX: Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros competidores de los españoles

Archivo | Análisis Servicios | Situa Costes | Ayuda

Puerto: Felixstowe | Práctico | Remolque | Anam/Desamane

Felixstowe

Obligatorio: Si	Autoridad Competente: Department for Transport (DfT). El poder administrativo recae sobre las Autoridades Portuarias Competentes	Prestador Servicio: Harwich Haven Authority
Buques: Todos los buques con una eslora superior a 50000m	Legislación Primaria: Pilotage Act 1987, Marine Navigation Act 2013	Tipo Entidad: Organismo público/privado
	Legislación Secundaria: Haven Ports Pilotage Directions 2011	Tipo Contrato: n/a
Sistema PEC: Si	Prestación Servicios y Licencias: Harwich Haven Authority emplea a los prácticos de forma directa y factura por los servicios (público/privada autogestionada)	Número de Trabajadores: 30 prácticos
	Regulación Tarifas: Las autoridades competentes son las CHA, Harwich Haven Authority	Número de Embarcaciones:

BASE DE DATOS Y CALCULADORA DE COSTES

CALCULADORA DE COSTES

SERPEX: Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros competidores de los españoles

Archivo Análisis Servicios Silueta Costes Ayuda

Configuración de los parámetros de cálculo Practicaje Remolque Amarre/Desamarre Global

Selección de Buque:

	Nombre	Tipología	GT	Eslora	Manga	Calado	DWT	Volumen
	NEPTUNE AVRA	CAR-CARRIER	19220	156	24	5,9	5797	22090
	MORNING MERCATOR	CAR-CARRIER	52422	200	33	8,5	23096	56100
	LAUST MAERSK	CONTAINER	50721	266	38	12,7	63000	128372
	ARTHUR MAERSK	CONTAINER	93496	353	43	12,9	109000	195809
	MAERSK MC KINNEY MOLLER	CONTAINER	194849	399	58	15,2	194153	351758
	RAMON LLULL	FAST FERRY	2616	83	13	2	349	2158
	ABEL MATUTES	FERRY	29670	190	26	5,5	10863	27170
	AIDABLU	CRUCERO	71304	253,33	37,8	7,3	7889	69904
	MSC FANTASIA	CRUCERO	137936	334	38	8,6	15000	109151
	CRUISE BARCELONA	ROPAX	54310	225	30	6,8	5000	45900
	EUROCARGO GÉNOVA	RORO	32647	201	26	6,2	10780	32401
	SLOMAN DISCOVERER	CARGA GENERAL	9611	139	21	6,2	12641	18098
	PAPUA	GRANEL SÓLIDO	19796	177	30	9,7	31817	51507

La columna de la izquierda permite seleccionar buques (CTRL para selecciones múltiples, SHIFT para selecciones múltiples continuas).
Hacer click en el título de una columna para ordenar por ese criterio concreto.

☐ Añadir buque personalizado a la selección:

Nombre: **PERSONALIZADO**

Tipología: **CARGA GENERAL**

GT: **0**

Eslora: **0**

Manga: **0**

Calado: **0**

DWT: **0**

Volumen: **0**

Remolcadores: **0**

Selección de Puertos:

- ☐ Felixstowe
- ☒ Genova
- ☐ Gioia Tauro
- ☒ Hamburgo
- ☒ Le Havre
- ☐ Malta
- ☒ Marsella-Foz
- ☐ Rotterdam
- ☒ Sines
- ☒ Tanger-Med
- ☒ Zeebrugge

Parámetros comunes:

Horario: **Nocturno**

Festivo: **No**

Buque sin gobierno: **No**

Conv. Libra/Euro: **1,3618**

Parámetros específicos del servicio:

Practicaje:

Horas extra: **0**

Retraso inicio: **0**

Segundo piloto: **No**

Remolque:

Horas extra: **0**

Retraso inicio: **0**

Duración: **1**

Amarre / Desamarre:

Horas extra: **0**

Retraso inicio: **0**

Cable de acero: **No**

Los parámetros relativos a las horas extra, el retraso del inicio del servicio y la duración se expresan en horas.

