

Puertos del Estado



Observatorio de Servicios Portuarios

MEMORIA ANUAL DEL OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS 2014

OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

DICIEMBRE 2015

INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.....	4
2.1. OBJETIVOS DEL OBSERVATORIO: COMPETITIVIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	4
2.2. CREACIÓN Y FUNCIONES DEL OBSERVATORIO.	5
2.3. MARCO LEGAL Y NORMATIVA	6
2.4. MIEMBROS DEL PLENO DEL OBSERVATORIO	7
2.5. PLENOS DEL OBSERVATORIO	11
3. TRABAJOS DESARROLLADOS DURANTE EL AÑO	14
3.1. INFORME ANUAL DE COMPETITIVIDAD Y DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	14
3.2. WEB DEL OBSERVATORIO	16
3.3. INDICADORES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	17
3.4. SISTEMA DE GESTIÓN DE INDICADORES (SIGEIN)	19
3.5. SILUETAS DE COSTES	21
3.6. ESTUDIOS DE DETALLE	21
4. RESÚMENES DE LOS ESTUDIOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO	22
4.1. ESTUDIO DE COSTES DE PASO DEL CONTENEDOR POR TERMINALES INTERNACIONALES DEL ENTORNO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES.....	22
4.2. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE CARGA RODAD EN TERMINALES ESPAÑOLAS.....	22
4.3. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE GRANELES SÓLIDOS AGROALIMENTARIOS EN TERMINALES ESPAÑOLAS	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
ANEXO I: NOTAS DE PRENSA OFICIALES SOBRE EL OBSERVATORIO	28

1. INTRODUCCIÓN

En el artículo 123.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM) se establece la creación del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios (en adelante Observatorio), adscrito a Puertos del Estado, cuyos objetivos son analizar las condiciones de competitividad de los servicios portuarios, en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones.

El Observatorio fue constituido en la reunión del Consejo Rector de Puertos del Estado celebrada el 29 de junio de 2012. La primera reunión del Observatorio se celebró el 11 de diciembre de 2012, constituyéndose su pleno, formado por Autoridades Portuarias, prestadores y usuarios de servicios portuarios, representantes de trabajadores y asociaciones de cargadores y clientes.

La elaboración de la Memoria Anual del Observatorio, así como su índice de contenidos fueron aprobados por los miembros del Observatorio en el pleno del 20 de diciembre de 2013. El objetivo de este documento es resumir la actividad del Observatorio durante el año 2014, ofreciendo una visión de todas las tareas, reuniones, trabajos y labores desempeñadas, durante dicho año en el seno del Observatorio.

La Memoria Anual del Observatorio 2014 se compone de los siguientes capítulos:

- OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS: Síntesis y resumen de la actividad del Observatorio durante el año 2014, ahondando en el marco legal, en los miembros que lo componen, en las reuniones llevadas a cabo, trabajos y estudios realizados, etc.
- ESTUDIOS REALIZADOS: Resumen de los estudios específicos finalizados durante el año 2014:
 - “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodad en terminales españolas”.
- ANEXO: Notas de prensa oficiales sobre el Observatorio.

2. OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Durante el año 2014 se llevaron a cabo dos nuevas reuniones del Pleno. La primera llevada a cabo el 11 de septiembre y la segunda llevada a cabo el 17 de diciembre. Asimismo, desde el 28 de enero se encuentra operativa la Oficina Técnica del Observatorio, cuya responsabilidad corresponde a la UTE conformada por las empresas MC VALNERA y SBC.

En este año 2014 el Observatorio cumplió su segundo aniversario. Tras un primer año en el que se sentaron las primeras bases y se desarrollaron las primeras actividades, el segundo año ha servido para confirmar la posición del Observatorio como un ente que ejerce una función fundamental en cuanto al análisis, estudio y desarrollo de recomendaciones y diagnósticos del sector de los servicios portuarios.

Cabe destacar que durante este año Puertos del Estado ha elaborado por primera vez el Informe Anual de Competitividad, en base a los estudios, análisis y diagnósticos del propio Observatorio. Asimismo, se han elaborado nuevos estudios específicos, se ha publicado la página web, se ha iniciado la creación del Sistema de Gestión de Indicadores, etc.

2.1. OBJETIVOS DEL OBSERVATORIO: COMPETITIVIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Los datos del tráfico portuario al cierre del año confirman que 2014 es el año de la recuperación económica española, y que se ha conseguido un hito en el movimiento de mercancías en los puertos españoles. Las 482.030.313 toneladas manipuladas, con un incremento del 5,12% respecto a 2013, reflejan el buen momento de los puertos españoles, y se sitúan en los niveles pre-crisis.

Si atendemos a la forma de presentación, el grupo de los graneles, particularmente los sólidos, han experimentado crecimientos muy superiores a la media, +11,7%. El grupo de mercancías más numeroso (46,5%) y más rentable para la actividad de gran parte de los puertos españoles es el de la mercancía general, que con 217,7 millones de toneladas creció un 2,1%. Igualmente, el tráfico ro-ro, vehículos industriales cargados de mercancías que viajan en barco, creció un 8%, superando los 47,9 millones de toneladas, con el consiguiente beneficio para la reducción de la congestión de las carreteras y de emisiones de gases contaminantes.

Por lo que respecta al movimiento de pasajeros, el tráfico total se ha mantenido en parámetros similares a 2013, con 28,7 millones de personas y 7,6 millones de cruceristas.

Del conjunto de las 28 Autoridades Portuarias que gestionan los 46 puertos de interés general del Estado, los situados en el Mediterráneo acapararon cerca del 67% del total de mercancías, con un incremento medio del 6,5%. Por volumen de mercancías destacó Bahía de Algeciras, que con sus 95 millones de toneladas sigue liderando los puertos del Sur de Europa, al igual que en contenedores, con 4,5 millones de TEUs, la mayor parte de ellos en tránsito. Valencia, siempre a la zaga, ocupó la segunda posición tanto en mercancías como en contenedores, con 4,4 millones, aunque con un mayor peso del import/export en sus tráfico; y Barcelona la tercera posición.

Por lo que respecta a los puertos peninsulares del Atlántico y el Cantábrico, que acumulan el 27% del tráfico nacional, 130,7 millones de toneladas, su crecimiento medio fue más reducido, un 3,4%. Bilbao se sitúa en

posición destacada con más de 31 millones de toneladas, aunque ha despuntado de manera singular Pasaia, con un incremento del 18,5%.

Los puertos españoles configuran un eje neurálgico en el desarrollo del transporte marítimo a nivel internacional y una plataforma logística para todo el sur de Europa. Debido a la actual coyuntura económica, la competencia interportuaria se ha intensificado y sólo los puertos que son capaces de adaptarse a las nuevas necesidades y que pueden prestar unos servicios portuarios de calidad, fiables y a precios competitivos estarán en condiciones de mantener sus tráficos.

La entrada en vigor de la Ley 33/2010, y del posterior TRLPEMM, marcan como uno de sus objetivos principales el fomento de la eficiencia y la competitividad de los puertos a través de la promoción de la competencia. La Ley avanza en la liberalización de los servicios portuarios y, en particular, destaca el servicio portuario de manipulación de mercancías en donde se introducen algunas modificaciones con las que pretende dotar de transparencia, así como normalizar el acceso a la profesión y a la formación.

Ganar competitividad en el sector portuario se debe a reducir costes, aumentar en eficiencia y calidad y ganar en fiabilidad; es decir, ganar en productividad. Para ello es necesario que se impliquen todos los agentes, entes, organismos, asociaciones y administraciones relacionados con el sector portuario.

El Observatorio se crea con el objeto de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y calidad de los servicios portuarios y para acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones. Es fundamental que los puertos españoles guiados por el Observatorio y a través de los organismos públicos y los operadores portuarios aseguren una buena posición competitiva, atendiendo con eficacia los intereses de sus clientes, navieros y cargadores.

2.2. CREACIÓN y FUNCIONES DEL OBSERVATORIO.

Tal y como se cita anteriormente, la constitución del Observatorio se produjo el 11 de diciembre de 2012, fecha en la que se llevó a cabo el primer pleno. El Observatorio, constituido por el artículo 123 del TRLPEMM, es un órgano colegiado de carácter consultivo, adscrito al organismo público de Puertos del Estado, cuyo Consejo Rector ha aprobado su composición y normas de funcionamiento.

Entre las funciones del Observatorio se encuentran:

- Recopilar y analizar toda la información necesaria para la elaboración del Informe Anual de Competitividad del mercado de los servicios portuarios.
- Desarrollar la información necesaria y suficiente al objeto de establecer las recomendaciones necesarias con la finalidad de garantizar la libre competencia en la prestación de los servicios portuarios.
- Elaborar los indicadores de competitividad del conjunto del sistema portuario de titularidad estatal.
- Elaborar estudios e informes referidos a los servicios portuarios con el objeto de permitir efectuar comparaciones, en materia de competencia, entre los distintos operadores del sistema portuario español, así como entre dichos prestadores y los de otros sistemas portuarios europeos.

- Desarrollar y mantener la web del Observatorio.
- Crear el simulador de costes de los servicios portuarios, así como las siluetas de costes.
- Realizar estudios, elaborar propuestas y desarrollar las actuaciones que considere oportunas, por iniciativa propia o a petición de Puertos del Estado.

2.3. MARCO LEGAL Y NORMATIVA

El artículo 123 del TRLPMM cita lo siguiente, en cuanto a la creación del Observatorio:

“Artículo 123. Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios.

1. *Se crea un Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, adscrito a Puertos del Estado, con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones.*

Por acuerdo del Consejo Rector de Puertos del Estado se establecerá la composición y funcionamiento del Observatorio Permanente, debiendo quedar garantizada la presencia de las organizaciones más representativas y representativas de los prestadores, trabajadores y usuarios de los servicios portuarios.

2. *Puertos del Estado elaborará un informe anual de competitividad a partir de los análisis y conclusiones del observatorio permanente. Dicho informe será elevado al Ministerio de Fomento.”*

El artículo 125 del TRLPMM cita lo siguiente, en cuanto a la competitividad de los servicios portuarios:

“...b) Establecer recomendaciones para las Autoridades Portuarias y entidades prestadoras de servicios, con arreglo a las conclusiones emitidas por el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.”

Además de por los citados artículos, el Observatorio se rige por su propio reglamento interno, elaborado y aprobado por el Pleno del Observatorio. Dicho reglamento podrá ser reformado por acuerdo de sus miembros.

El reglamento cuenta con un total de once artículos, en los cuales se regula entre otros aspectos la actividad y funciones del Observatorio, los miembros que lo componen, la oficina técnica, la confidencialidad, etc. El reglamento del Observatorio fue aprobado por los miembros del pleno en la sesión plenaria del 11 de diciembre de 2012.

El propio reglamento establece que en lo no previsto en el propio reglamento, el funcionamiento del pleno del Observatorio se ajustará a lo dispuesto en el capítulo II del Título II de la Ley 30/1992, de 26 de

noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, relativo a los Órganos Colegiados.

2.4. MIEMBROS DEL PLENO DEL OBSERVATORIO

Tal y como se indica en su reglamento, el órgano de gobierno del Observatorio es el pleno. El pleno del Observatorio está integrado por el presidente del Observatorio, los vocales y el secretario.

El cargo de presidente corresponde al presidente de Puertos del Estado. El mandato de los vocales es de 2 años, pudiendo ser reelegidos, por el mismo periodo de tiempo, indefinidamente. En la actualidad, son vocales del Observatorio las siguientes personas:

	EMPRESA/ORGANISMO	VOCAL TITULAR	E-MAIL VOCAL TITULAR
Puertos del Estado	Puertos del Estado	Ignacio Javier Arrondo Peral	iarrondo@puertos.es
	Puertos del Estado	M ^a Jesús Calvo Andrés	mjcalvo@puertos.es
	Puertos del Estado	Julio de la Cueva Aleu	jcueva@puertos.es
	Puertos del Estado	Alfonso González Barrios	agbarrios@puertos.es
Autoridades Portuarias con representación permanente	Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras	D. José Luis Hormaechea Escós <i>Director General</i>	direccion@apba.es
	Autoridad Portuaria de Barcelona	D. José Alberto Carbonell <i>Director General</i>	director.general@portdebarcelona.cat
	Autoridad Portuaria de Bilbao	D. Luis Gabiola Mendieta <i>Director Comercial</i>	lgabiola@bilbaoport.es
	Autoridad Portuaria de Valencia	D. Juan Antonio Delgado Mompó <i>Director del Área de Planificación Estratégica y Transformación</i>	delgado@valenciaport.com

Autoridades Portuarias con turno rotatorio 1er año	Autoridad Portuaria de Almería	D. Fernando Sánchez Núñez <i>Jefe del Departamento de Explotación y Conservación</i>	fsanchez@apalmeria.com
	Autoridad Portuaria de Cartagena	D. Jose Pedro Vindel Muñiz <i>Director</i>	pvindel@apc.es
	Autoridad Portuaria de Las Palmas	D. Esteban del Nero Beneitez	enero@palmasport.es
	Autoridad Portuaria de Santander	D. David Marcano Ceballos <i>Jefe del Área de Explotación y Planificación</i>	dmarcano@puertosantander.com
	Autoridad Portuaria de Sevilla	D. Fausto Arroyo Crejo <i>Director</i>	direccion@apsevilla.com
	Autoridad Portuaria de Vigo	D. Manuel Arcos Romero <i>Responsable de Operaciones Portuarias</i>	manuelarcos@apvigo.es
Org. Oficial	Dirección General de la Marina Mercante	D. Víctor Jiménez Fernández <i>Subdirector Gral. de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima</i>	mvmoral@fomento.es
Proveedores de servicios portuarios / Operadores portuarios	ANARE Asociación Nacional de Remolcadores de España	D. Vicente Boluda Fos <i>Presidente</i>	remolcador@anare.com asociacion@anare.com
	AEEA Asociación Española Empresas de Amarre	D. Fernando Vidal Raposo <i>Presidente</i>	secretariogeneral@amarradores.es
	ANESCO Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques	D. Manuel Cambrón Sánchez <i>Vicepresidente del Comité Ejecutivo de Estibadores de ANESCO</i>	mcambron@noatum.com; Anesco@anesco-estib-consi.com

	ANAM Asociación Nacional de Agentes MARPOL	Dña. María Jesús Ocampos Cerrato <i>Secretaria General</i>	mariajesus.ocampos@anam.es
	Prácticos de Puerto Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto	D. Joan Roig Carcellé <i>Presidente</i>	secretariogeneral@practicosdepuerto.es colegio@practicosdepuerto.es
Trabajadores portuarios	UGT Unión General de Trabajadores	D. José Antonio Olaizola Azaldegui <i>Secretario Federal del Sector Puertos, Aduanas y Consignatarias</i>	puertos@tcmugt.es
	CCOO Comisiones Obreras	D. Ernesto Gómez de la Hera <i>Secretario de Acción Sindical del Sector del Mar de CCOO</i>	egomez@fsc.ccoo.es
	CEEP Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios	D. Víctor M. Díaz Domínguez <i>Abogado</i>	victor.diaz@jusocan.org
Usuarios/Clientes finales	FETEIA - OLTRA Federación Española de Transitarios	D. Agustín Montori <i>Vicepresidente y Presidente de la Comisión Marítima de esta Federación española de Transitarios</i>	amontori@alggrupo.com
	Consejo General de los Colegios de Agentes y Comisionistas de Aduanas	D. José Miguel Soldevilla Aparicio <i>Presidente</i>	jmiguelsoldevilla@representantesaduaneros.com
	ANAVE Asociación de Navieros Españoles	D. Adolfo Utor <i>Presidente</i>	beatriz.garcia@balearia.com / info@anave.es
	AEUTRANSMER Asociación Española de Cargadores y Usuarios del Transporte de Mercancías	D. Carlos Castán Saenz	correo@aeutransmer.com

TRANSPRIME Asoc. Española de Empresas de Transporte Privado de Mercancías y Grandes Usuarios de Servicios Públicos	D. Juan Guasch <i>Responsable de logística de Bodegas Torres, S.A.</i>	jguasch@torres.es transprime@transprime.es
SPC-Spain Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia	D. Manuel Carlier <i>Presidente</i>	mcarlier@anave.es info@shortsea.es
AECOC Asociación Española de Codificación Comercial	D. Alejandro Sánchez <i>Director de Logística</i>	asanchez@aecoc.es
UNISTOCK Asociación Europea de Almacenistas Portuarios de Granos, Cereales y sus derivados	D. Andrés Gómez <i>Presidente</i>	andres.gb@grupogof.com
ANFAC Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones	D. Mario Armero <i>Vicepresidente Ejecutivo</i>	mario.armero@anfacs.com
OFICEMEN Agrupación de Fabricantes de Cemento de España	D. Aniceto Zaragoza <i>Director General</i>	azaragoza@oficemen.com
ASTERQUIGAS Asociación Española de Terminales Receptoras de Graneles Químicos, Líquidos y Gases	D. Manuel González Anta <i>Director de Relaciones Institucionales</i>	mganta@asterquigas.org info@asterquigas.org
Consejo Superior Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España	D. Modesto Piñeiro García-Lago <i>Presidente de la Cámara de Cantabria</i>	presidencia@camaracantabria.com
UNESID Unión de Empresas Siderúrgicas	D. Andrés Barceló <i>Director General</i>	abarcelo@unesid.org



2.5. PLENOS DEL OBSERVATORIO

Durante el año 2014 se han llevado a cabo un total de dos plenos del Observatorio. A continuación se resume el orden del día y los temas tratados en dichos plenos.

- **11/09/14: 4º Pleno del Observatorio**

El cuarto pleno del Observatorio se celebró el día 11 de septiembre de 2014. El Orden del Día de esta reunión fue el siguiente:

1. Bienvenida del Presidente.
2. Aprobación del acta de la reunión anterior.
3. Informe Anual de Competitividad de los Servicios Portuarios e Indicadores del año 2013.
4. Memoria Anual del Observatorio del año 2013.
5. Presentación de la página web del Observatorio.
6. Indicadores de los próximos años.
7. Simulador de tarifas y siluetas de costes.

8. Presentación “Estudio de costes de las terminales de contenedores de países competidores.”, elaborado por DREWRY.
9. Presentación del "Estudio de la Cadena de Costes para el tráfico de Carga Rodada en Terminales Españolas", elaborado por IDOM.
10. Ruegos y preguntas

Resumen de contenidos y acuerdos adoptados:

Se acordó avanzar en el contenido de los indicadores que conformarán el documento de "Análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios", que será la base del primer Informe Anual de Competitividad, que se presentará a principios de 2015, y Puertos del Estado remitirá al Ministerio de Fomento.

Además, se hizo entrega a los miembros del pleno el borrador de la Memoria Anual 2013 para su posterior aprobación, en el que se recogen los trabajos y actuaciones llevados a cabo durante dicho ejercicio.

Igualmente, se informó de los avances de los tres estudios actualmente en marcha ("Costes de las terminales de contenedores de países competidores", "La cadena de costes para el tráfico de carga rodada en las terminales españolas", y "La cadena de costes para el tráfico de graneles sólidos agroalimentarios en las terminales españolas"), en los que se analizan siete puertos de Europa y de la cuenca Mediterránea en el primero de los estudios, y una quincena de puertos españoles en los otros dos.

Finalmente, se presentó a los miembros la nueva página web del Observatorio, que estará disponible durante el mes de septiembre, que será la plataforma de información sobre los servicios portuarios. En la misma, los usuarios tendrán acceso a informaciones como servicios, tarifas, pliegos, siluetas de costes, indicadores, etc.

• 17/12/14: 5º Pleno del Observatorio.

La quinta reunión del pleno del Observatorio se llevó a cabo el 17 de diciembre de 2014. El Orden del Día seguido durante esta segunda reunión fue el siguiente:

1. Bienvenida del Presidente.
2. Aprobación del acta de la reunión anterior.
3. Presentación del “Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Graneles Sólidos Agroalimentarios en Terminales Españolas.”
4. Presentación del “Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Carga Rodada en Terminales Españolas”

5. Avance del “Estudio de Costes de las Terminales de Contenedores de Países Competidores”.
6. Presentación del documento “Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios 2013”.
7. Herramientas y aplicaciones para la gestión del Observatorio.
8. Propuesta de realización de estudios del año 2015.
9. Ruegos y preguntas

Resumen de contenidos y acuerdos adoptados:

Durante la reunión fueron presentados los tres estudios de detalle desarrollados durante el año 2014: el “Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Graneles Sólidos Agroalimentarios en Terminales Españolas”, el “Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Carga Rodada en Terminales Españolas” y el avance del “Estudio de Costes de las Terminales de Contenedores de Países Competidores”, todavía en desarrollo.

Asimismo, los miembros del Pleno aprobaron la realización de cuatro nuevos estudios para el año 2015, que vendrían a completar a los cinco ya desarrollados: un estudio dedicado al análisis de la cadena de costes de las terminales españolas de graneles líquidos, otro que analizará la cadena de costes del tráfico de vehículos de mercancía en buques del tipo car-carrier en los puertos españoles, un estudio sobre los servicios técnico-náuticos (amarre, remolque y practicaje) en puertos extranjeros competidores de los españoles y la actualización del “Estudio de la cadena de costes del contenedor nacional”, desarrollado hace dos años, ampliando el análisis al coste completo de la escala.

Otro de los puntos del orden del día fue la presentación de la primera versión del documento de “Análisis y Conclusiones del Mercado de los Servicios Portuarios”. Este documento recoge las conclusiones y recomendaciones que el Observatorio emite sobre el estado del mercado de cada servicio portuario y que servirán de base a Puertos del Estado para la elaboración del Informe Anual de Competitividad del Mercado de los Servicios Portuarios, documento que será elevado al Ministerio de Fomento.

Además, se comunicó que durante el año 2014 se llevará a cabo el desarrollo de un sistema de información que dé soporte a la captura, la consolidación, el análisis y el reporte de un conjunto de indicadores establecidos por el Observatorio. Complementariamente, esta herramienta ofrecerá un valor añadido a las Autoridades Portuarias que podrá analizar la evolución de sus indicadores y contrastar sus niveles de competitividad en el sector.

3. TRABAJOS DESARROLLADOS DURANTE EL AÑO

A continuación se resumen los principales trabajos desarrollados durante el año 2014 por el Observatorio y la Oficina Técnica del Observatorio.

3.1. INFORME ANUAL DE COMPETITIVIDAD Y DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

Durante el primer trimestre del año se elaboró el “Informe Anual de Competitividad 2013”. El informe se dividía en 5 capítulos: introducción, valoración global, balance anual de la actividad portuaria, servicios portuarios (descripción e indicadores) y estudios de detalle, así como dos anexos (base de datos de indicadores y base de datos estadística). Los indicadores del año 2013 se desarrollaron en base a los datos de las distintas aplicaciones y estadísticas de Puertos del Estado.

Tanto el Informe anual como los Indicadores del año 2013 fueron evaluados por la Oficina Técnica y los responsables de diversos departamentos de Puertos del Estado. Finalmente, se decidió solicitar una verificación de datos de servicios y facturación de las licenciatarias a las Autoridades Portuarias.

Durante el cuarto trimestre del año se consolidaron los datos enviados por las Autoridades Portuarias y se elaboraron los nuevos indicadores del año 2013. Asimismo, se elaboró un nuevo documento en el que se analizarían e incluirían dichos indicadores: “Documento de Análisis y Conclusiones del Mercado de los Servicios Portuarios”. Este es el documento que el Observatorio emite a Puertos del Estado para que a partir de él se desarrolle el “Informe Anual de Competitividad”. Asimismo, se desarrolló una nueva versión del Informe Anual de Competitividad, adaptando los contenidos a la nueva estructura.

INFORME ANUAL DE COMPETITIVIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

AÑO 2013

MARZO 2015

INFORME ANUAL DE COMPETITIVIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS DEL AÑO 2013	
INDICE	
1. INTRODUCCIÓN.....	3
1.1. OBJETO Y ALCANCE.....	3
1.2. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL DEL AÑO 2013.....	4
1.2.1. TRABAJOS PORTUARIOS DEL AÑO 2013.....	4
1.2.2. ESTADIOS FINANCIEROS DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL, AÑO 2013.....	5
1.3. COMPETITIVIDAD DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL.....	6
1.4. SERVICIOS PORTUARIOS.....	7
1.5. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL ESTADO DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS EN EL AÑO 2013.....	8
2. SERVICIO PORTUARIO DE PRACTICAJE.....	10
2.1. DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.....	10
2.2. ENTORNO COMPETITIVO DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.....	11
2.3. FACTORES DE COMPETITIVIDAD DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.....	12
2.4. INDICADORES DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.....	12
2.4.1. INDICADORES DE NIVEL DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.....	12
2.4.2. INDICADORES DE RECUBRIMIENTO DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.....	13
2.4.3. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.....	15
2.4.4. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.....	17
2.5. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.....	32
3. SERVICIO PORTUARIO DE REMOLQUE.....	34
3.1. DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO DE REMOLQUE.....	34
3.2. ENTORNO COMPETITIVO DEL SERVICIO DE REMOLQUE.....	34
3.3. FACTORES DE COMPETITIVIDAD DEL SERVICIO DE REMOLQUE.....	35
3.4. INDICADORES DEL SERVICIO DE REMOLQUE.....	35
3.4.1. INDICADORES DE NIVEL DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE REMOLQUE.....	35
3.4.2. INDICADORES DE RECUBRIMIENTO DEL SERVICIO DE REMOLQUE.....	36
3.4.3. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE REMOLQUE.....	41
3.4.4. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE.....	52
3.5. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE REMOLQUE.....	57
4. SERVICIO PORTUARIO DE AMARRE Y DESAMARRE.....	70
4.1. DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE.....	70
4.2. ENTORNO COMPETITIVO DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE.....	70
4.3. FACTORES DE COMPETITIVIDAD DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE.....	70
4.4. INDICADORES DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE.....	71
4.4.1. INDICADORES DE NIVEL DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE AMARRE.....	71
4.4.2. INDICADORES DE RECUBRIMIENTO DEL SERVICIO DE AMARRE.....	72
4.4.3. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE AMARRE.....	74
4.4.4. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE AMARRE.....	80
4.5. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE AMARRE.....	84

INFORME ANUAL DE COMPETITIVIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS DEL AÑO 2013	
5. SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE.....	95
5.1. DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE.....	95
5.2. ENTORNO COMPETITIVO DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE.....	95
5.3. FACTORES DE COMPETITIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE.....	96
5.4. INDICADORES DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE.....	97
5.4.1. INDICADORES DE NIVEL DE COMPETENCIA DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE.....	97
5.5. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO AL PASAJE.....	98
6. SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	99
6.1. DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	99
6.2. ENTORNO COMPETITIVO DEL SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	100
6.3. FACTORES DE COMPETITIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	101
6.4. INDICADORES DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	102
6.4.1. INDICADORES DE NIVEL DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	102
6.4.2. INDICADORES ECONÓMICOS FINANCIEROS DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	103
6.5. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	105
7. SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS.....	106
7.1. DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS.....	106
7.2. ENTORNO COMPETITIVO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS.....	107
7.3. FACTORES DE COMPETITIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS.....	107
7.4. INDICADORES DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS.....	108
7.4.1. INDICADORES DE NIVEL DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS.....	108
7.5. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS.....	112
8. RECOMENDACIONES.....	113
9. MEDIDAS CORRECTIVAS LLEVADAS A CABO DURANTE EL 2013.....	117
ANEXO I: BALANCE ANUAL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN ESPAÑA.....	119
A.1.1. TRÁFICO DE MERCANCÍAS DEL AÑO 2013.....	119
A.1.2. INVERSIÓN PORTUARIA.....	126
ANEXO II: PRESENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.....	129
A.2.1. ESTUDIO DE LA ESTRUCTURA DE COSTES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-ANÁLITICO.....	129
A.2.2. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES DEL CONTENEDOR NACIONAL.....	136

El documento de “Documento de Análisis y Conclusiones del Mercado de los Servicios Portuarios” fue presentado ante los miembros del Pleno del Observatorio durante la 5ª reunión, celebrada el 17 de diciembre.

El Informe Anual de Competitividad se trata del primer informe realizado por el Ejecutivo en este ámbito, a pesar de que, en el año 2003, la Ley 48/2003 crease el Observatorio Permanente de los Servicios Portuarios e impusiese a Puertos del Estado la elaboración del documento.

Tras el análisis de indicadores de grado de competencia, económicos, de actividad y de recursos, el informe señala entre sus principales conclusiones la ausencia de competencia efectiva en algunos servicios portuarios que se realizan en los puertos españoles, aunque en otros existe una competencia real.

En las conclusiones del Observatorio se considera especialmente importante que las Autoridades Portuarias actualicen los pliegos de condiciones de estos servicios, eliminando exigencias excesivas en las clausuras, minimizando las barreras de entrada y salida de los operadores, orientando dichos pliegos a la teórica multiplicidad de prestadores y atendiendo las particulares de cada puerto.

Del mismo modo, se advierte de la importancia de establecer tarifas máximas que sean realistas. Otros aspectos a mejorar serían la monitorización de los datos de los operadores, con la exigencia de estos por parte de los puertos a las empresas, ya que “ha habido dificultades a la hora de crear los indicadores económicos”, para lo que sería conveniente desarrollar un sistema informático que facilitara su recopilación y tratamiento, algo que ya ha sido iniciado.

También sería interesante, según el informe, que se elaborasen documentos similares con los datos de los puertos más importantes de otros países del entorno, a fin de realizar comparaciones y establecer estrategias tendentes a “mejorar la competitividad de nuestros puertos”.

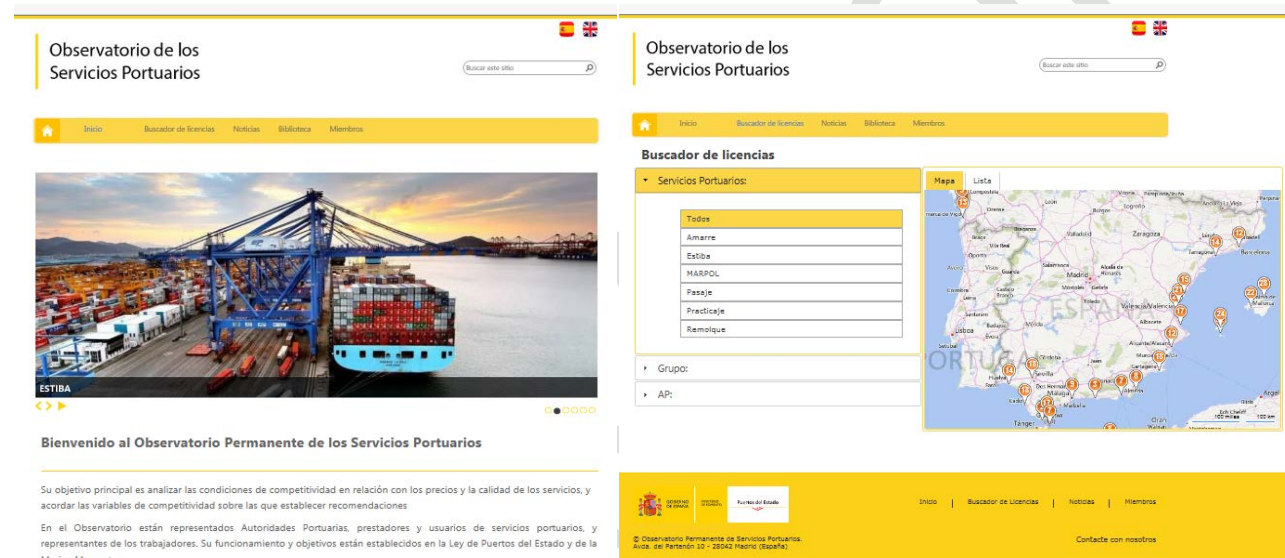
Cabe destacar que el principal valor del informe es que con su elaboración se han sentado las bases para posteriores informes, abriendo un camino que debe continuar en el futuro.

3.2. WEB DEL OBSERVATORIO

Durante el año 2014 se ha desarrollado la web del Observatorio. Esta web está alojada en los servidores centrales de Puertos del Estado. Consta de un área pública y un área privada exclusiva de los miembros del Observatorio.

El área pública consta de diversas secciones, entre las que cabe destacar la sección de noticias, el buscador de licencias, la sección de documentos, etc. En esta área, cualquier usuario tiene acceso a la documentación relativa a los servicios portuarios de todas las Autoridades Portuarias: pliegos, licencias, tarifas máximas, etc.

Asimismo, en la web están disponibles todos los documentos de interés que el Observatorio decide compartir de manera pública: Informe Anual de Competitividad, Memorias de Comunicación de los Estudios de detalle, etc.



Complementariamente al desarrollo de la web se han llevado a cabo una serie de tareas:

- Se ha evaluado y analizado el marco tecnológico y los sistemas de información de Puertos del Estado. De cara a implementar la recopilación de datos y permitir el desarrollo de herramientas y aplicaciones web para simuladores, siluetas, etc. se ha analizado y evaluado el desarrollo de un aplicativo para la captura de los datos necesarios para el Observatorio. Este aplicativo estará alojado en los servidores de Puertos del Estado y se alimentará con los datos que las Autoridades Portuarias cubrirán en dicho aplicativo. En una primera fase, este sistema permitiría el desarrollo de los Indicadores del Observatorio. Se dejaría abierta la posibilidad de integrar otras bases de datos en fases posteriores: indicadores del CMI, base de datos del Departamento de Regulación de Servicios, etc.
- La Oficina Técnica ha llevado a cabo el análisis funcional para integrar la información de los indicadores en el aplicativo y poder extraer información comparativa y agregada.
- Se ha revisado y corregido la clasificación de los grupos empresariales de las empresas prestadoras del Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios.

- Se ha implementado y perfeccionado la web: programando su navegación, volcando la información recopilada, desarrollando aplicaciones complementarias, definiendo tablas y contenidos, etc.
- Se ha mantenido y actualizado periódicamente el apartado de noticias, así como los documentos interesantes.

Noticias de los Servicios Portuarios



ADOLFO UTOR FELICITA A PUERTOS POR LA PUESTA EN MARCHA DEL OBSERVATORIO EN SU DISCURSO DE DESPEDIDA COMO PRESIDENTE DE ANAVE

Se produce el cambio de presidencia en ANAVE tras seis años en los que Adolfo Utor (Balearia) ha estado al frente de la entidad, dejando paso a Alejandro Aznar (Naviera Ibaizabal), que compaginará el cargo con la presidencia del Clúster Marítimo Español.



PUBLICADO EL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE AMARRE EN LOS PUERTOS DE LA A.P. DE TENERIFE

Resolución de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife por la que se acuerda la aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares del servicio portuario de amarre y desamarre de buques



PUBLICADO EL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE PRACTICAJE EN EL PUERTO DE ARRECIFE

Resolución de 24 de abril de 2015, de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, por la que se publica la aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio Portuario de Practicaje en el Puerto de Arrecife.



PUBLICADO EL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE PRACTICAJE EN EL PUERTO DE CEUTA

Resolución de 9 de abril de 2015, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se publica la aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio Portuario de Practicaje en el Puerto de Ceuta.

Documentos y Novedades

✓ Documento	Nombre
	PLIEGO DE AMARRE AP TENERIFE
	PLIEGO DE PRACTICAJE EN EL PUERTO DE ARRECIFE
	PLIEGO DE PRACTICAJE DEL PUERTO DE CEUTA
	INFORME ANUAL DE COMPETITIVIDAD AÑO 2013
	Memoria de Comunicación. Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada

Buscador de Licencias



3.3. INDICADORES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Durante el primer trimestre del año se definieron los indicadores de los servicios portuarios. Estos se agrupan en 6 atributos:

- Indicadores de grado de competencia
- Indicadores de actividad
- Indicadores de recursos
- Indicadores de gestión

- Indicadores económicos
- Indicadores de calidad, seguridad y medioambiente



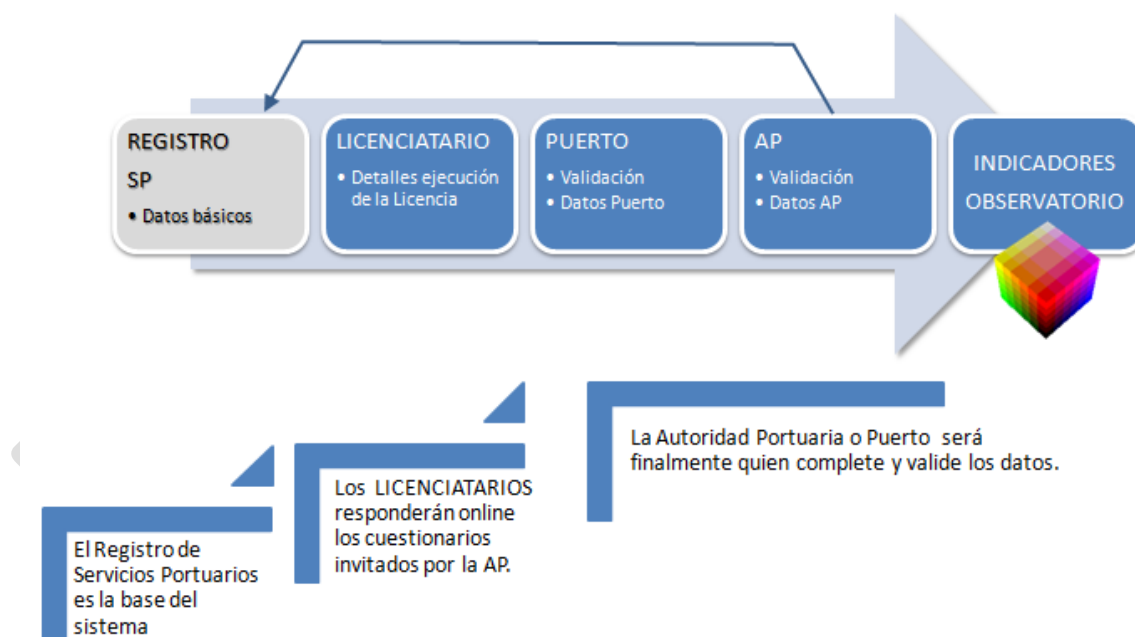
De los indicadores simples, es decir obtenidos directamente de las Autoridades Portuarias o licenciatarias, se obtienen una serie de indicadores mixtos; para ello es necesario combinar varios indicadores simples. En total son unos 70 indicadores genéricos, que se desglosan en 102 indicadores totales, al tener en cuenta las unidades o el objeto del análisis.

Estos indicadores serán los que se utilizarán en futuras versiones del Informe Anual de Competitividad.

3.4. SISTEMA DE GESTIÓN DE INDICADORES (SIGEIN)



Durante los últimos meses del año se valoró y analizó la posibilidad de implantar una herramienta de gestión de los indicadores de los servicios portuarios. Las conclusiones que se obtuvieron de dicho análisis fueron:

- El objetivo es el diseño, desarrollo y puesta en marcha de un nuevo sistema de información que facilite a la captura, consolidación, análisis y el reporte de un conjunto de indicadores establecidos por el Observatorio.
- Complementariamente, la herramienta ofrecerá un valor añadido a las Autoridades Portuarias que podrán analizar la evolución de sus indicadores y contrastar sus niveles de competitividad con el sector.
- La captura de indicadores se organizará en campañas. Una campaña determinará un conjunto de indicadores que deberán ser capturados desde las Autoridades Portuarias entre una fecha de inicio y otra final.
- El aplicativo dispondrá de cuadros de mando, que permitirán a las Autoridades Portuarias contrastar, en cualquier momento, sus indicadores con las medias, máximos y mínimos de un subconjunto de Autoridades Portuarias. Asimismo, el sistema contará con una serie de informes estándar que podrán ser solicitados por los usuarios de forma automática y sencilla.



A finales del año 2014 se inició el proceso de adjudicación del contrato de desarrollo del “Sistema de Gestión de Indicadores” SIGEIN, el cual se desarrollará a lo largo del año 2015. En el momento de la redacción de esta Memoria el SIGEIN se encuentra en pleno desarrollo, por parte de la empresa adjudicataria del contrato (DELAWARE).

Observatorio de los Servicios Portuarios
Sistema De Gestión De Indicadores SIGEIN

Avance: 2%, 3 de 172 campos del servicio en curso. Fin de la campaña: 31/12/2014.

Usuario: **agg-movaniere**
 Campaña: **Campaña 2014**

Autoridad Portuaria de A Coruña

2.1 - Duración media del otorgamiento de licencias (días)
 2.2 - Duración media de la denegación de licencias (días)
 2.3 - Duración media de la tramitación de licencias (días)

Puerto de A Coruña

1.2 - Número de terminales pasaje (nº terminales)
 1.3 - Número de terminales mercancías (nº terminales)
 1.4 - Número de licenciatarios en competencia (nº licenciatarios)
 4.1a - Número de buques entrados en puerto, clasificados por porte (nº buques)
 Graneleros Sólidos
 Graneleros líquidos (tanques)
 Mercancía General Convencional (no Ro-Ro, no contenedores)
 Carga Rodada (Ro-Ro, Con-Ro, Ro-Pax)
 Portacontenedores
 Ferries
 Cruceros

Técnico Nautico
Recepción de Desembarcos
Pasejo
Manipulación de Mercancías

Practique
Remolque
Autore

INDICADORES DE PUERTO

1.1 - Número de licenciatarios, (nº licenciatarios)
 1.6 - Media del plazo de las licencias, (años)
 4.4 - Número de escalas de buques (atraques/desatraques) con exención de practice (PEC), (nº escalas)

INDICADORES DE EMPRESA

CORUÑA PILOTS, S.L.P.

Estado del formulario: **Edición terminada por el licenciatario** Emisor: **emaspejod@grupodelavare.com**
 Receptor: **emaspejod@grupodelavare.com** Fecha: **19/06/2015 10:37:53**
 Mensaje: La empresa CORUÑA PILOTS, S.L.P. ha terminado la edición de los indicadores correspondientes a la campaña Campaña 2014.

1.7 - Años medios que restan para el fin de la licencia, (años)
 2.4 - ¿Ha aportado los datos contables? (sí/no) ☒
 3.1 - Número de empleados dedicados a la prestación del servicio, (nº empleados)
 3.4 - Número de embarcaciones, (nº embarcaciones)

3.4 - Número (nº embarcaciones)	Año anterior	3.5 - Antigüedad media (Años)	Año anterior

4.2.1 - Número de servicios realizados por tramo de G.T. (nº buques)

3.5. SILUETAS DE COSTES

Durante el año 2014 se inició el desarrollo de las siluetas de costes de los servicios portuarios. El objetivo de las siluetas de costes es conocer la distribución de los costes de escala de los buques y operaciones más representativas de cada tráfico en cada uno de los puertos donde puedan hacer escala.

Para ello, se analiza los costes de los servicios técnico-náuticos (practicaje, remolque, amarre), del servicio de recepción de desechos, y en su caso el servicio al pasaje y el servicio de manipulación de mercancías.

Las siluetas son una herramienta que permite conocer, para cada buque y operación modelo, el coste escala en cada puerto, el desglose del coste escala en los distintos servicios, su repercusión por unidad de mercancía o pasajero, así como el desarrollo de comparaciones entre los distintos puertos.

En base a las características de los puertos y a los estudios desarrollados por Puertos del Estado y por el Observatorio se han definido los buques y las operaciones modelo, así como los puertos donde se deben analizar. La primera versión de las siluetas se centrará en resumir los resultados del cálculo del coste escala de los buques tipo definidos en los estudios de detalle elaborados por el Observatorio.

3.6. ESTUDIOS DE DETALLE

Durante el año 2013 el Observatorio ha elaborado los primeros estudios de detalle: el “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de contenedores en las operaciones de exportación” y el “Estudio de la estructura de costes de los servicios portuarios técnico-náuticos”). Ambos fueron desarrollados por empresas externas, con amplios conocimientos y destacada experiencia en el sector.

En la tercera reunión del Pleno del Observatorio se acordó la elaboración de tres nuevos estudios a desarrollar durante el año 2014:

- “Estudio de costes de paso del contenedor por terminales internacionales del entorno de los puertos españoles”. Este estudio fue desarrollado por la consultora internacional DREWRY.
- “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodad en terminales españolas”. Este estudio fue desarrollado por IDOM Consulting.
- “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de graneles sólidos agroalimentarios en terminales españolas”. Este estudio fue desarrollado por la consultora TYRRELL Shipping Consultants, S.L.

En el siguiente apartado se muestra un resumen ejecutivo del “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodad en terminales españolas”. Los otros dos estudios se finalizarán a lo largo del año 2015, por lo que su resumen ejecutivo se incluirá en la Memoria Anual del Observatorio de dicho año.

4. RESÚMENES DE LOS ESTUDIOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO

4.1. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE CARGA RODAD EN TERMINALES ESPAÑOLAS

Empresa Redactora: IDOM Consulting

Resumen: El estudio tiene como objeto el análisis de la cadena de costes que intervienen en las operaciones de carga y descarga del tráfico rodado en los puertos españoles. Son objeto del estudio el tráfico de mercancía autopropulsada (camiones), plataformas y remolques, quedando excluido el tráfico de vehículos nuevos. Es decir, se han analizado las mercancías transportadas por buques Ro-Ro y Ro-Pax, pero no por buques Car-Carrier.

El tráfico de carga rodada tiene un peso significativo dentro del sistema portuario español. En el año 2013, el tráfico de carga rodada fue de 44.763.343 toneladas, lo que representa un incremento del 3,87% con respecto al año 2012. El tráfico de carga rodada representó un 9,76% sobre el tráfico total portuario y un 20,98% del volumen total de mercancía general.

En el análisis de las operaciones de buques Ro-Pax se ha tenido en cuenta la influencia del transporte de pasajeros y de vehículos en régimen de pasaje. Para ello, se ha obtenido el porcentaje de costes imputables a este tipo de tráfico. Este porcentaje se ha excluido del estudio, ya que el objetivo de éste consiste en analizar el coste de las operaciones de carga y descarga del tráfico rodado, permitiendo realizar el análisis de manera conjunta para buques Ro-Pax y buques Ro-Ro.

Como objeto del estudio se ha seleccionado una terminal en cada una de las siguientes Autoridades Portuarias:

1. Bahía de Algeciras
2. Bahía de Cádiz
3. Baleares
4. Barcelona
5. Bilbao
6. Las Palmas
7. Santa Cruz de Tenerife
8. Santander
9. Valencia
10. Vigo

Así, se ha estudiado de manera independiente el paso de las mercancías por cada una de las terminales seleccionadas en cada uno de los puertos anteriores.

La metodología utilizada para el estudio se ha estructurado en dos fases principales, que han sido ejecutadas en serie. Las tareas e hitos desarrollados en dichas fases se resumen brevemente a continuación:

1. Elaboración de una base de datos como input para el estudio comparativo de costes

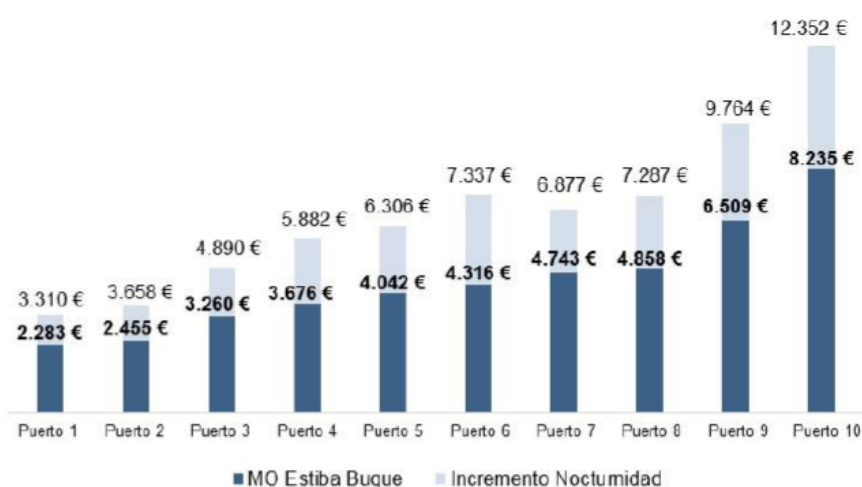
- i. Recopilación de todos los datos requeridos para el estudio a partir de la realización de visitas in-situ a terminales y Autoridades Portuarias.
 - ii. Definición de las operaciones modelo de buques a utilizar para realizar la comparativa entre terminales. En base a un análisis de la tipología de buques que atracan de forma regular en las 10 terminales estudiadas, se han seleccionado 3 buques Ro-pax tipo y 3 buques Ro-Ro tipo. El proceso de selección se ha llevado a cabo mediante métodos estadísticos.
 - iii. A partir de los datos recopilados en las visitas a terminales y Autoridades Portuarias se ha creado una base de datos en formato Excel, estructurada de manera que facilite la extracción de información para el cumplimiento de los objetivos de la siguiente fase del proyecto.
2. Estudio de costes y generación de indicadores
- i. Comparativa de costes entre terminales a partir del análisis de costes de las operaciones modelo. La cadena de costes se ha desglosado en 8 costes diferenciados, de los cuales 4 son directos o aplicables a la escala del buque (Mano Obra buque, tasas mercancía, tasas buque, servicios técnico náuticos/Marpol), y 4 son costes indirectos (suelo, maquinaria, MO explanada, y generales). A partir de la base de datos creada en la primera fase, se han obtenido cada uno de los 8 costes para cada terminal y operación modelo de buque, permitiendo así realizar el correspondiente análisis comparativo entre terminales.
 - ii. Como herramienta adicional para el análisis y comparativa entre terminales, se han definido 12 indicadores clave para la gestión del tráfico de carga rodada. Algunos de los más interesantes para el Observatorio pueden ser el coste de la mano de obra de estiba del buque por plataforma o el coste de la escala por plataforma.

