

Puertos del Estado



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

2017



MEMORIA ANUAL

Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	2
2.	OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	3
2.1.	CREACIÓN Y FUNCIONES DEL OBSERVATORIO	3
2.2.	MARCO LEGAL Y NORMATIVA.....	4
2.3.	MIEMBROS DEL PLENO DEL OBSERVATORIO	5
2.4.	PLENOS DEL OBSERVATORIO	8
3.	TRABAJOS DESARROLLADOS DURANTE EL AÑO 2017	10
3.1.	DOCUMENTO DE ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS E INFORME ANUAL DE COMPETITIVIDAD DEL AÑO 2016.....	10
3.2.	PÁGINA WEB DEL OBSERVATORIO	10
3.3.	SISTEMA DE GESTIÓN DE INDICADORES.....	13
3.4.	SILUETAS DE COSTES	17
3.5.	AVANCE EN LA TRANSPARENCIA DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL.....	19
3.6.	ESTUDIO DE LAS CUENTAS DE RESULTADOS DE LAS SAGEP EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES.....	19
3.7.	ESTUDIOS DE DETALLE	20
4.	RESÚMENES DE LOS ESTUDIOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO.....	21
4.1.	ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES DE LOS GRANELES LÍQUIDOS EN TERMINALES ESPAÑOLAS (Desarrollado por TEIRLOG INGENIERÍA)	21
4.2.	ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE CARGA RODADA EN TERMINALES ESPAÑOLAS, PARA VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA EN BUQUES “CAR CARRIER” (Desarrollado por IDOM CONSULTING)	39

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):

“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.”

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, siendo el objetivo de este documento el resumir la actividad del Observatorio durante el año, ofreciendo una visión de todas las tareas, reuniones, trabajos y labores desempeñadas en el seno del mismo.

La presente Memoria Anual del Observatorio, correspondiente al año 2017, se encuentra formada por los siguientes capítulos:

- *Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios*: se realiza una síntesis y resumen de las funciones del Observatorio, ahondando en el marco legal, en los miembros que lo componen, en las reuniones llevadas a cabo, etc.
- *Trabajos desarrollados durante el año 2017*: se trata de un resumen de la actividad del Observatorio durante el año 2017, incluyéndose la descripción de tareas, actividades, trabajos y estudios realizados a lo largo del año.
- *Estudios realizados*: consiste en la recopilación y resumen de todos los estudios específicos finalizados durante el año 2017.

2. OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

El Observatorio se trata de un órgano colegiado con carácter consultivo, adscrito al organismo público Puertos del Estado, cuyo Consejo Rector ha aprobado su composición y normas de funcionamiento. El objetivo de su creación consiste en realizar un análisis permanente de las condiciones de competitividad de los servicios portuarios, en relación con los precios y calidad de los mismos, así y como, el establecimiento de un conjunto de recomendaciones sobre las variables que definen dicha competitividad.

El año 2017 ha sido el quinto año de actividad del Observatorio, lo que ha supuesto la confirmación del mismo como un organismo básico para el análisis, estudio y diagnóstico del sector de los servicios portuarios españoles. Durante este quinto año de actividad, el Observatorio ha continuado analizando los servicios portuarios a través de estudios sectoriales y del Documento de Análisis y Conclusiones del Mercado de los Servicios Portuarios, convirtiéndose los estudios e informes desarrollados en un referente del sector portuario, despertando un gran interés entre los diferentes agentes del sector marítimo-portuario.

2.1. CREACIÓN Y FUNCIONES DEL OBSERVATORIO

Tal y como se ha reflejado con anterioridad, la constitución del Observatorio se produjo el 11 de diciembre de 2012, fecha en la que se llevó a cabo la primera reunión del pleno del Observatorio. Entre las funciones descritas en su Reglamento interno, se encuentran:

- Poner a disposición del Puertos del Estado toda la información precisa para que se elabore el Informe Anual de Competitividad en materia de servicios portuarios, previsto en el artículo 123.2 del TRLPEMM.
- 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.
- Crear y desarrollar una herramienta de gestión que permita integrar toda la información relacionada con el mercado de los servicios portuarios para fomentar la 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 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.

2.2. MARCO LEGAL Y NORMATIVA

El Observatorio se encuentra reflejado legalmente en el artículo 123 del TRLPEMM, en donde se recoge la creación y objeto de este órgano colegiado¹ de carácter consultivo, adscrito al organismo público Puertos del Estado:

"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."

En cuanto a la competitividad de los servicios portuarios el artículo 125.b del TRLPEMM determina lo siguiente:

"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 los miembros del pleno en la sesión plenaria del 11 de diciembre de 2012, pudiendo ser reformado por acuerdo de sus miembros.

Dicho 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. Además 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. Actualmente, dicha Ley se encuentra derogada, debiendo de ajustarse lo no previsto en el reglamento, acerca del funcionamiento del Observatorio, a lo dispuesto en la Sección 3ª de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

¹ Un órgano colegiado es un órgano-institución constituido por una pluralidad de personas naturales o representantes de entidades públicas, de la sociedad civil o instituciones intermedias con el fin de coordinar, deliberar y adoptar decisiones que fortalezcan las políticas públicas en general.

2.3. MIEMBROS DEL PLENO DEL OBSERVATORIO

El pleno del Observatorio, tal y como determina el Reglamento interno, es el órgano de gobierno del mismo, encontrándose formado por las figuras del Presidente del Observatorio, los vocales y el secretario.

El cargo de Presidente corresponde al presidente de Puertos del Estado, aunque, en casos de vacante, ausencia, enfermedad u otra causa, el Presidente puede ser sustituido por el vocal de Puertos del Estado designado a estos efectos por el Presidente. En el caso de los vocales, su mandato se encuentra fijado en 2 años, a pesar de que puedan ser reelegidos por el mismo período de tiempo, de manera indefinida.

Durante el año 2017, cabe destacar que el Consejo Rector de Puertos del Estado acordó la entrada de dos nuevas asociaciones como miembros del Observatorio: la Asociación Española de Empresas Eólicas y CLIA (*Cruise Lines International Association*).

Se indican a continuación los vocales titulares del pleno del Observatorio para cada uno de los organismos representados durante el año de 2017.

Tipo de organismo	Denominación organismo	Vocal titular
Puertos del Estado	Puertos del Estado	Ignacio Javier Arrondo Peral
	Puertos del Estado	M ^a Jesús Calvo Andrés
	Puertos del Estado	Alfonso González Barrios
	Puertos del Estado	Enrique Tortosa Solvas
Autoridades Portuarias con representación permanente	Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras	D. José Luis Hormaechea Escós <i>Director General</i>
	Autoridad Portuaria de Barcelona	D. José Alberto Carbonell <i>Director General</i>
	Autoridad Portuaria de Bilbao	D. Luis Gabiola Mendieta <i>Director Comercial</i>
	Autoridad Portuaria de Valencia	D. Néstor Martínez Roger <i>Director de Operaciones y Dominio Público</i>
Autoridades Portuarias con turno rotatorio	Autoridad Portuaria de Avilés	D. Rubén Marín Gallego <i>Director</i>
	Autoridad Portuaria de Bahía de Ceuta	D. César López Ansorena <i>Director</i>
	Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao	D. Alejandro Rey Seoane <i>Director</i>
	Autoridad Portuaria de Motril	D. Francisco José González-Méndez Herrera <i>Director</i>
	Autoridad Portuaria de Pasaia	D. César Salvador Artola <i>Director</i>
	Autoridad Portuaria de Tarragona	D. Ramón García Rodríguez <i>Director</i>

Tipo de organismo	Denominación organismo	Vocal titular
Organización oficial	Dirección General de la Marina Mercante	D. José Luís García Lena <i>Subdirector Gral. de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima</i>
Proveedores de servicios portuarios/ Operadores portuarios	ANARE Asociación Nacional de Remolcadores de España	D. Vicente Boluda Fos <i>Presidente</i>
	AEEA Asociación Española Empresas de Amarre	D. Fernando Vidal Raposo <i>Presidente</i>
	ANESCO Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques	D. Pedro García Navarro <i>Director General de ANESCO</i>
	ANAM Asociación Nacional de Agentes MARPOL	Dña. María Jesús Ocampos Cerrato <i>Secretaria General</i>
	Prácticos de Puerto Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto	D. Joan Roig Carcellé <i>Presidente</i>
	Asociación Española de Prestadores del Servicio Portuario al Pasaje	D. Jorge García-Egocheaga <i>Presidente</i>
Trabajadores portuarios	UGT Unión General de Trabajadores	D. José Manuel Pérez Vega Artime <i>Secretario Federal del Sector Marítimo-Portuario</i>
	CCOO Comisiones Obreras	D. José María Arroyo Benito
	CEEP Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios	D. Víctor M. Díaz Domínguez
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>
	Consejo General de los Colegios de Agentes y Comisionistas de Aduanas	D. Ignacio Herrero Herrero <i>Director Gerente</i>
	ANAVE Asociación de Navieros Españoles	D. Alejandro Aznar Sainz <i>Presidente</i>
	AEUTRANSMER Asociación Española de Cargadores y Usuarios del Transporte de Mercancías	D. Carlos Castán Saenz
	TRANSPRIME	D. Juan Guasch

Tipo de organismo	Denominación organismo	Vocal titular
	Asoc. Española de Empresas de Transporte Privado de Mercancías y Grandes Usuarios de Servicios Públicos	<i>Responsable de logística de Bodegas Torres, S.A.</i>
	SPC-Spain	D. Manuel Carlier
	Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia	<i>Presidente</i>
	AECOC	D. Alejandro Sánchez
	Asociación Española de Codificación Comercial	<i>Director de Logística</i>
	UNISTOCK	D. Jaime Muñoz
	Asociación Europea de Almacenistas Portuarios de Granos, Cereales y sus derivados	<i>Presidente</i>
	ANFAC	D. Mario Armero
	Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones	<i>Vicepresidente Ejecutivo</i>
	OFICEMEN	D. Aniceto Zaragoza
	Agrupación de Fabricantes de Cemento de España	<i>Director General</i>
	ASTERQUIGAS	
	Asociación Española de Terminales Receptoras de Graneles Químicos, Líquidos y Gases	D. Salvador Guillén Vázquez
	Consejo Superior Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España	D. Modesto Piñeiro García-Lago <i>Presidente de la Cámara de Cantabria</i>
	UNESID	D. Andrés Barceló
	Unión de Empresas Siderúrgicas	<i>Director General</i>
	PIPE	D. José Luís Almazán Palomino
	Plataforma de Inversores en Puertos Españoles	<i>Vicepresidente</i>
	AEEOLICA	D. Juan Virgilio Márquez
	Asociación Empresarial Eólica	
	CLIA	D. Alfredo Serrano
	Cruise Lines International Association	

Tabla 1: Organismos y vocales titulares que formaron parte del Observatorio durante el año 2017



Ilustración 1: Logos de los miembros del Observatorio durante el año 2017

2.4. PLENOS DEL OBSERVATORIO

A lo largo del año 2017 se desarrollaron dos reuniones del pleno del Observatorio, en las cuales se abordaron los temas indicados a continuación:

2.4.1. 10º PLENO DEL OBSERVATORIO

La décima reunión del pleno del Observatorio tuvo lugar el 3 de julio del año 2017, en las Oficinas Centrales de Puertos del Estado en Madrid, siguiendo el siguiente orden del día:

1. Bienvenida del Presidente.
2. Aprobación del acta de la reunión anterior.
3. Incorporación de nuevos miembros.
4. Memoria Anual del Observatorio del año 2016.
5. Presentación del Sistema de Gestión de Indicadores (SIGEIN).
6. Documento de Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios 2016.
7. Avance del estudio "Sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios".
8. Ruegos y preguntas.

2.4.2. 11º PLENO DEL OBSERVATORIO

La undécima reunión del pleno del Observatorio tuvo lugar el 18 de diciembre del año 2017, en las Oficinas Centrales de Puertos del Estado en Madrid, siguiendo el siguiente orden del día:

1. Bienvenida del Presidente.
2. Aprobación del acta de la reunión anterior.
3. Incorporación de nuevos miembros.
4. Avance del estudio "*Sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios*".
5. Avance del estudio "*Análisis del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques en el sistema portuario español*".
6. Presentación del estudio finalizado "*Análisis y diagnóstico del servicio portuario al pasaje en el sistema portuario español*".
7. Propuesta de estudios de detalle para el año 2018.
8. Avance en la transparencia del sistema portuario estatal.
9. Ruegos y preguntas.

3. TRABAJOS DESARROLLADOS DURANTE EL AÑO 2017

Se resumen en el presente apartado los principales trabajos desarrollados a lo largo del año 2017 por el Observatorio y su Oficina Técnica.

3.1. DOCUMENTO DE ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS E INFORME ANUAL DE COMPETITIVIDAD DEL AÑO 2016

El "*Documento de análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios*" se trata del documento mediante el cual el Observatorio analiza las condiciones de competitividad de los servicios portuarios, en relación con los precios y la calidad de los servicios, determinando las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones que permitan incrementar la competitividad del sistema portuario español.

Asimismo, según lo establecido en el artículo 123.2 del TRLPEMM, el "*Informe de Competitividad*" de Puertos del Estado debe redactarse a partir de los análisis elaborados y conclusiones extraídas por el Observatorio, las cuales se recogen en el presente documento.

Durante el año 2017 se desarrolló la versión del año 2016 de ambos documentos, siendo presentados en el pleno del Observatorio del 3 de julio de 2017. Dentro del conjunto de análisis desarrollados, cabe destacar el estudio de la evolución de diversos indicadores y ratios del sector, incluyendo tres años de referencia, lo que permite evaluar la influencia en el mismo de las medidas correctoras y acciones llevadas a cabo. Es necesario tener presente que los efectos de muchas de las medidas correctoras desarrolladas en los últimos años tendrán sus resultados a medio plazo, por lo que, por el momento, no es posible comprobar su eficacia.

3.2. PÁGINA WEB DEL OBSERVATORIO

A lo largo del año 2017, se ha continuado actualizando y manteniendo el contenido de la página web del observatorio, la cual se encuentra disponible en el siguiente enlace a los servidores centrales de Puertos del Estado:

<http://observatorio.puertos.es>

Accediendo al enlace anterior, el usuario visualizará la interfaz principal de la web (Ilustración 2), en donde encontrará una breve descripción del Observatorio y sus principales funciones, junto con un breve *timeline* de las últimas noticias del sector y estudios publicados. Asimismo, tendrá un acceso directo al buscador de licencias de los servicios portuarios.

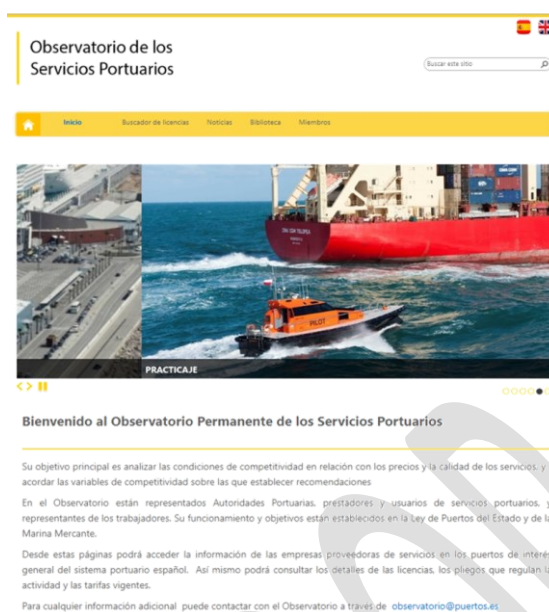


Ilustración 2: Página principal de la página web del Observatorio

Desde esta página principal el usuario podrá acceder con mayor detalle a las diferentes secciones que conforman la web del Observatorio y consultar el histórico completo del conjunto de publicaciones realizadas desde su puesta en marcha:



Ilustración 3: Secciones que componen la página web del Observatorio

Buscador de licencias

En la sección correspondiente al *Buscador de licencias* el usuario de la página web podrá realizar la búsqueda de empresas licenciatarias de los servicios portuarios, identificándolas de manera interactiva en el mapa mostrado en el lado derecho del buscador y accediendo a la información correspondiente a la licencia. Esta búsqueda puede realizarse de dos formas diferentes: seleccionar el servicio portuario deseado y, a continuación, ver qué licencias existen en una determinada Autoridad Portuaria o, por el contrario, seleccionar un grupo empresarial o empresa y consultar en qué Autoridad Portuaria dispone de licencia.

Observatorio de los Servicios Portuarios

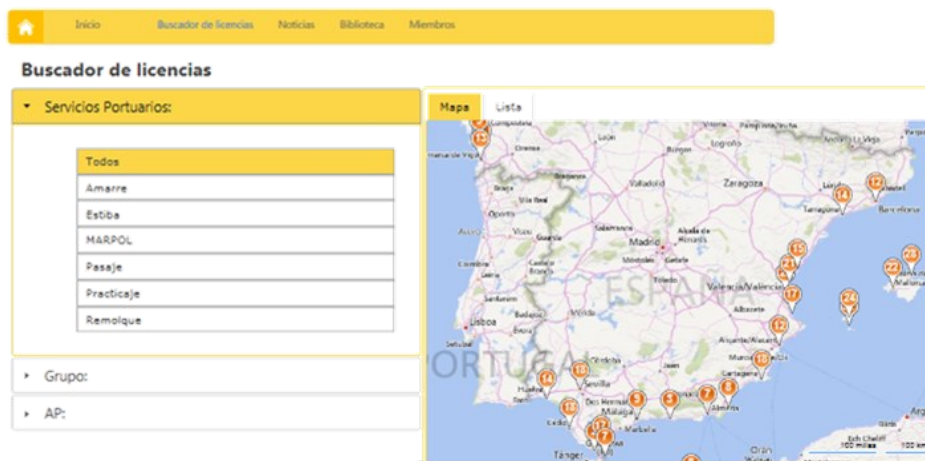


Ilustración 4: Buscador de licencias de la página web del Observatorio

Noticias de los Servicios Portuarios

Se realiza la publicación de manera periódica de las principales noticias acaecidas en el ámbito de los servicios portuarios del sistema portuario español: nuevas licencias otorgadas, publicaciones de nuevos Pliegos de Prescripciones Particulares, etc.

Noticias de los Servicios Portuarios

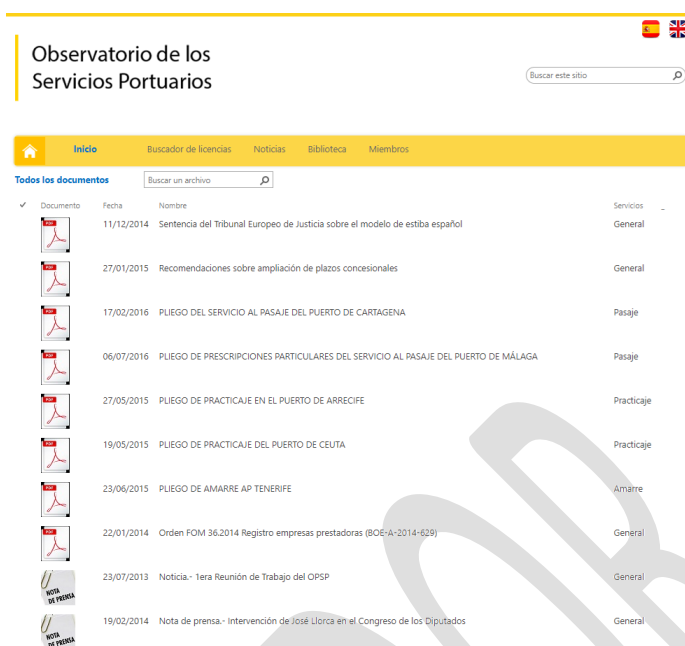


Ilustración 5: Sección de noticias de la página web del Observatorio

Biblioteca

En esta sección es donde se encuentran disponibles todos los documentos (para consulta o para descarga) relativos a los servicios portuarios de todas las Autoridades Portuarias: Pliegos de Prescripciones Particulares, licencias, tarifas máximas, etc.

Asimismo, también se encuentran 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.



Observatorio de los Servicios Portuarios

Inicio Buscador de licencias Noticias Biblioteca Miembros

Todos los documentos











Documento	Fecha	Nombre	Servicios
	11/12/2014	Sentencia del Tribunal Europeo de Justicia sobre el modelo de estiba español	General
	27/01/2015	Recomendaciones sobre ampliación de plazos concesionales	General
	17/02/2016	PLIEGO DEL SERVICIO AL PASAJE DEL PUERTO DE CARTAGENA	Pasaje
	06/07/2016	PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO AL PASAJE DEL PUERTO DE MÁLAGA	Pasaje
	27/05/2015	PLIEGO DE PRACTICAJE EN EL PUERTO DE ARRECIFE	Practicaje
	19/05/2015	PLIEGO DE PRACTICAJE DEL PUERTO DE CEUTA	Practicaje
	23/06/2015	PLIEGO DE AMARRE AP TENERIFE	Amarre
	22/01/2014	Orden FOM 36.2014 Registro empresas prestadoras (BOE/A-2014-629)	General
	23/07/2013	Noticia.- 1era Reunión de Trabajo del OPSP	General
	19/02/2014	Nota de prensa.- Intervención de José Llorca en el Congreso de los Diputados	General

Ilustración 6: Sección de biblioteca de la página web del Observatorio

Miembros

Por último, se ofrece en la web información relativa a los organismos del sector que se encuentran representados en el Observatorio, junto con un enlace de acceso a la información específica de cada uno de ellos.

3.3. SISTEMA DE GESTIÓN DE INDICADORES

Durante el año 2017 se finalizó el desarrollo de la herramienta de gestión de los indicadores de los servicios portuarios, la cual ha sido bautizada como "*Sistema de Gestión de Indicadores (SIGEIN)*". Sus principales características son las siguientes:

- Se trata de un nuevo sistema de información que facilita la captura, consolidación, análisis y el reporte de los indicadores establecidos por el Observatorio.
- Complementariamente, la herramienta ofrece 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 organiza en campañas. Una campaña determina un conjunto de indicadores que deberán ser recogidos desde las Autoridades Portuarias entre una fecha de inicio y otra final. Se estipula de manera habitual el ejercicio de un año completo.
- El aplicativo dispone de cuadros de mando, que permiten 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 cuenta con una serie de informes estándar que pueden ser generados por los usuarios de forma automática y sencilla.

El registro de Servicios Portuarios es la base del sistema, en donde los licenciarios, una vez recibida la notificación de inicio de campaña por parte de las Autoridades Portuarias, responderán un cuestionario online donde deberán de introducir los campos existentes. Posteriormente, la Autoridad Portuaria deberá de validar dichos datos introducidos, con lo que éstos serán recibidos por la Oficina Técnica del Observatorio. Ésta última es la encargada de realizar el análisis y control de calidad de los resultados obtenidos, para ser introducidos de manera definitiva en el SIGEIN.

Se muestra a continuación un esquema del flujo de información que da lugar a los indicadores disponibles en el SIGEIN.

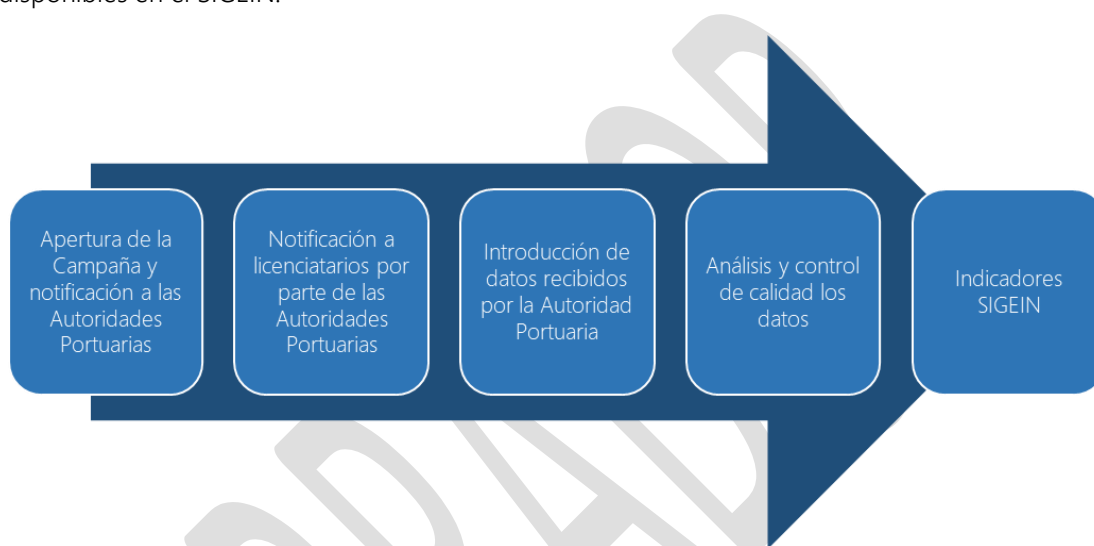


Ilustración 7: Esquema del flujo de información en el SIGEIN

El desarrollo del SIGEIN fue adjudicado a la empresa DELAWARE CONSULTORÍA, S.L. Posteriormente, una vez fueron analizadas sus capacidades y características, se optó por integrar el SIGEIN y la Base de Datos del Departamento de Servicios Portuarios en una única Base de Datos.

Durante el año 2017 se llevó a cabo una prueba piloto del SIGEIN en la que participaron varias Autoridades Portuarias. Esta prueba piloto permitió comprobar el correcto funcionamiento de la herramienta e identificar ciertos aspectos a mejorar y optimizar, lo que derivó en un perfeccionamiento del sistema.

Además, en octubre de 2017 se realizó una jornada de presentación del SIGEIN a las Autoridades Portuarias en la que se explicó su estructura, funcionalidades, funcionamiento y manejo. A dicha reunión de presentación acudieron los Jefes del Departamento de Explotación, los Responsables de Servicios Portuarios y los encargados de la gestión de estadística y bases de datos de servicios portuarios de las Autoridades Portuarias.

Tal y como se ha comentado, el SIGEIN se encuentra disponible online, en el enlace mostrado a continuación. Para su utilización, el usuario ha de estar autorizado, registrado bajo contraseña.

<https://sigeinsp.puertos.es>

Por medio del acceso en el enlace anterior, el usuario accede a la página principal del SIGEIN:

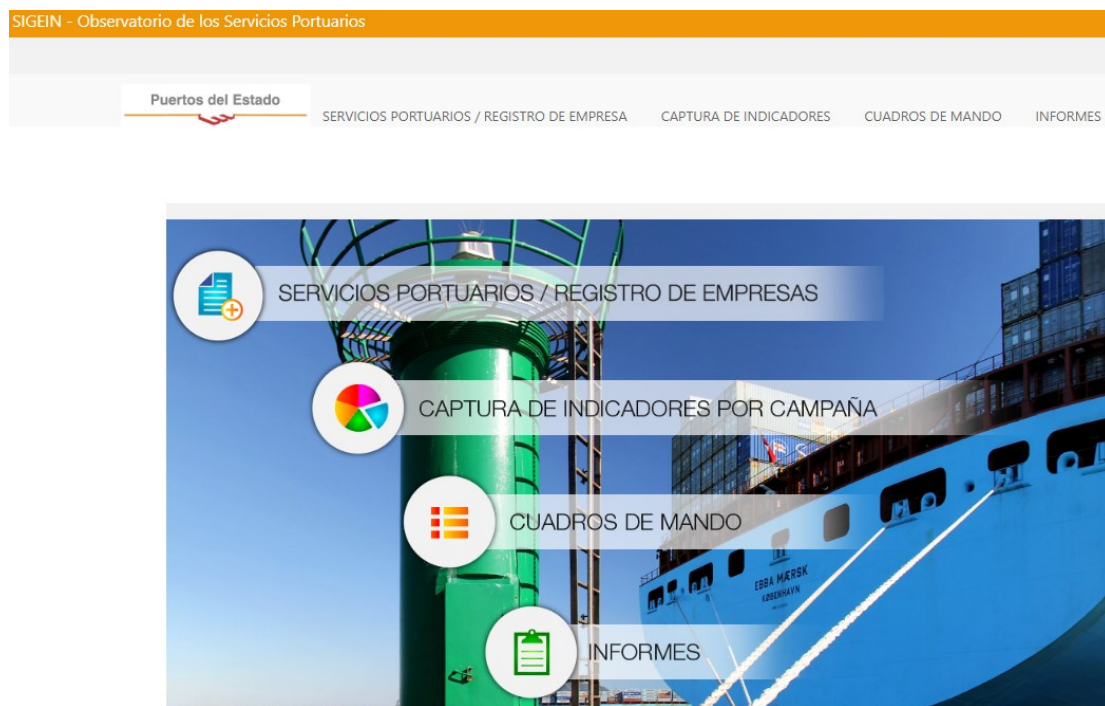


Ilustración 8: Interfaz principal del SIGEIN

Tal y como se puede observar, el SIGEIN se encuentra estructurado en cuatro apartados:

- *Servicios portuarios/Registro de empresas*: este apartado permite al usuario el acceso a la Base de Datos de Servicios Portuarios existente anteriormente al desarrollo del SIGEIN. Los datos en ella incluidos, han sido incorporados al nuevo sistema.



Ilustración 9: Interfaz principal del acceso a la Base de Datos de Servicios Portuarios anterior

- *Captura de indicadores por campaña*: esta sección se corresponde con la interfaz de introducción de datos que deberá de realizar el licenciatario en cada campaña, y que serán validados por la Autoridad Portuaria correspondiente.

Observatorio de los Servicios Portuarios

Sistema De Gestión De Indicadores SIGEIN

Puertos del Estado

valenciaport
Autoridad Portuaria de Valencia

Avance: 10%, 21 de 204 campos del servicio en curso. Fin de la campaña: 31/12/2018.

Autoridad Portuaria: Valencia Puerto: Gandía Usuario: observa Campaña: Campaña 2017

Autoridad Portuaria de Valencia

Puerto de Gandía

2.3 - Tiempo medio de trámite de licencias

1.2 - Número de terminales pasaje
1.3 - Número de terminales mercancías
3.0 - Número de trabajadores en el Pool
4.1a - Número de buques entrados en puerto, clasificados por tipo

Graneleros	
Tanques	
Carga General	
Ro-Ro	
Portacontenedores	
Ferries	
Cruceros	
Otros Barcos	

4.1b - Número de buques entrados en puerto clasificados por tramo de G.T.

De 1 a 1000 G.T.	
De 1 001 a 5 000 G.T.	
De 5.001 a 10.000 G.T.	
De 10.001 a 25.000 G.T.	
De 25.001 a 50.000 G.T.	
De 50.001 a 100.000 G.T.	
> 100.000 G.T.	

5.73 - Fondeo involuntario
5.74 - Espera sin fondeo

Técnico Náuticos | Marpol | Pasaje | Estiba

Practicaje | Remolque | Amarre

INDICADORES DE PUERTO

1.1 - Número de licenciatarios
1.5 - Licencias restringidas a una terminal/integración de servicios
1.6 - Plazo medio de las licencias
4.4 - Número de escalas de buques con exención de practillaje (PEC)
5.56 - Congestión
5.58 - Satisfacción con la calidad del servicio

INDICADORES DE EMPRESA

PRACTICOS DE GANDIA, S.L. - 2689

Estado del formulario: Licenciatario no notificado

1.7 - Años prestando el servicio en el puerto
2.4 - ¿Ha aportado los datos contables? (sí/no)
3.1 - Número de empleados dedicados a la prestación del servicio
3.1.1 - Número de prácticos
3.4 - Número de embarcaciones

3.4-Número	Año anterior	3.5-Antigüedad media	Año anterior

4.2.1 - Número de servicios realizados por tramo de G.T.

Tamaño de buques	4.2.1-Nº servicios	Año anterior	6.3- Facturación	Año anterior	4.2.3-Total Gts	Año anterior
De 1 a 1000 G.T.		0,00		0,00		
De 1.001 a 5.000 G.T.		131,00		35.095,00		25
De 5.001 a 10.000 G.T.		117,00		49.544,00		86
De 10.001 a 25.000 G.T.		37,00		23.112,00		45
De 25.001 a 50.000 G.T.		0,00		0,00		
De 50.001 a 100.000 G.T.		0,00		0,00		
> 100.000 G.T.		0,00		0,00		


4.3.1 - Número de servicios realizados, clasificados por tipología de buque

Graneleros	
Tanques	

Ilustración 10: Interfaz principal de la Captura de indicadores por campaña del SIGEIN

- *Cuadros de mando*: este apartado permite a las Autoridades Portuarias realizar la comparativa de sus indicadores con las medias, máximos y mínimos con los registrados en otras Autoridades Portuarias de su misma fachada.
- *Informes*: el usuario podrá realizar la descarga automática de los informes estándar generados por el sistema, bajo diferentes modalidades de archivo. Se seleccionará el servicio portuario deseado, el puerto a analizar y la campaña deseada.

Observatorio de los Servicios Portuarios Informes

Puertos del Estado 

01. Informe General para las Autoridades Portuarias Usuario: observa

Campaña: Campaña 2014 Autoridad Portuaria: AP, Castellón

Referencia: AP, Tarragona View Report

Find | Next

Informe General para las Autoridades Portuarias

Campaña: Campaña 2014
 Autoridad Portuaria: AP, Castellón
 Referencia: AP, Tarragona

	AP, Castellón			AP, Tarragona		
	Campaña 2014	Campaña anterior	Δ	Campaña 2014	Campaña anterior	Δ
1.01 Número de licenciatarios	7	2	250,0 % ↑	1		0,0 %
1.03 Número de terminales de mercancías	4		0,0 %			0,0 %
3.01 Número de empleados dedicados a la prestación del servicio	45	26	73,1 % ↑			0,0 %
1.02 Número de terminales de pasaje	0		0,0 %	1		0,0 %
6.01 Inversiones totales	10.340.000	250.000	4036,0 % ↑			0,0 %
6.05 Facturación total	37.140.576	10.865.111	241,8 % ↑	22.965.995	20.513.945	11,7 % ↑
6.06 Resultado antes de impuestos	1.320.000	250.000	428,0 % ↑			0,0 %

Ilustración 11: Generación de informe automático para Autoridades Portuarias

3.4. SILUETAS DE COSTES

Las siluetas de costes se tratan de herramientas que permiten conocer, para cada buque y operación modelo, el coste total de la escala, diferenciándolo en los distintos servicios, así como su repercusión por unidad de mercancía o pasajero. Además, por medio de su desarrollo, ofrecen la posibilidad de realizar comparativas entre diferentes puertos, analizando la competitividad de los mismos.

El Observatorio, a lo largo del año 2017, ha continuado realizando estudios de las siluetas de costes para diferentes tipologías de tráfico portuario a nivel nacional. Los estudios finalizados en el año 2017 han sido:

- Estudio de la cadena de costes del contenedor nacional (2012-2013).
- Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas. (2014-2015).
- Estudio de la cadena de costes para el tráfico de graneles sólidos agroalimentarios en terminales españolas. (2014-2015).
- Estudio de la cadena de costes del tráfico de contenedores en terminales españolas (2015-2016).

- Estudio de la cadena de costes del tráfico de graneles líquidos en terminales españolas. (2015-2016).
- Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas, para vehículos en régimen de mercancía en buques "car carrier". (2016-2017).

En cada uno de estos estudios se analizaron tanto la cadena de costes del paso de la mercancía por la terminal, como el coste escala, tomándose como referencia las operaciones modelo definidas en base a la estadística real. De esta forma, se obtuvo para cada terminal la cadena de costes de cada una de dichas operaciones modelo, así como la repercusión sobre la unidad de mercancía. Los costes fueron desglosados, como mínimo, en los siguientes conceptos:

- Coste de las tasas portuarias.

Se han diferenciado las siguientes tasas portuarias devengadas por el buque al realizar una escala en puerto:

- Tasa de ayuda a la navegación T-0.
- Tasa del buque T-1.
- Tasa de la mercancía T-3.

- Coste de los servicios portuarios y de los servicios a la mercancía.

En el caso particular de los servicios técnico-náuticos (practicaje, amarre y desamarre y remolque) se ha tenido en cuenta el coste de entrada y el coste de salida al ser servicios diferentes. Por otra parte, para la mercancía correspondiente a graneles líquidos y vehículos, éstos no se encuentran incluidos dentro del servicio de manipulación de mercancías, aunque se ha analizado de todas formas los costes de su paso por la terminal. Los costes de los servicios portuarios se han diferenciado de la siguiente manera:

- Servicio portuario de practicaje.
- Servicio portuario de amarre y desamarre de buques.
- Servicio portuario de remolque.
- Servicio portuario de recepción de desechos generados por buques.
- Servicio de manipulación de mercancías. A su vez, se ha desglosado, como mínimo, en:
 - Coste debido al personal dedicado a las operaciones.
 - Coste debido al suelo.
 - Costes de maquinaria.
 - Costes generales.

3.5. AVANCE EN LA TRANSPARENCIA DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL

Con el objetivo de realizar una mejora en la transparencia del sistema portuario estatal, Puertos del Estado junto con la Oficina Técnica del Observatorio han analizado y desarrollado una serie de medidas y líneas de actuación que permitan avanzar en la mencionada transparencia del sector.

En primer lugar, con el fin de ampliar y reforzar la transparencia del sistema portuario y para regular y garantizar el derecho de acceso a la información relativa a los servicios portuarios, es necesario que todas las Autoridades Portuarias pongan a disposición de los usuarios y del público en general la información relativa a la actividad y servicios prestados en el Puerto, así como la normativa vigente en sus páginas web.

Así, se considera necesario que todas las Autoridades Portuarias publiquen en sus páginas web los pliegos de prescripciones particulares y las tarifas máximas que regulan cada servicio, alineándose con lo determinado por la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

Por otro lado, el TRLPEMM en su artículo 122 establece la obligatoriedad de las licenciatarias de cumplir con una estricta separación contable en cada uno de los servicios que presten en una Autoridad Portuaria. En vista de que en la actualidad no todas las licenciatarias cumplen con dicha separación contable, es necesario que las Autoridades Portuarias exijan su cumplimiento. Por este motivo, se han elaborado una serie de recomendaciones para poder dar cumplimiento a dicha separación contable, estableciéndose la información que es necesario reportar, su estructura, etc. Estas recomendaciones podrían ser recogidas en un futuro en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios.

3.6. ESTUDIO DE LAS CUENTAS DE RESULTADOS DE LAS SAGEP EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

Durante el año 2017 se han analizado las cuentas anuales de las Sociedades Anónimas de Gestión Estibadores Portuarios (en adelante, SAGEP) existentes en España. En base a los resultados del análisis se han desarrollado una serie de indicadores, con el fin de establecer comparaciones entre los diferentes puertos y ofrecer un mayor alcance sobre el conocimiento de la situación actual del modelo de estiba española.

Durante el desarrollo de este análisis todavía no estaban disponibles las cuentas anuales correspondientes al ejercicio del año 2016, por lo que se han utilizado las cuentas anuales del último año publicadas, que son las que se detallan a continuación:

- Ejercicio del año 2015: SAGEP correspondientes a los puertos de Algeciras, A Coruña, Alicante, Almería, Avilés, Palma de Mallorca, Eivissa, Maó, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Castellón, Ferrol, Gijón, Huelva, Lanzarote, Las Palmas, Fuerteventura, Málaga, Marín, Motril, Pasaia, La Palma, Santander, Sevilla, Tarragona, Tenerife, Valencia, Gandía, Sagunto y Vigo, disponibles en el Registro Mercantil.
- Ejercicio del año 2014: SAGEP correspondientes a los puertos de Alcudia, Bilbao y Vilagarcía.

- No se han considerado los datos correspondientes a las SAGEP de los puertos de Ceuta y Melilla al no estar publicadas sus cuentas anuales de los ejercicios del año 2014 ni del año 2015.

Tal y como se puede comprobar en los análisis desarrollados, la no inclusión de los puertos de Melilla y Ceuta, dadas las pocas toneladas de mercancía que manipulan con personal de estiba, no distorsionan el alcance del estudio. De igual manera, el hecho de trabajar con datos del año 2014 de las tres SAGEP que no tienen disponibles las cuentas del año 2015 tampoco incide sustancialmente en los resultados finales. Éstos últimos se han incluido en el Informe de Competitividad del año 2016.

3.7. ESTUDIOS DE DETALLE

A lo largo del año 2017 se presentaron dos estudios de detalle que se habían iniciado y desarrollado durante el año 2016, de los que se había incluido un resumen y avance de resultados en la versión del año 2016 de la Memoria Anual del Observatorio:

- *"Estudio de la cadena de costes de los graneles líquidos en terminales españolas"*, desarrollado por TEIRLOG INGENIERÍA, S.L..
- *"Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas, para vehículos en régimen de mercancía en buques car carrier"*, desarrollado por IDOM CONSULTING.

En el siguiente apartado se muestra un resumen ejecutivo de estos dos estudios, en su versión definitiva. Por otro lado, cabe destacar que durante el año 2017 se inició el desarrollo de tres nuevos estudios, que se espera finalizar durante el año 2018:

- *"Análisis y diagnóstico del servicio portuario al pasaje en el sistema portuario español"*, que está siendo desarrollado por DELOITTE.
- *"Sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios"*, que está siendo desarrollado por KPMG.
- *"Análisis del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques en el sistema portuario español"*, cuya empresa adjudicataria es IDOM CONSULTING.

4. RESÚMENES DE LOS ESTUDIOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO

4.1. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES DE LOS GRANELES LÍQUIDOS EN TERMINALES ESPAÑOLAS (Desarrollado por TEIRLOG INGENIERÍA)

El objeto del estudio es el análisis de la cadena de costes en las principales terminales independientes de graneles líquidos de España, es decir aquellas terminales que desarrollan su actividad como operadores logísticos independientes, ofertando sus servicios a terceros.

Con el fin de obtener una muestra representativa del sector en España, se realizó una selección de terminales portuarias de graneles líquidos, tanto nacionales como europeas:

TERMINALES EN EL ÁMBITO ESPAÑOL		
Puerto	Terminales Objeto de Estudio	
Bahía de Algeciras	Vopak	
Barcelona	Decal	
	TEPSA	
Bilbao	CLH	
	TEPSA	
Ferrol	Reganosa*	
Gijón	CLH	
Huelva	DECAL	
	Enagás*	
Palma	CLH	
Sta. Cruz de Tenerife	DISA	

* Terminales de Gas

TERMINALES EN EL ÁMBITO EUROPEO		
Puerto	Terminales Objeto de Estudio	
Rotterdam	Vopak	
Amberès	Oiltanking	
Sines	TGL	
Marsaxlokk	Oiltanking	

Ilustración 12: Terminales de graneles líquidos españolas y europeas analizadas

Asimismo, a partir del análisis estadístico de todas las escalas de buques que se produjeron en las terminales seleccionadas durante los años 2014 y 2015, se definieron 3 buques-operaciones-tipo para el caso del tráfico de productos petrolíferos, y 2 buques-operaciones-tipo para el caso del tráfico de gas.

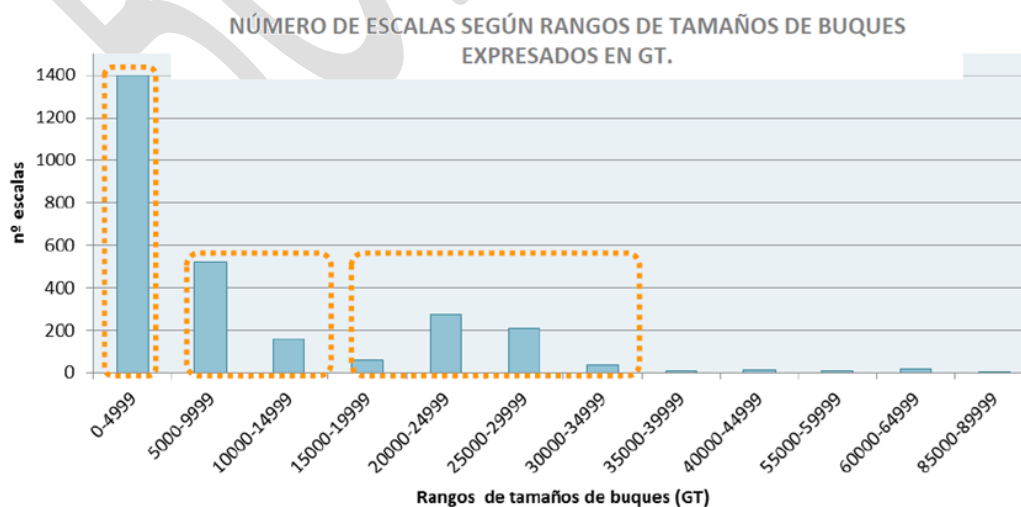


Ilustración 13: Número de escalas según rangos de tamaño de buques de productos (GTs)

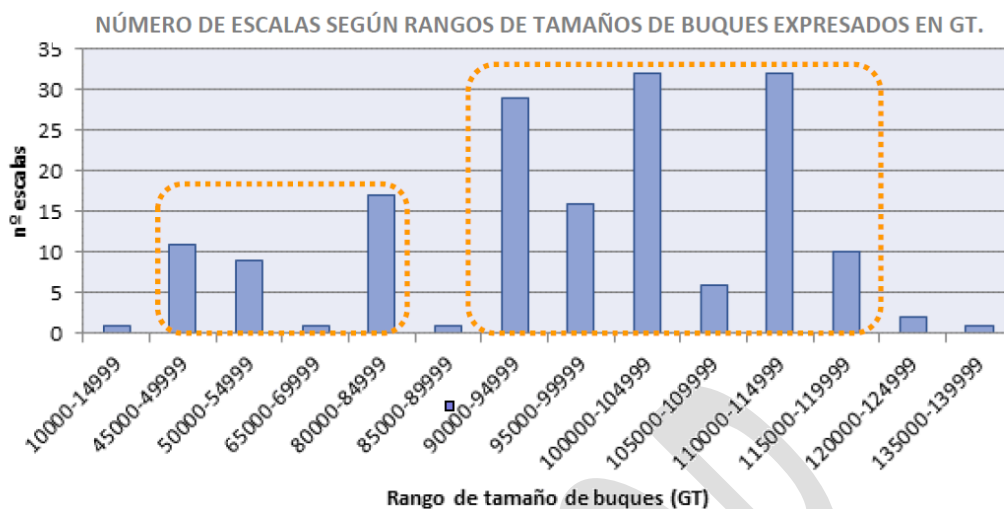


Ilustración 14: Número de escalas según rangos de tamaño de buques gaseros (GTs)

Las operaciones, definidas por un tipo de buque y un tipo de operación, que se han estudiado en las terminales son las siguientes:

	Tipo de buque	Nombre Buque	Arqueo Bruto (GT)	Duración de la escala (horas)	Volumen de mercancía (tons)
Operación-tipo 1	Productos	STOLT SHEARWATER	3.811	21,2	3.850
Operación-tipo 2	Productos	NORMANNA	6.877	26,5	5.750
Operación-tipo 3	Productos	STI BRIXTON	24.162	41,4	20.700
Operación-tipo 4	Gasero	CHEIKH BOUAMAMA	52.855	21,6	36.000
Operación-tipo 5	Gasero	WILLENERGY	102.390	28,5	60.000

Ilustración 15: Buques-operación tipo definidos

Las tres 3 "siluetas" definidas para el tráfico de productos representan al 98% de las escalas y al 92% de las toneladas. En el caso del tráfico de GNL, los 2 buques-operaciones-tipo representan al 97% de las escalas y de las toneladas.

Cada una de estas 3 operaciones-tipo de buques de productos se ha realizado en cada una de las 9 terminales españolas de productos, y las 2 operaciones-tipo de buques gasero se han realizado en las 2 terminales de gas españolas. Además, se han hecho pasar las 5 operaciones por 4 terminales europeas.

Los costes se han calculado agrupados en tres categorías:

- Tasas portuarias.
- Servicios portuarios.
- Costes de terminal.

4.1.1. TERMINALES DE PRODUCTOS

a. Tasas portuarias²

En las terminales españolas ³se incluyen las tasas de ayuda a la navegación, al buque y a la mercancía. En el caso de las terminales europeas, la tasa por uso de las infraestructuras del puerto es única, aunque en Rotterdam existe además una tasa portuaria para cubrir el servicio de tráfico de buques (VTS) y en Sines existe además una tasa de salvamento.

Las tasas de cuatro puertos españoles son más altas que las extranjeras, mientras que las otras tres terminales españolas son más económicas. Estas diferencias son debidas a los distintos coeficientes correctores, a las bonificaciones y, sobre todo, a los casos en que el atraque es en concesión. La T-3 representa entre el 63% y el 68% de las tasas portuarias.

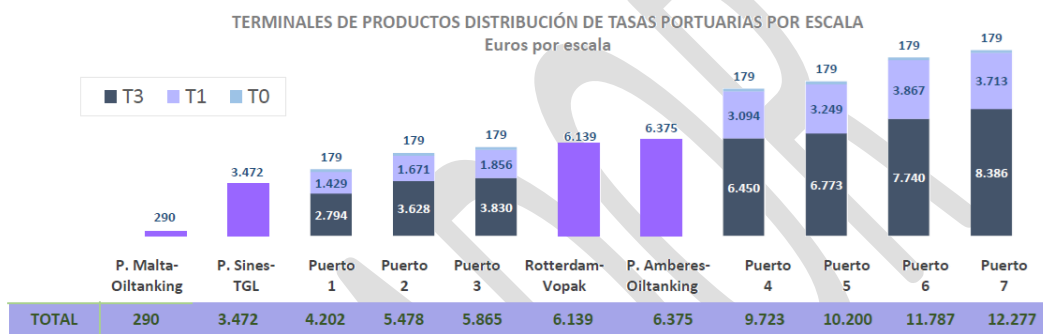


Ilustración 16: Terminales de productos distribución de tasas portuarias por escala. Euros por escala

b. Servicios portuarios

En los servicios portuarios, el de remolque supone entre el 44% y el 86% del coste de la escala. Existe una gran variación en el coste de los servicios portuarios según puertos. En la comparación con los puertos extranjeros, en varios puertos españoles es significativamente más alto: cuatro de las terminales españolas presentan costes en el rango bajo de las europeas -Malta y Sines-, mientras que las otras tres terminales están en el rango alto de las europeas -Amberes y Rotterdam⁴.



Ilustración 17: Terminales de productos. Distribución del coste de servicios portuarios por escala. Euros por escala

² Los valores representados en esta gráfica y las siguientes son la media ponderada de las 3 operaciones-tipo definidas para el buque de productos.

³ Aunque se han estudiado 9 terminales de productos, éstas se sitúan en 7 puertos diferentes, por lo que las tasas y los servicios portuarios se muestran para estos 7 puertos.

⁴ La terminal de Oiltanking en Amberes se localiza en el interior del puerto, después de la esclusa lo que encarece los servicios. Algo parecido sucede en Rotterdam.

Existen grandes diferencias en el coste del servicio de practicaje, llegando a multiplicarse incluso por 6 entre el valor inferior y el superior, para ciertos tamaños de buque. En términos ponderados, el gráfico muestra estas significativas diferencias.

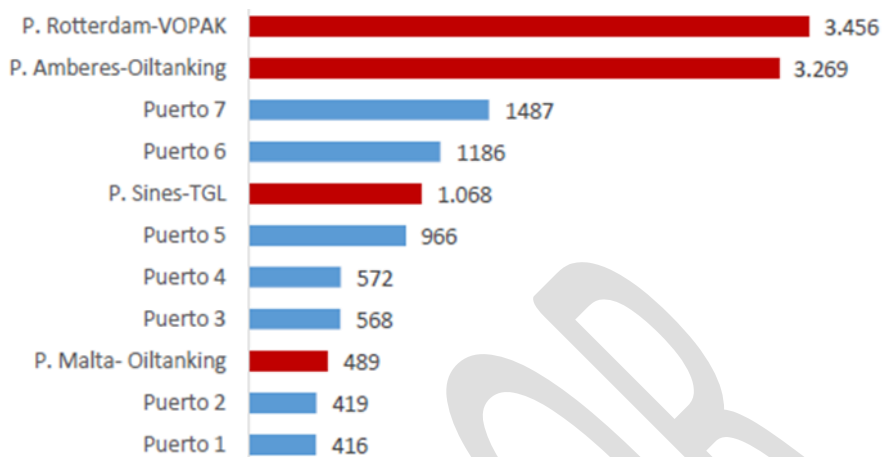


Ilustración 18: Coste del servicio de practicaje. Euros por escala

En el caso del servicio de amarre, la tarifa para el mismo tamaño de buque llega a ser hasta 12 veces mayor según puerto. Al igual que en el caso del practicaje, la estructura tarifaria, a escalones de GT, además de los propios valores de las tarifas da lugar a estas diferencias.

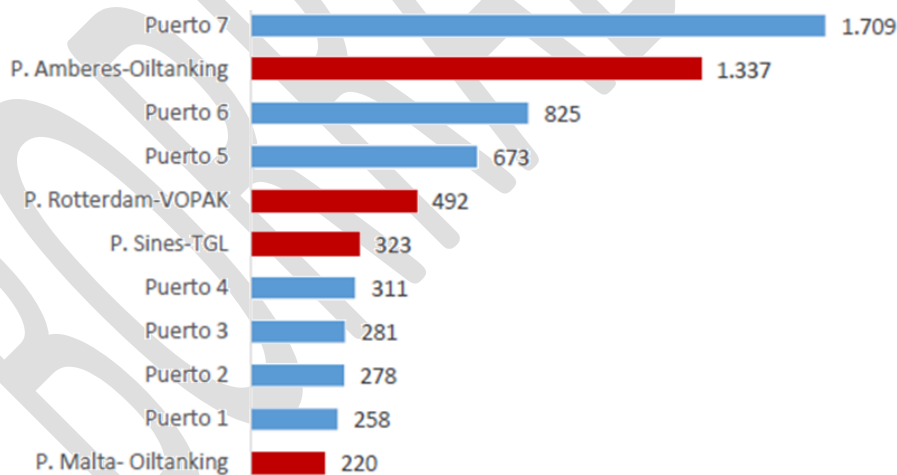


Ilustración 19: Coste del servicio de amarre. Euros por escala

En los puertos nacionales, la tarifa del servicio de remolque para el mismo tamaño de buque de productos llega a ser hasta 10 veces mayor. De nuevo, la estructura tarifaria, a escalones de GT, además de los propios valores de las tarifas dan lugar a estas diferencias.

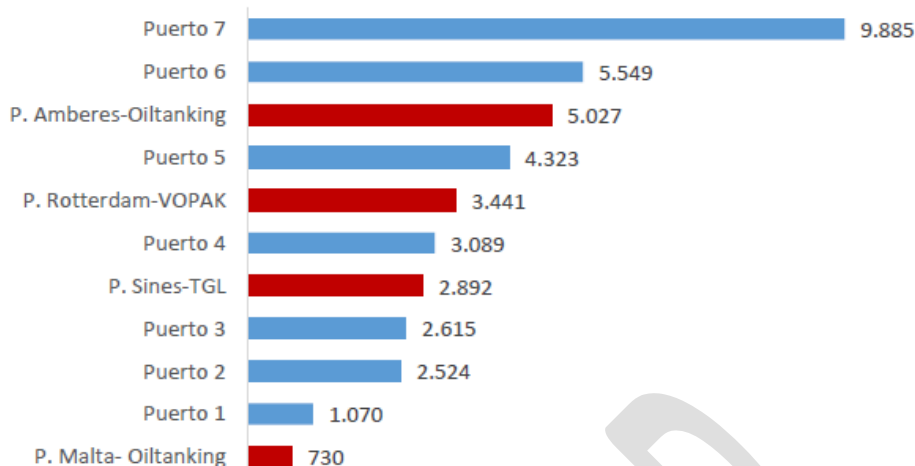


Ilustración 20: Coste del servicio de remolque. Euros por escala

Entre las terminales españolas no existen diferencias en la tarifa del servicio de recepción de desechos generados por buques, ya que en todas ellas se calcula de acuerdo a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

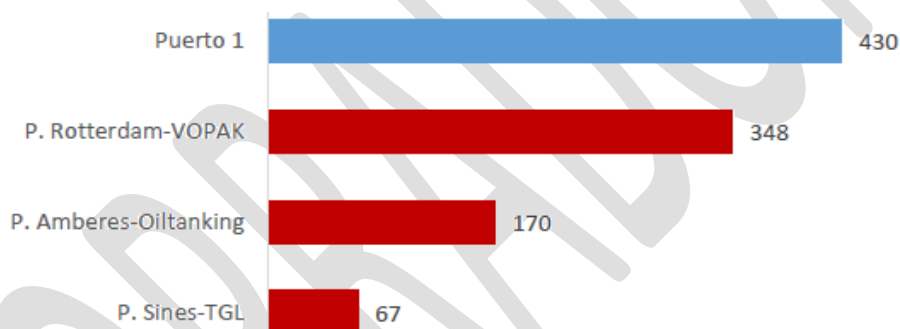


Ilustración 21: Coste del servicio de recepción de desechos generados por buques. Euros por escala

c. Costes de terminal

Las diferencias entre puertos en los costes de suelo de la terminal se derivan tanto del coste del suelo, diferente según puerto, como de su productividad.

En los costes de terminal de las terminales de productos⁵, la amortización representa entre el 26% y el 56%. Los costes de terminal en los puertos extranjeros son inferiores a los nacionales, aunque Amberes es similar al español menor.

⁵ No se dispone de datos de los costes de terminal de 4 de las 9 terminales portuarias de productos.

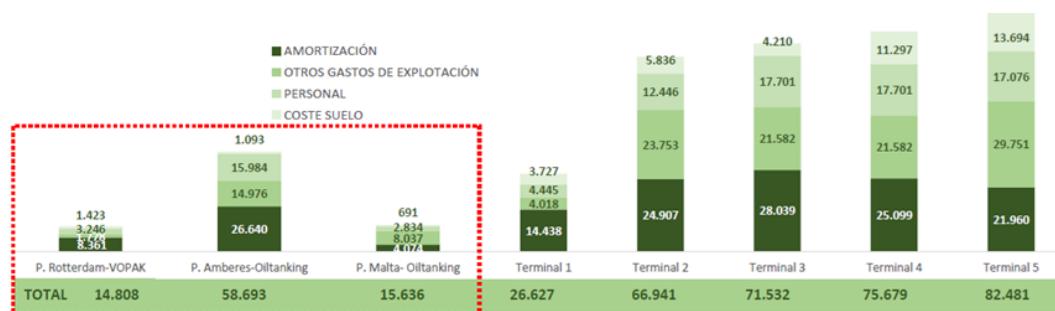


Ilustración 22: Terminales de productos. Distribución del coste de terminal por escala. Euros por escala

d. Costes totales

En las terminales de productos⁶, los costes de terminal suponen entre el 73% y el 86% del coste total. En valor absoluto el orden de magnitud de las 5 terminales españolas es similar, excepto en una terminal que presenta un coste muy inferior.

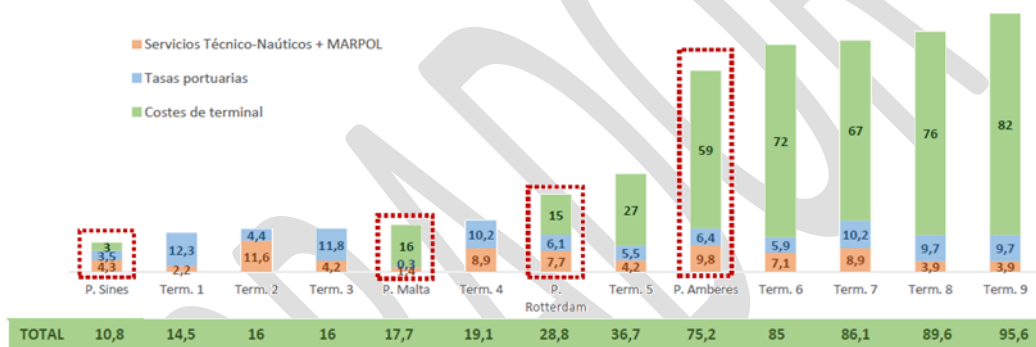


Ilustración 23: Terminales de productos coste total. Miles de euros por escala

En las terminales extranjeras también los costes de terminal presentan el mayor porcentaje, entre el 28% y el 90%. Las tasas portuarias presentan valores inferiores que los servicios portuarios. El coste de la escala es en general inferior en las terminales extranjeras que en las nacionales, salvo en Amberes que se aproxima más a las españolas.

4.1.2. TERMINALES DE GAS⁷

a. Tasas portuarias

En las terminales de gas, los valores de la T1 y la T3 son muy similares, e inferiores a las tasas de Rotterdam y Amberes.

⁶ No se dispone de datos de los costes de terminal de 4 de las 9 terminales portuarias de productos.

⁷ Los valores representados en esta gráfica y las de los apartados siguientes son la media ponderada de las 2 operaciones-tipo definidas para el buque gasero.

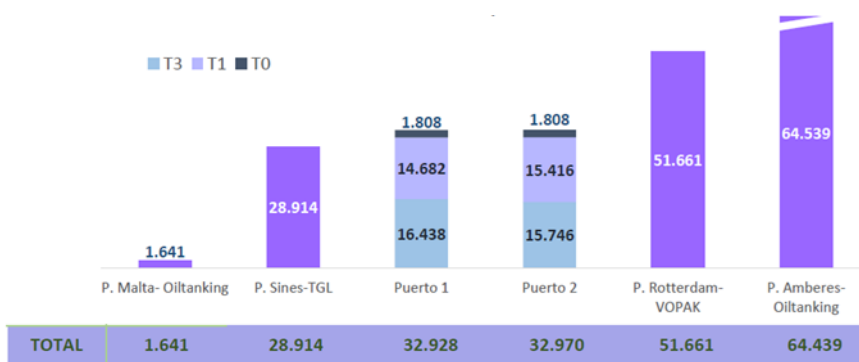


Ilustración 24: Terminales de gas. Distribución de las tasas portuarias por escala. Euros por escala

b. Servicios portuarios

En las terminales de gas, el servicio de remolque representa un promedio del 82% en las terminales españolas y del 76% en las extranjeras. Su coste es notablemente mayor en las españolas.

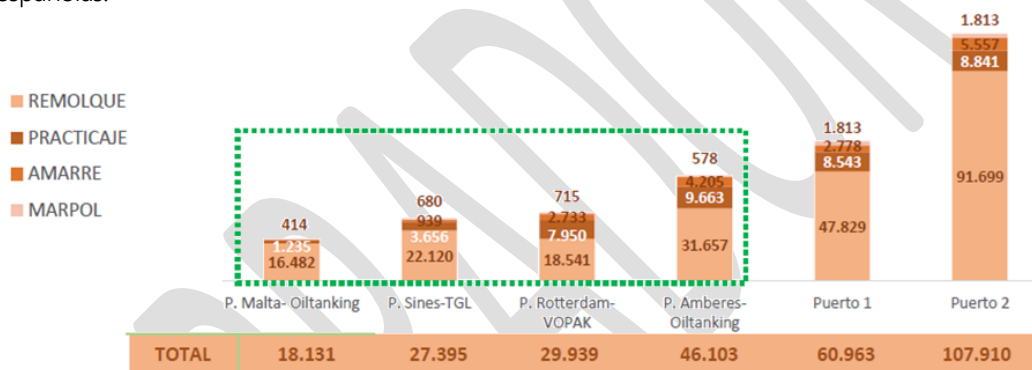


Ilustración 25: Terminales de gas. Distribución del coste de servicios portuarios por escala. Euros por escala.

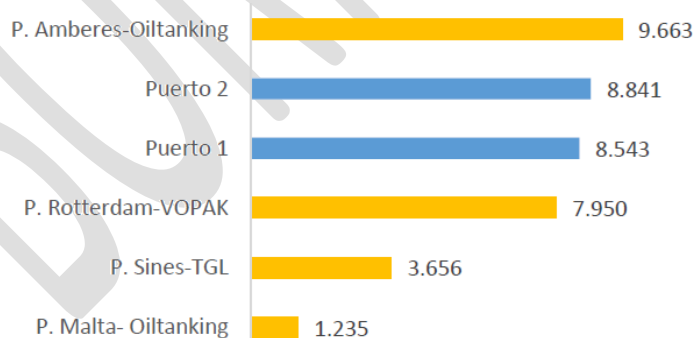


Ilustración 26: Coste del servicio de practica. Euros por escala

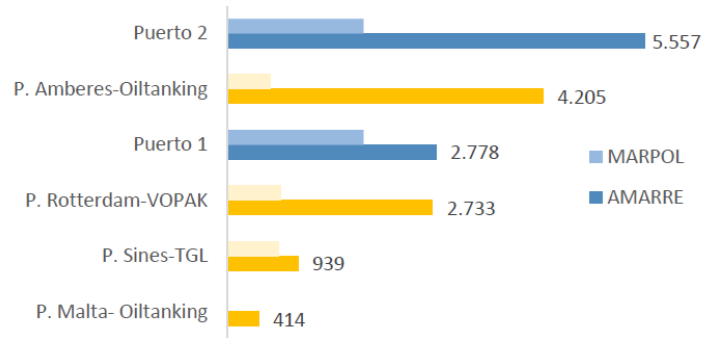


Ilustración 27: Terminales de gas. Coste del servicio de amarre y del servicio de recepción de desechos generados por buques. Euros por escala

c. Costes de terminal

En las terminales de gas, la amortización representa en torno al 65% de los costes de terminal, dadas las cuantiosas inversiones que las plantas de regasificación requieren. El coste de suelo es muy similar, pero los otros costes divergen. En valor absoluto el coste de la terminal 1 es un 24,8% inferior a la terminal 2.

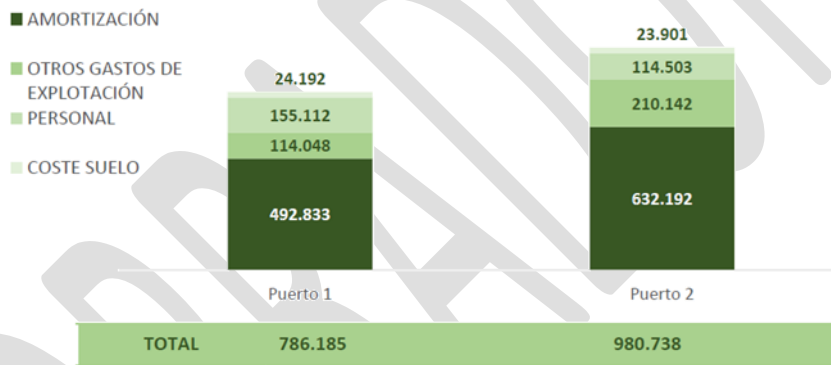


Ilustración 28: Terminales de gas. Distribución del coste de terminal por escala. Euros por escala

d. Costes totales

Los costes de terminal en las terminales de gas, representan entre el 85% y 91% del total, siendo el coste de mayor importancia.

En este caso, son los servicios portuarios los que tienen un valor superior a las tasas, moviéndose en un rango entre el 6% y el 12%, mientras que las tasas se encuentran en un rango entre el 3% y el 4%.

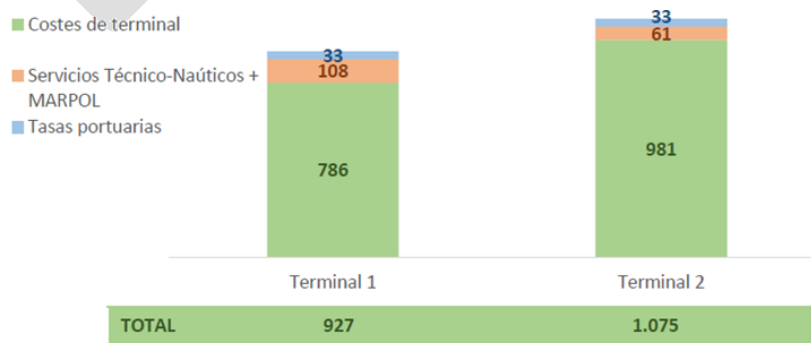


Ilustración 29: Terminales de gas. Coste total. Miles de euros por escala

4.1.3. COMPARACIÓN DE INDICADORES

a. Indicadores de terminal

La superficie de las terminales se sitúa entre 8,5 y 20 Ha, en un rango muy inferior a las terminales del Norte de Europa y similar a las del sur. La mitad (5) de las terminales está en el rango de 85-110 miles de m², y 3 entre 125 y 170 miles de m². Se salen de estos rangos dos terminales: una con 233 miles de m² y otra con tan solo 18 miles de m².

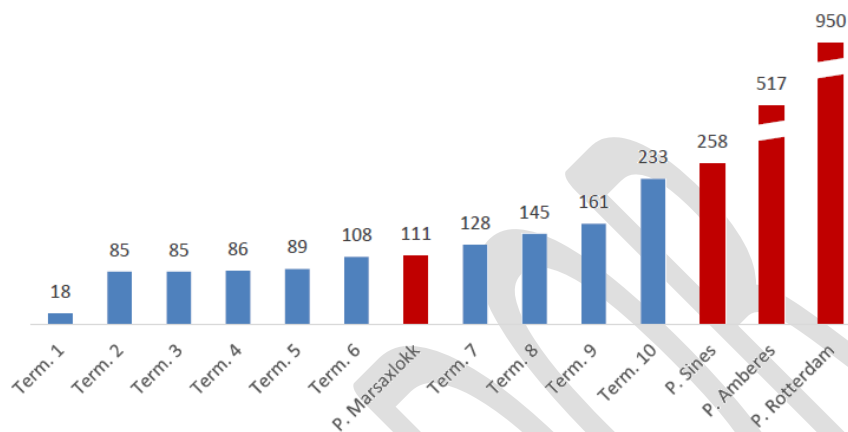


Ilustración 30: Superficie de la concesión. Miles de m²

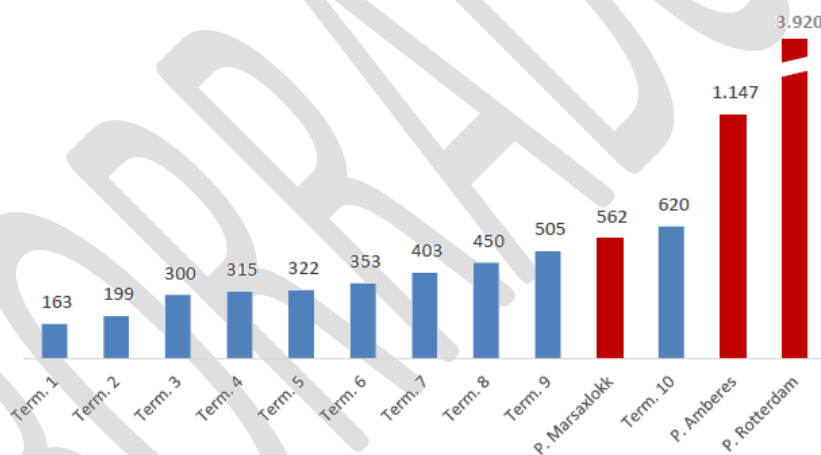


Ilustración 31: Capacidad de almacenamiento. Miles de m³

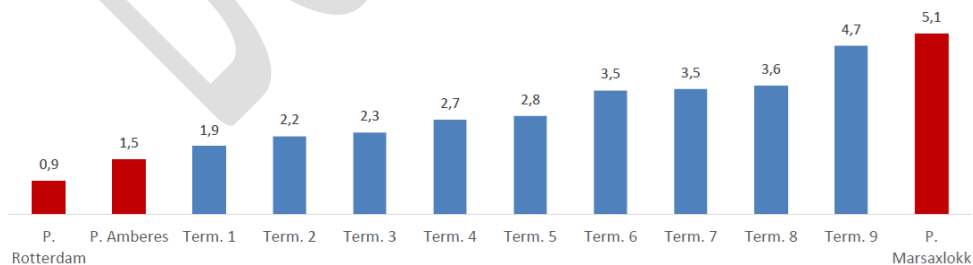


Ilustración 32: Aprovechamiento de la concesión. Capacidad de almacenamiento por superficie de terminal (m³/m²)

b. Indicadores operativos

Son 3 las terminales que destacan por un mayor número de escalas y 2 por volumen de mercancía, aunque en valores muy inferiores a las presentadas en las extranjeras. El volumen de carga medio por escala es mayor en las terminales europeas que en la mayoría de las nacionales.



Ilustración 33: Indicador de número de escalas/año, volumen toneladas/año, volumen toneladas/escala y dimensión media (GT) por escala

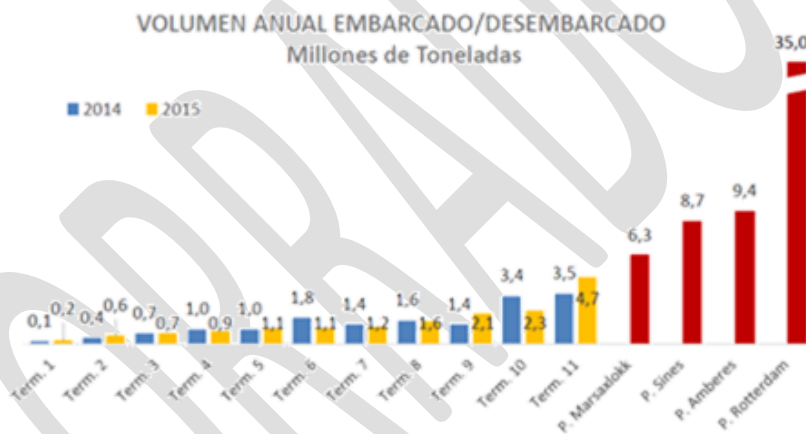


Ilustración 34: Indicador de volumen de toneladas/año

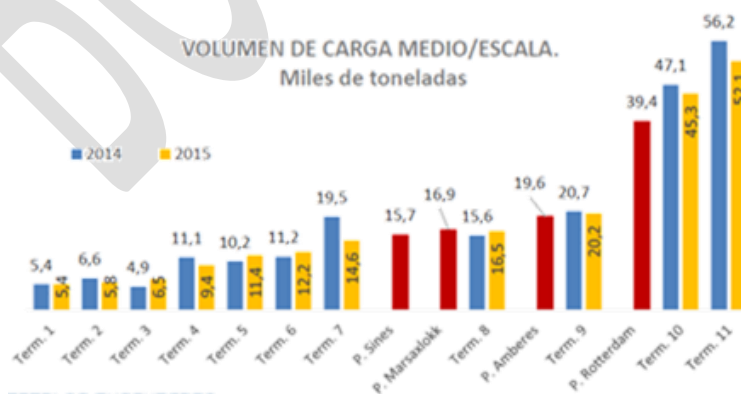


Ilustración 35: Indicador de volumen de toneladas/escala

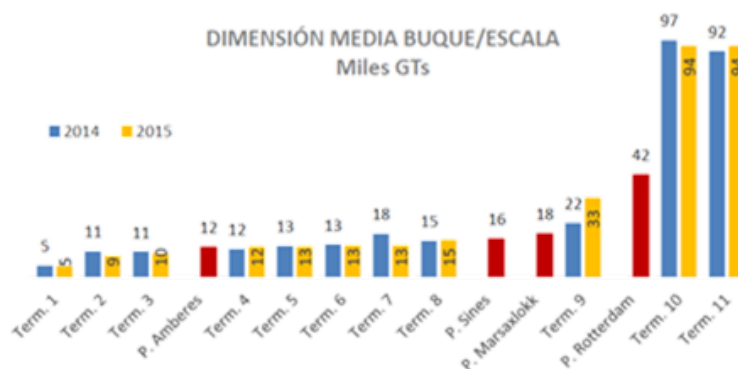


Ilustración 36: Indicador de dimensión media (GT)/escala

La mayoría de las escalas tiene una duración entre 1 y 2 días. El rendimiento de las terminales de gas es muy superior al de las de productos. Para la correcta interpretación de estos datos hay que tener en cuenta que la duración de la escala puede ser superior al tiempo de operación del buque.

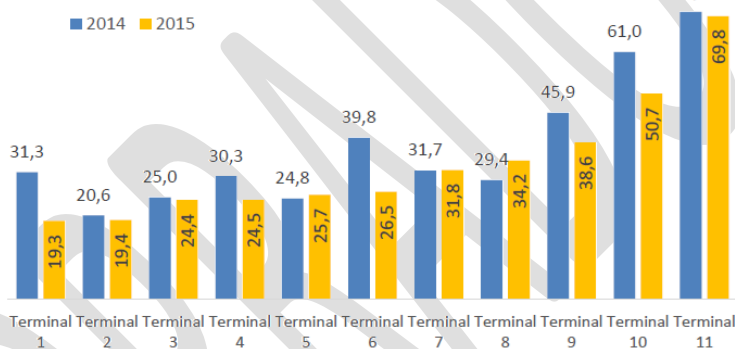


Ilustración 37: Duración media escala. Horas

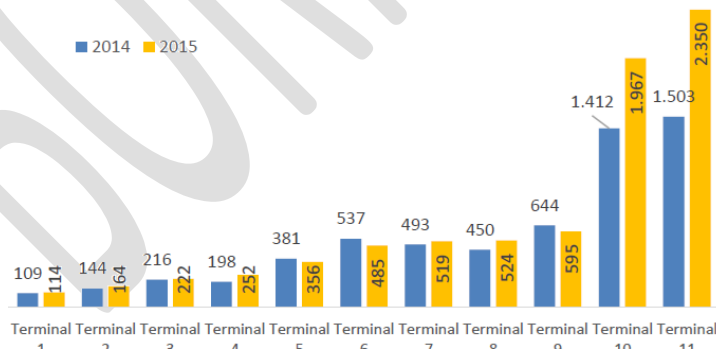


Ilustración 38: Rendimiento de la escala. Toneladas/hora

c. Indicadores de productividad

El rendimiento por superficie de la mayoría de las terminales españolas es menor que el de las europeas. Las terminales extranjeras presentan una mayor productividad por capacidad de almacenamiento.

VOLUMEN DE MERCANCÍA POR ATRAQUE
Toneladas/metros

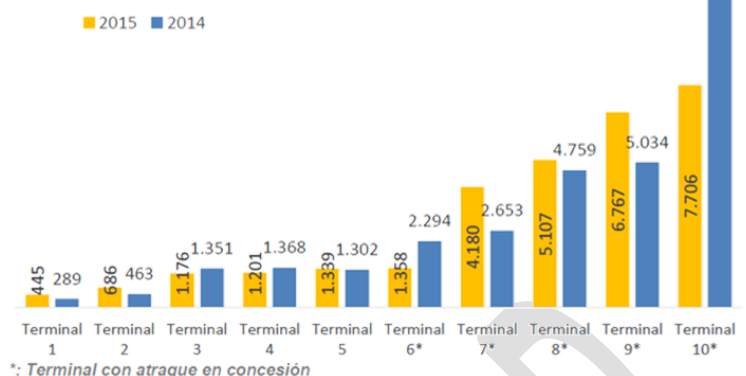


Ilustración 39: Indicador de volumen de mercancía por atraque

VOLUMEN DE MERCANCÍA POR SUPERFICIE DE CONCESIÓN
Toneladas/m²

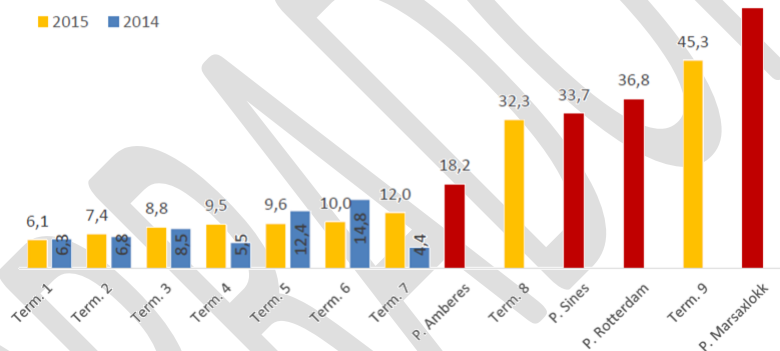


Ilustración 40: Indicador de volumen de mercancía por superficie de concesión

VOLUMEN DE MERCANCÍA POR CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO
Toneladas/m³

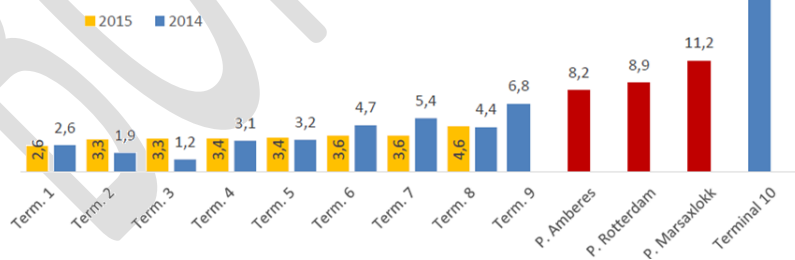


Ilustración 41: Indicador de volumen de mercancía por capacidad de almacenamiento

d. Indicadores económicos

Se han podido apreciar grandes diferencias entre los costes unitarios de las tasas y los servicios portuarios.

COSTE UNITARIO DE TASAS T1, T3

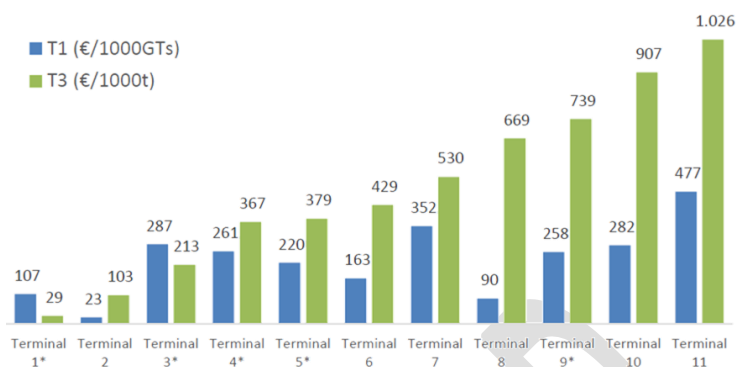


Ilustración 42: Coste unitario de las tasas portuarias (T1 y T3)

COSTE UNITARIO PRACTICAJE, AMARRE Y MARPOL
Euros/1000 GT

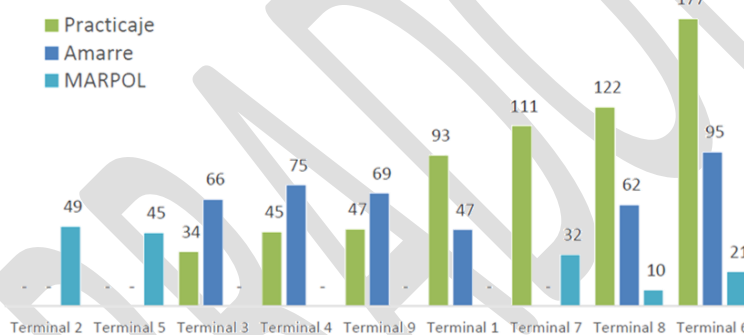


Ilustración 43: Coste unitario de los servicios portuarios de practicaaje, amarre y desamarre de buques y de recepción de desechos generados por buques

COSTE UNITARIO REMOLQUE
Euros/1000 GT

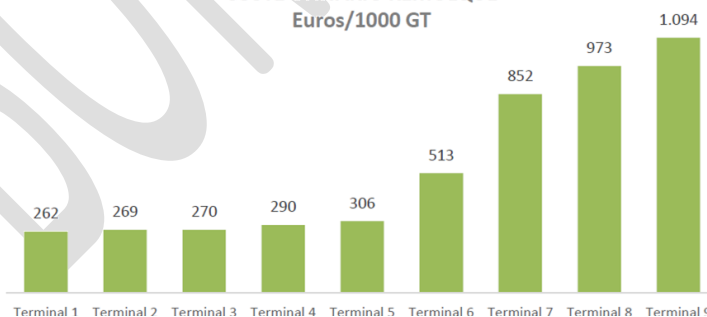
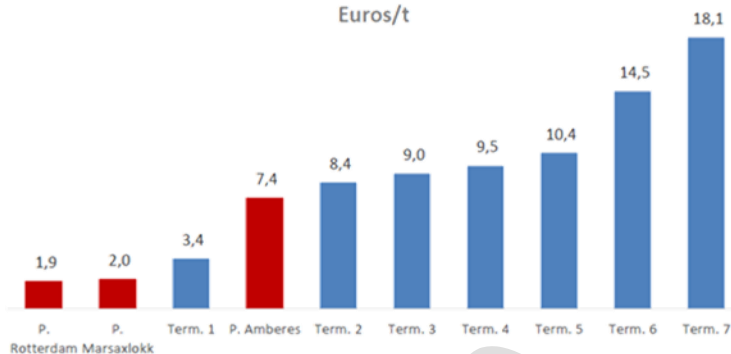


Ilustración 44: Coste unitario del servicio portuario de remolque

En el coste unitario de terminal por tonelada, las terminales extranjeras presentan un valor por debajo de las nacionales, salvo Amberes que se aproxima al rango bajo de las nacionales.

COSTE UNITARIO DE LA TERMINAL POR VOLUMEN TRATADO
Euros/t



COSTE UNITARIO DE LA TERMINAL POR VOLUMEN TRATADO
Euros/t

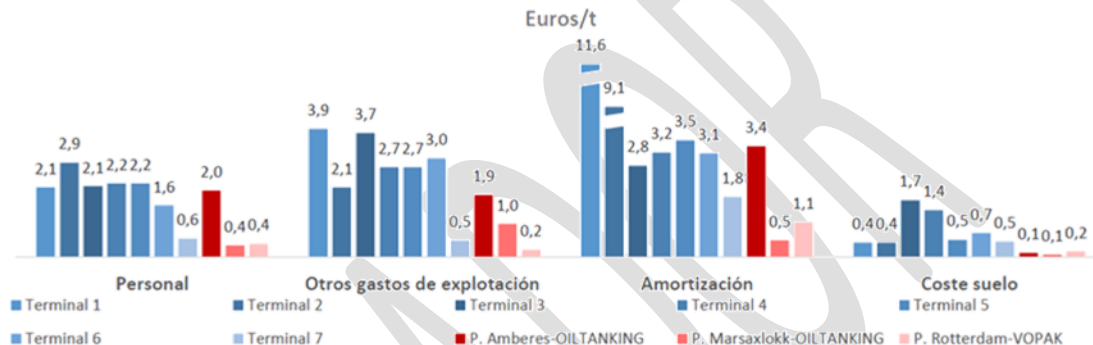


Ilustración 45: Indicadores de los costes unitarios de la terminal por volumen

El coste unitario de suelo es muy diferente entre terminales y menor en las del norte de Europa. Rotterdam presenta el coste unitario de terminal más bajo de todas las terminales analizadas.

COSTE UNITARIO DE SUELO EN CONCESIÓN (Superficie)
Euros/m²

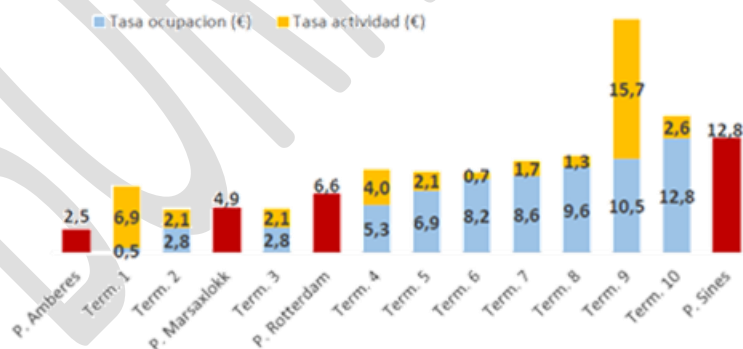


Ilustración 46: Coste unitario de suelo en concesión (Superficie)

COSTE UNITARIO DE SUELO EN CONCESIÓN (Capacidad)
Euros/m³

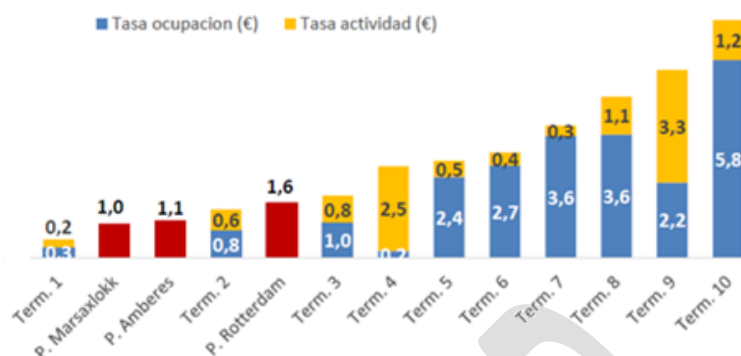


Ilustración 47: Coste unitario de suelo en concesión (Capacidad)

COSTE UNITARIO TERMINAL (Superficie)
Euros/m²

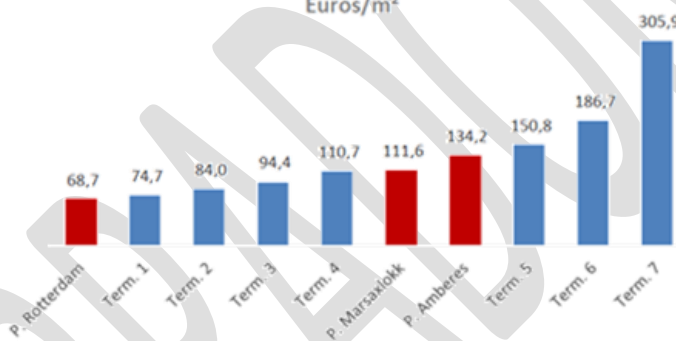


Ilustración 48: Coste unitario de terminal (Superficie)

COSTE UNITARIO TERMINAL (Capacidad)
Euros/m³

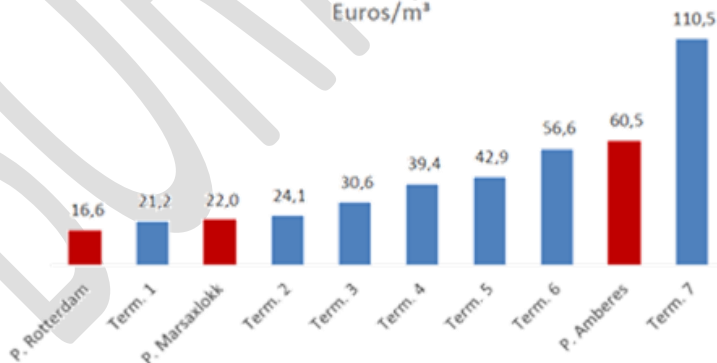


Ilustración 49: Coste unitario de terminal (Capacidad)