Calcular

ORGANIZACIÓN DE LA PRESENTACIÓN

Introducción y objetivos

Avance de los trabajos

Análisis servicios técnico-náuticos

Silueta de costes

Análisis de indicadores

Base de datos y calculadora costes

Futuros trabajos

ACTIVIDADES Y PRÓXIMOS HITOS

1. Contactar con AAPP y operadores de los servicios portuarios para recabar información pendiente sobre tarifas y sobre las variables relativas a las empresas operadoras.
2. Desarrollo de la calculadora de tarifas
3. Evaluación de indicadores de los servicios

ESTUDIO DE LOS SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS EN PUERTOS EXTRANJEROS COMPETIDORES DE LOS ESPAÑOLES



Puertos del Estado



Jordi Girona, 1-3
Edificio C3, despacho S120
08034 Barcelona,
Barcelona, Spain
T. +34 93 413 76 67
F. +34 93 413 76 75
www.cenit.cat

Sergi Saurí Marchán

sergi.sauri@upc.edu

Enrique Martín Alcalde

enrique.martin@upc.edu

MODELOS GESTIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS

MODELOS DE GESTIÓN SERVICIO PRACTICAJE

PUERTO	Autoridad competente	Legislación primaria competente	Legislación secundaria competente	Prestación servicios y licencias	Regulación tarifas
Puertos franceses (Le Havre y Marsella)	<i>Direction Générale des infrastructures, des transports et de la mer</i>	<i>Code des transports et code des ports maritimes</i>	<i>Artículos L 5341-1 al L 5341-18 del Code des Transports (Titre IV)</i>	<p>Se articula a través de 3 entidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> •1r :prácticos y su colectivo •2º:estaciones de practicaaje •3r :sindicato, responsable de los gastos explotación <p>Los servicios de practicaaje son siempre públicos y ofrecidos por colectivos de pilotos.</p>	<p>La autoridad competente es el Prefecto regional.</p> <p>Las tarifas deben adaptarse a los criterios fijados por la regulación nacional del Artículo 4 del Decreto nº 69-515.</p>

MODELOS GESTIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS

MODELOS DE GESTIÓN SERVICIO REMOLQUE

PUERTO	Autoridad competente	Legislación primaria competente	Legislación secundaria competente	Prestación servicios y licencias	Regulación tarifas
Puertos franceses (Le Havre y Marsella)	Autoridad Portuaria Direction Générale des infrastructures, des transports et de la mer	Code des transports et code des ports maritimes Décret n°2009-877 "Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche"	Artículos L 5342-1 al L 5342-6 del Code des Transports (Titre IV)	Concesión sujeta a condiciones de buena explotación impuestas por la Autoridad Portuaria y condiciones de continuidad del servicio y exigencias de seguridad impuestas por el Estado. Plazo de la concesión entre 5 y 15 años	El operador hace una propuesta de tarifas que debe de ser aceptada por una comisión formada por la Autoridad portuaria, representantes de los armadores, otros usuarios del puerto y las administraciones

MODELOS GESTIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS

MODELOS DE GESTIÓN SERVICIO AMARRE

PUERTO	Autoridad competente	Legislación primaria competente	Legislación secundaria competente	Prestación servicios y licencias	Regulación tarifas
Marsella	<i>Prefecture des Bouches-du-Rhone</i> <i>Director General del Puerto</i>	<i>Règlement general de pólce dans les ports maritimes de commerce et de pêche, Article 11</i>	<i>Règlement Particulier de Police dans le Grand Port Maritime de Marseille relatif a l'exercise du Lamanage</i>	Servicio prestado por una sociedad cooperativa con una licencia adjudicada por el Director General del puerto La duración máxima de la licencia es de 6 años Se puede conceder más de una licencia	Tarifas propuestas por la prestadora del servicio que deben ser aprobadas por el Director General del puerto

MODELOS GESTIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS

MODELOS DE GESTIÓN SERVICIO AMARRE

PUERTO	Autoridad competente	Legislación primaria competente	Legislación secundaria competente	Prestación servicios y licencias	Regulación tarifas
Le Havre	<p><i>Préfet de la Seine – Maritime</i></p> <p>Director General del puerto</p>	<p><i>Règlement general de pólce dans les ports maritimes de commerce et de pêche, Article 11</i></p>	<p>Règlement Particulier de Police du port du Havre et du port du Havre-Antfier</p> <p>Conditions d'agrément et d'exercise du lamanage dans les ports du Havre et du Havre-Antfier</p>	<p>Servicio prestado una sociedad cooperativa con una licencia adjudicada por el director general del puerto</p> <p>La duración máxima de la licencia es de 7 años</p> <p>Se puede conceder más de una licencia</p>	<p>Tarifas propuestas por la prestadora del servicio que deben ser aprobadas por el Director General del puerto</p>



REUNIÓN DE SEGUIMIENTO

Madrid, 3 Diciembre 2015

Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros competidores de los españoles

Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios