

**Informe de Reunión**  
**Grupo de Trabajo del "Estudio de la cadena de costes del tráfico de contenedores"**  
(01-03-2016)

- Las terminales de Málaga y Tarragona se han descartado. La primera por el bajo volumen de operaciones. La segunda por la falta de colaboración de la empresa.
- Hasta la fecha se han recibido respuestas del 31,5% de las terminales y del 82% de las Autoridades Portuarias (AAPP) previstas en el alcance.
- Para completar la estructura de costes se va a considerar un beneficio medio de la terminal del 6%. En la realidad contable las cifras son muy dispares pues pueden afectar factores externos al negocio de gestión de la terminal, tal como
  - Mayores o menores amortizaciones en función de la concesión
  - Management fees a pagar a su matriz o dividendos percibidos de participaciones.
- Entre los contenedores de 20' y 40' el único factor diferenciador de los costes es el uso directo del suelo y el indirecto en los que el suelo es el factor de asignación de costes.
- De modo provisional hasta la fecha los costes obtenidos son:
  - 20': 102€/Contenedor
  - 40': 112€/Contenedor
  - TEU: 69€/TEU ( $1 \text{ TEU} = (1 \cdot 20' + 1 \cdot 40')/3$ )
- En las cifras anteriores casi el 50% es mano de obra.
- En la discusión posterior a las AAPP les llama la atención los pesos de las tasas T0, T1 y T3 tanto en el total como en el relativo entre ellas. No entienden que la T0 tenga mayor importancia que la T1 y a su vez la T3 sea muy superior (15-20 veces) a las anteriores.
- Se discute también los cálculos de la participación de los tráficos import/export y transbordo sobre el total. Es habitual que los tráficos import/export, al ser cautivos de los puertos, estén pagando los grandes descuentos que las terminales están haciendo a los buques de transbordo (caso Algeciras vs Tanger-Med es un buen ejemplo)
- Se presentarán los resultados terminal por terminal pero de modo anónimo.
- Los costes fijos se están repartiendo entre las cantidades realmente movidas y no sobre la capacidad teórica de la terminal. Sin embargo se está haciendo un estudio de esas capacidades teóricas para tener una aproximación a la subactividad. Hasta la fecha han encontrado:
  - En superficie se está al 91% de la capacidad teórica
  - En grúas tan solo al 50%.