A continuación se muestra un resumen de los resultados obtenidos en el estudio:

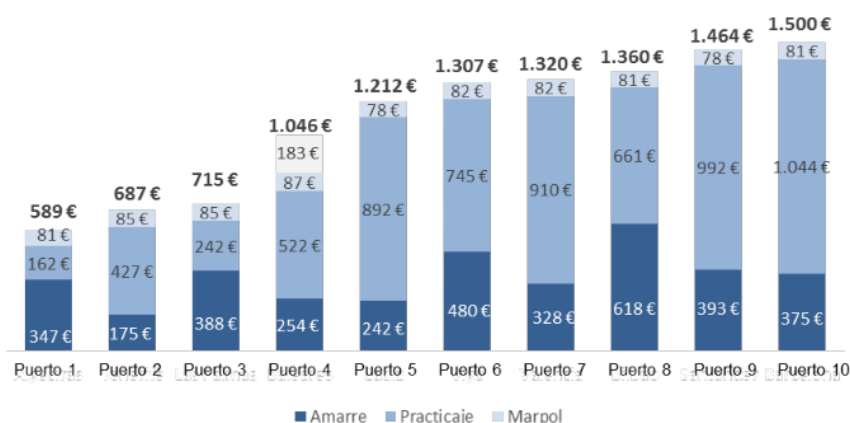
Coste medio del suelo por escala



Coste medio Mano de Obra estiba buque por escala



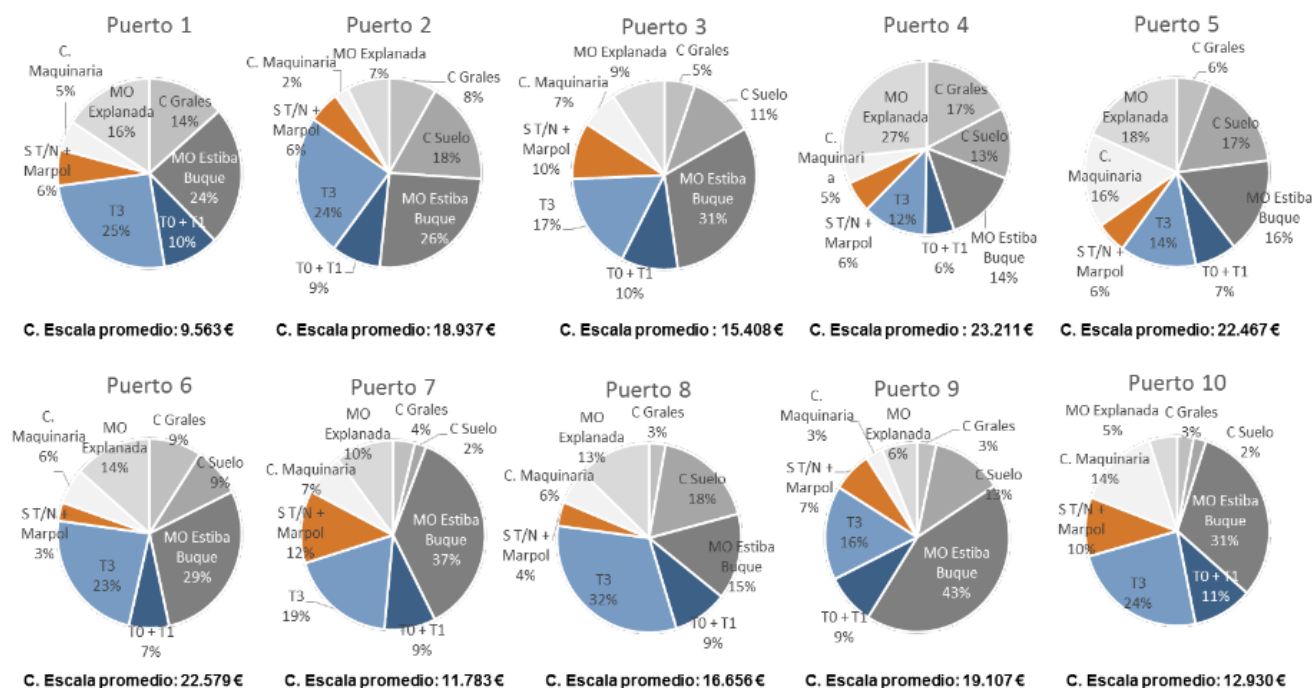
Coste medio de los servicios técnico-náuticos y Marpol por escala



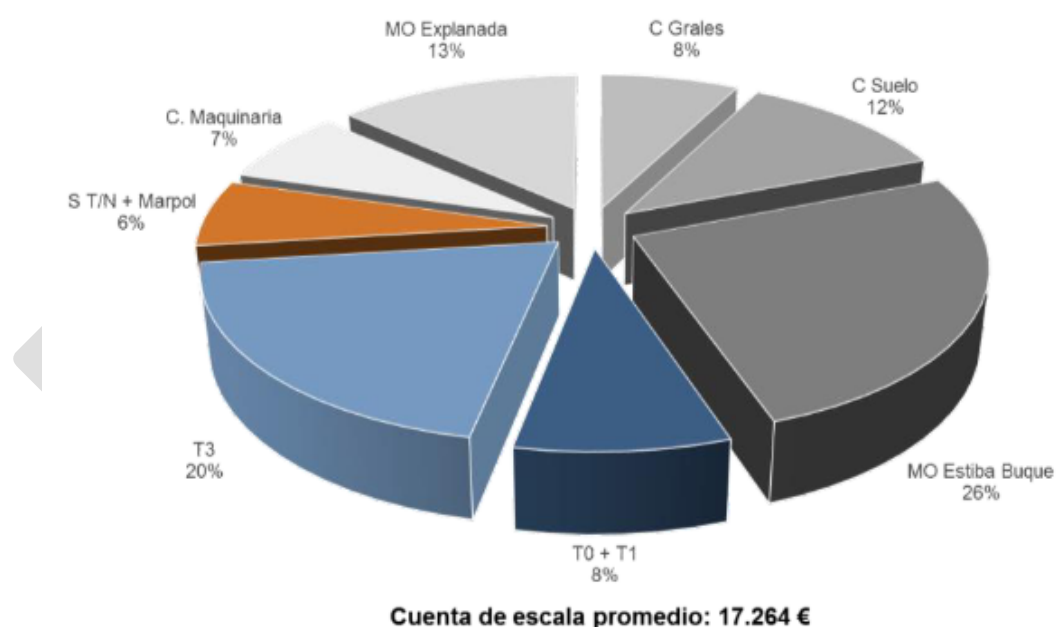
Coste medio de la tasa de la mercancía T3 por escala



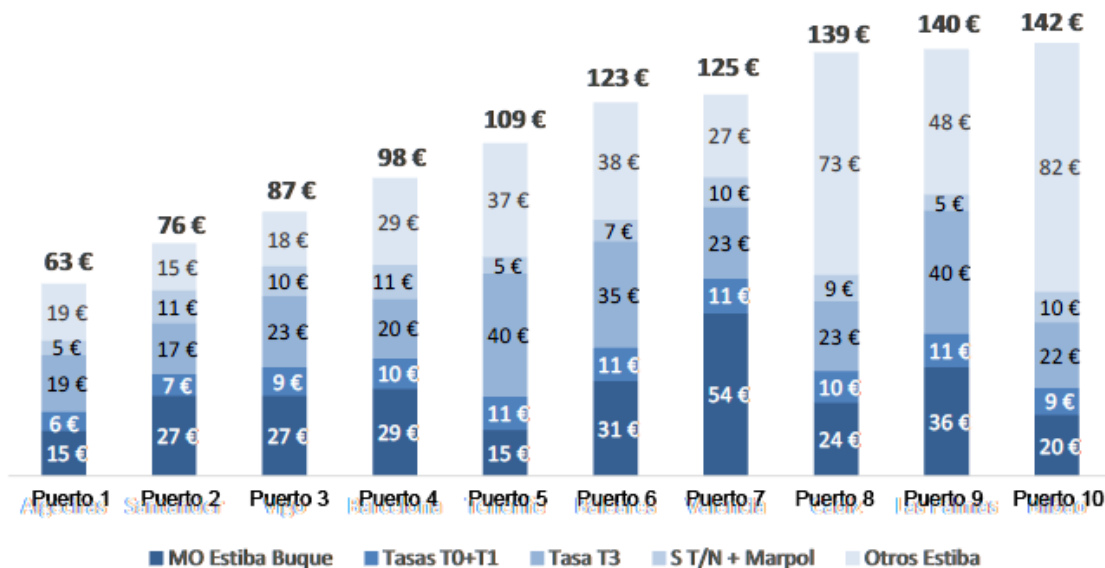
A continuación se presenta el reparto de costes medio de la cuenta de escala de los 6 buques modelo, simulando el atraque en cada una de las 10 terminales españolas estudiadas.

**Gráfico 9. Reparto medio de los costes de los buques modelo en cada terminal**

Seguidamente se muestra el reparto de costes medio de las 10 cuentas de escala presentadas en el gráfico anterior.

**Gráfico 10. Reparto medio de los costes de la cuenta de escala en las 10 terminales**

El siguiente indicador muestra el coste escala repercutido por plataforma, según las operaciones modelo analizadas:

Indicador 12: Coste de la escala por plataforma

Como resultado del estudio, a continuación se detallan las conclusiones generales que se han podido extraer de éste:

1. Las tarifas de la estiba varían significativamente terminal a terminal, así como la composición de las manos de estiba del buque (p.ej. en algunos puertos se requiere asignar manos específicas para automóviles en régimen de mercancía).
2. La variación del coste de la tasa T-3 según la terminal analizada puede llegar a ser importante debido a las diferencias entre los coeficientes correctores y las bonificaciones aplicadas por cada Autoridad Portuaria.
3. El utilizar personal propio de la terminal o personal de la SAGEP para llevar a cabo las operaciones de explanada, puede crear diferencias de coste de mano de obra significativas entre las terminales.
4. Las terminales con un mayor volumen de carga anual tienen ventaja a la hora de absorber los costes indirectos de la escala (coste maquinaria, costes generales y costes del suelo).
5. Existe mucha variabilidad y particularidades en el coste del suelo, ya que las tasas de ocupación y actividad varían según el modelo de concesión aplicado por cada Autoridad Portuaria.
6. En general, en el tráfico rodado no se presta el servicio portuario de remolque. Dado el alto coste de dicho servicio, el peso del coste de los servicios técnico-náuticos en el coste escala de este tráfico es muy inferior al de otros tráficos. En términos generales, el servicio de practicaje representa un 3,6% del coste escala, mientras que el amarre y el Marpol representan un 1,98% y un 0,42%, respectivamente.

Finalmente, en base a las conclusiones del estudio y el peso en porcentaje de cada uno de los 8 costes analizados, se han desarrollado una serie de recomendaciones para mejorar la competitividad de la cadena de costes del tráfico de carga rodada en terminales españolas. La media del reparto porcentual de los costes

de una escala tipo de un buque de carga rodada que atraca en una terminal española, sería el que se presenta a continuación:

Costes de la cuenta de escala	Relevancia media dentro de la cuenta de escala
Coste estibadores del buque	26%
Coste tasa de la mercancía (T3)	20%
MO explanada	13%
Coste Suelo	12%
Coste Tasas del buque (T0+T1)	8%
Costes Generales	8%
Coste Maquinaria	7%
Servicios T/N + Marpol	6%



ANEXO I: NOTAS DE PRENSA OFICIALES SOBRE EL OBSERVATORIO



El Observatorio Permanente trabaja en el documento sobre el estado del mercado de los servicios portuarios

- Los estudios de la cadena de costes para tráficos de graneles sólidos agroalimentarios, de carga rodada, y de terminales de contenedores estarán listos a finales de año.

15-09-2014 (Ministerio de Fomento). El Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios acordó avanzar, con los miembros del Pleno, en el contenido de los indicadores que conformarán el documento de "Análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios", que será la base del primer Informe Anual de Competitividad, que se presentará este año, y Puertos del Estado remitirá al Ministerio de Fomento.

Además, el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios entregó a los miembros del pleno el borrador de la memoria anual 2013 para su posterior aprobación, en el que se recogen los trabajos y actuaciones llevados a cabo durante dicho ejercicio.

Igualmente, se ha informado de los avances de los tres estudios actualmente en marcha ("Costes de las terminales de contenedores de países competidores", "La cadena de costes para el tráfico de carga rodada en las terminales españolas", y "La cadena de costes para el tráfico de graneles sólidos agroalimentarios en las terminales españolas"), en los que se analizan siete puertos de Europa y de la cuenca Mediterránea en el primero de los estudios, y una quincena de puertos españoles en los otros dos. Dichos estudios estarán concluidos antes de finalizar el año.

Finalmente, se ha presentado a los miembros la nueva página web del Observatorio, que estará disponible durante la semana que viene, que será la plataforma de información sobre los servicios portuarios. En la misma, los usuarios tendrán acceso a informaciones como servicios, tarifas, pliegos, siluetas de costes, indicadores, etc.



En la quinta reunión del Pleno del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

Se acuerda el desarrollo de cuatro nuevos estudios de detalle para el año 2015

- Se llevará a cabo una reunión extraordinaria en enero, dedicada al documento “Análisis y Conclusiones del Mercado de los Servicios Portuarios”.

18-12-2014 (Ministerio de Fomento). El presidente de Puertos del Estado, José Llorca, presidió la quinta reunión del Pleno del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, celebrada en la sede central de Puertos del Estado.

Durante la reunión fueron presentados a los miembros del Pleno los tres estudios de detalle desarrollados durante el año 2014: el “Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Graneles Sólidos Agroalimentarios en Terminales Españolas”, el “Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Carga Rodada en Terminales Españolas” y el avance del “Estudio de Costes de las Terminales de Contenedores de Países Competidores”, todavía en desarrollo. Estos estudios se suman a los dos desarrollados en el año 2013. Las memorias de comunicación de estos estudios se harán públicas en la web del Observatorio a lo largo de las próximas semanas, una vez cerrados los estudios.

Asimismo, se aprobó la realización de cuatro nuevos estudios para el año 2015, que vendrían a completar a los cinco ya desarrollados: un estudio dedicado al análisis de la cadena de costes de las terminales españolas de graneles líquidos, otro que analizará la cadena de costes del tráfico de vehículos de mercancía en buques del tipo car-carrier en los puertos españoles, un estudio sobre los servicios técnico-náuticos (amarre, remolque y practicaaje) en puertos extranjeros competidores de los españoles y la actualización del “Estudio de la cadena de costes del

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes



Nota de prensa

contendor nacional", desarrollado hace dos años, ampliando el análisis al coste completo de la escala.

Otro de los puntos del orden del día fue la presentación de los trabajos iniciados por el Observatorio para elaboración del documento de "Análisis y Conclusiones del Mercado de los Servicios Portuarios". Este documento recoge las conclusiones y recomendaciones que el Observatorio emite sobre el estado del mercado de cada servicio portuario y que servirán de base a Puertos del Estado para la elaboración del Informe Anual de Competitividad del Mercado de los Servicios Portuarios, documento que será elevado al Ministerio de Fomento. La finalización del documento de "Análisis y Conclusiones del Mercado de los Servicios Portuarios" está prevista para la última semana de enero de 2015.

Finalmente, se ha comunicado que durante el año 2015 se llevará a cabo el desarrollo de un sistema de información que dé soporte a la captura, la consolidación, el análisis y el reporte de un conjunto de indicadores establecidos por el Observatorio. Complementariamente, esta herramienta ofrecerá un valor añadido a las Autoridades Portuarias que podrán analizar la evolución de sus indicadores y contrastar sus niveles de competitividad en el sector.