4.1.4. CONCLUSIONES

Las principales conclusiones obtenidas del "Estudio de la Cadena de Costes del Tráfico de Graneles Líquidos en Terminales Españolas" son las siguientes:

- Sobre las tasas:
 - Existen importantes diferencias en el coste de la T1 y mayores en la T3 según puertos, debido a los distintos coeficientes correctores, a las bonificaciones y a los casos en que el atraque es en concesión.
 - Las tasas portuarias en las terminales con atraque en concesión son competitivas con las europeas (excepto Malta), pero no sucede lo mismo en el resto de terminales. La excepción son las de gas, cuyas tasas son en torno a la mitad de las de los puertos del norte de Europa.
- Sobre las tarifas de los servicios portuarios:
 - Existen grandes diferencias en el coste del servicio de practicaje, llegando a multiplicarse incluso por 6. Respecto a los puertos extranjeros, para los buques de productos los precios de Malta y Sines son similares a los españoles (en el rango bajo y alto, respectivamente) y notablemente inferiores en los gaseros. Por su parte, Rotterdam solo es más barato para el gasero mayor y Amberes es bastante más caro en todos los casos excepto en el gasero mayor. Para valorar adecuadamente estos datos, hay que considerar la característica de puerto fluvial de estos 2 puertos, y la ubicación interior de la terminal en el caso de Amberes.
 - La valoración para el servicio de amarre es similar a la del practicaje, con la única diferencia de que en este caso, Rotterdam y Amberes se encuentran en el rango medio-alto de las españolas. En la comparación entre terminales españolas, las diferencias son incluso mayores que en el practicaje, dándose el caso en 2 terminales en que el coste del servicio de amarre es superior al del practicaje.
 - En el caso del servicio de remolque, existen grandes diferencias entre puertos, que se van incrementando al crecer el tamaño de buque, al igual que en la comparación con los puertos europeos: para los buques mayores las diferencias son desmedidas, y ello a pesar de la condición fluvial de Rotterdam y Amberes.
- Sobre los costes de terminal:
 - Las diferencias entre puertos en los costes de suelo de la terminal se derivan tanto del coste unitario del suelo como de su productividad. El coste de suelo es muy inferior en las terminales extranjeras.
 - Los costes de amortización de las terminales de gas son de una escala muy superior al resto de terminales, debido a las elevadas inversiones necesarias. En las terminales de productos, los costes de amortización son más bajos en las terminales europeas, gracias a su elevada productividad.
 - Los costes de personal son relativamente homogéneos en algunas terminales no de gas, aunque otras presentan diferencias tanto por arriba como por abajo. Las terminales de gas muestran diferencias significativas entre ellas. Estos costes son

menores en las terminales extranjeras. Los otros gastos de explotación se comportan de forma similar a los de personal.

- Sobre los costes totales por escala (Terminales de Productos):
 - En las terminales de productos, los costes de terminal representan entre el 73% y el 86% del coste total. En valor absoluto están en un orden de magnitud similares, excepto en una terminal que presenta un coste mucho menor. El coste de la escala es notablemente inferior en las terminales extranjeras que en la nacionales.
 - Las tasas portuarias presentan un valor superior a los servicios portuarios, exceptuando dos casos en que son inferiores. Dentro de las tasas, la tasa a la mercancía (T3) representa como promedio el 66%, mientras que, en los servicios, el de remolque representa un porcentaje promedio del 76,5%. Por su parte, en los costes de terminal, el predominante es la amortización: entre un 33,2% y un 54,2% del total.
 - Cuatro puertos españoles tienen las tasas más altas que Amberes y Rotterdam. Las de Malta y Sines son las más bajas. En los servicios portuarios, con la excepción de Amberes (y de un puerto español), los puertos nacionales son más caros que los extranjeros, principalmente debido al coste del servicio de remolque. Los costes de terminal en los puertos extranjeros son inferiores a los nacionales, aunque Amberes es similar al español menor.
- Sobre los costes totales por escala (Terminales de Gas):
 - Los costes de terminal de las terminales de gas representan entre el 85% y 91% del total. En valor absoluto la terminal 1 es un 24,8% inferior a la terminal 2. En este caso, son los servicios portuarios los que tienen un valor superior a las tasas, moviéndose en un rango entre el 6% y el 12%, mientras que las tasas se encuentran en un rango entre el 3% y el 4%.
 - A diferencia de las terminales de productos, la tasa al buque (T1) y la tasa a la mercancía (T3) se distribuyen de manera muy similar. En el caso de los servicios portuarios, el remolque representa un promedio del 81,7%, mientras que, en los costes de terminal, la amortización presenta un valor en torno al 65% del total.
 - Al contrario que en las operaciones-tipo con buques de productos, para los buques de gas (debido a su tamaño) las tasas portuarias de Rotterdam y Amberes son más altas que en los puertos españoles, en Sines y Malta siguen siendo más bajas. En el caso de los servicios portuarios, sin embargo, los puertos nacionales son más caros que los extranjeros, debido principalmente al remolque.

4.1.5. RECOMENDACIONES

- Sobre las tasas:
 - El atraque en concesión proporciona una ventaja económica para compensar la inversión realizada. Pero en el caso de las terminales de GL que actúan como

operadores logísticos, el beneficio en tasas lo reciben el armador (a través de la T1) y el propietario del producto (a través de la T3), mientras que la inversión la soporta el terminalista. Por tanto, debería existir la opción de otorgar esa bonificación al terminalista cuando no coincide con los anteriores.

- Sobre los servicios portuarios:
 - Las enormes diferencias en el coste de los servicios de practicaje y amarre entre los puertos españoles analizados (hasta 6 veces mayor en el caso del practicaje y hasta 12 veces en el del amarre) y los resultados de su comparación con puertos europeos (2 de ellos fluviales), permiten colegir la conveniencia de analizar en detalle las causas de las tarifas tan elevadas en varios puertos españoles, con el fin de identificar las posibilidades de rebajarse y aproximarse a las tarifas más competitivas.
 - Algo semejante se deduce del análisis del servicio de remolque, parece conveniente estudiar las posibilidades de hacer más competitivo el servicio de remolque en varios puertos españoles, para asemejarlos a los de inferior coste. Esto es patente, especialmente, si se compara con los puertos del norte de Europa.
 - La obligatoriedad del servicio de remolque es susceptible de ser revisada, dada su no existencia en algunos puertos.
- Sobre la terminal:
 - También existen oportunidades de reducir los costes unitarios de suelo en varios puertos españoles, que se muestran elevados comparados con otros españoles y europeos.
 - La productividad es el factor clave para hacer más competitiva la terminal:
 - Productividad de la escala, reduciendo su duración, lo que permite a su vez reducir la T1.
 - Productividad de la superficie con un buen aprovechamiento m^3/m^2 .
 - Productividad de la terminal en cuanto a volumen tratado por m^3 y/o m^2 .
 - Al ser los costes de terminal la parte mayoritaria de los costes, y ser fijos en su gran mayoría, la única forma de reducir su repercusión por unidad tratada es incrementando el volumen de mercancía que utiliza la terminal, y por tanto incrementando su rotación. Alguna de las terminales analizadas es un buen ejemplo en este sentido.

4.2. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE CARGA RODADA EN TERMINALES ESPAÑOLAS, PARA VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA EN BUQUES “CAR CARRIER” (Desarrollado por IDOM CONSULTING)

El estudio tenía como objeto el análisis de la cadena de costes que intervienen en las operaciones de carga y descarga de vehículos en régimen de mercancía en las terminales de puertos españoles, por lo que se analizaron exclusivamente las mercancías que son transportadas en buques destinados al transporte de vehículos, es decir, buques tipo Car-Carrier.

Durante el análisis de este estudio, se observaron las distintas casuísticas que tienen lugar en las terminales de estudio y, dada la gran variabilidad de operativas existente, se planteó la no exclusividad en la operación de este tipo de mercancía en algunas de las terminales, en las que se comparte espacio con otros tráficos, ya sean Ro-Ro/Ro-Pax o con otros tipos de mercancía: terminales multipropósito. En estos casos, fue necesario obtener el peso del negocio que los vehículos en régimen de mercancía tenían sobre el total de la terminal, para poder realizar una comparativa adecuada, en condiciones equitativas con el resto de terminales dedicadas de vehículos. De igual modo, se dividieron las terminales según el modelo de concesión, el cual influye finalmente en los costes: concesión de suelo en frente de atraque con/sin línea de atraque, terminal multipropósito en concesión y operadores con autorización temporal.

Las terminales de análisis para el estudio se encuentran ubicadas en los siguientes puertos: Barcelona (2 terminales), Málaga, Pasajes, Sagunto, Santander, Tarragona, Valencia y Vigo.

Se definieron una serie de operaciones modelo de buques para realizar la comparativa entre terminales de los costes del paso de la mercancía, analizándose 3 buques modelo tipo Car-Carrier, los cuales pretendían aportar la mayor representatividad posible entre los criterios que caracterizan este tipo de escalas.

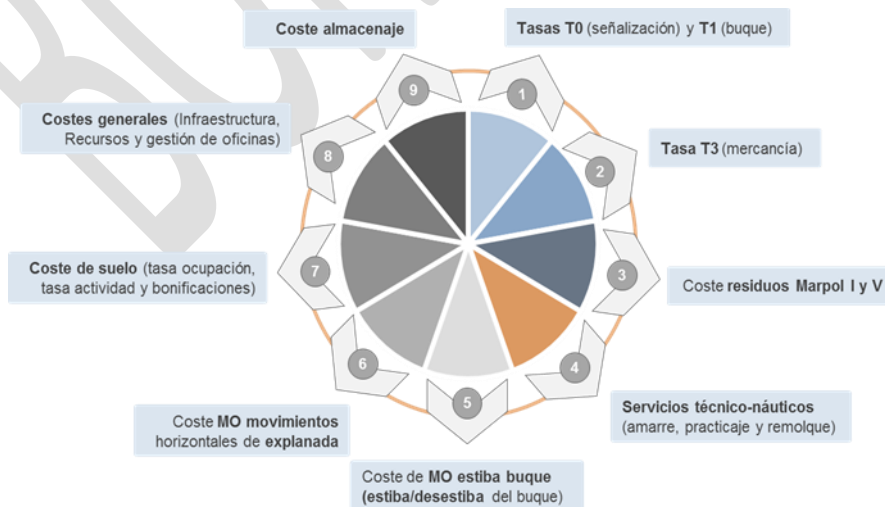


Ilustración 50: Tipos de costes que forman la cuenta operativa por escala.

La cadena de costes desglosó en 9 costes diferenciados, agrupados en 5 familias. En consecuencia, se determina lo siguiente para cada uno de los costes incluidos:

1. *Costes al buque.* Esta familia aplica al buque y no a los vehículos, y se corresponden con tasas T0 y T1, los servicios técnico-náuticos y las tarifas del servicio de recepción de desechos generados por buques.
2. *Costes a la mercancía.* Los costes que aplican a la mercancía se corresponden con la tasa T3, que se paga por unidad de mercancía operada, independientemente si ha sido cargada o descargada.
3. *Costes de manipulación de la mercancía en buque.* Costes de estiba y desestiba en el buque. Las productividades de los portuarios en la carga y en la descarga son distintas. Habitualmente se obtienen ratios mayores para la descarga. El coste de estiba habitualmente será algo superior al coste de desestiba.
4. *Costes en explanada de terminal.* Se trata de los costes de manipulación de los vehículos en la campa. Se excluyen de aquí los costes de explanada destinados a almacenaje de vehículos. Básicamente se corresponde con la mano de obra propia y la composición SAGEP comprometido destinados a mover los vehículos de *import* y *export*, descontando las actividades de valor añadido, PDI y almacenaje.
5. *Costes se servicios y oficina.* Los costes indirectos que imputan de la actividad de la terminal, en los que se incluyen los costes generales (gastos en infraestructura, maquinaria (furgonetas para el transporte de conductores) y gestión administrativa), los costes del suelo a pagar a las Autoridades Portuarias (por ocupación y por actividad, más los bonus-malus que apliquen, según su resultado) y los costes de almacenaje, que incluyen el porcentaje de tasa de suelo referente a la superficie destinada a almacenar vehículos en terminal más el coste del número de personas destinadas a las operaciones directamente relacionadas con el almacenaje.

A partir de la base de datos creada, se obtuvieron cada uno de los 9 costes en cada terminal y por operación modelo de buque, permitiendo así realizar el correspondiente análisis comparativo entre terminales. A continuación se presenta el reparto de costes de las cuentas operativas por escala, las cuales son un promedio de las cuentas individuales de los 3 buques modelo en cada terminal.

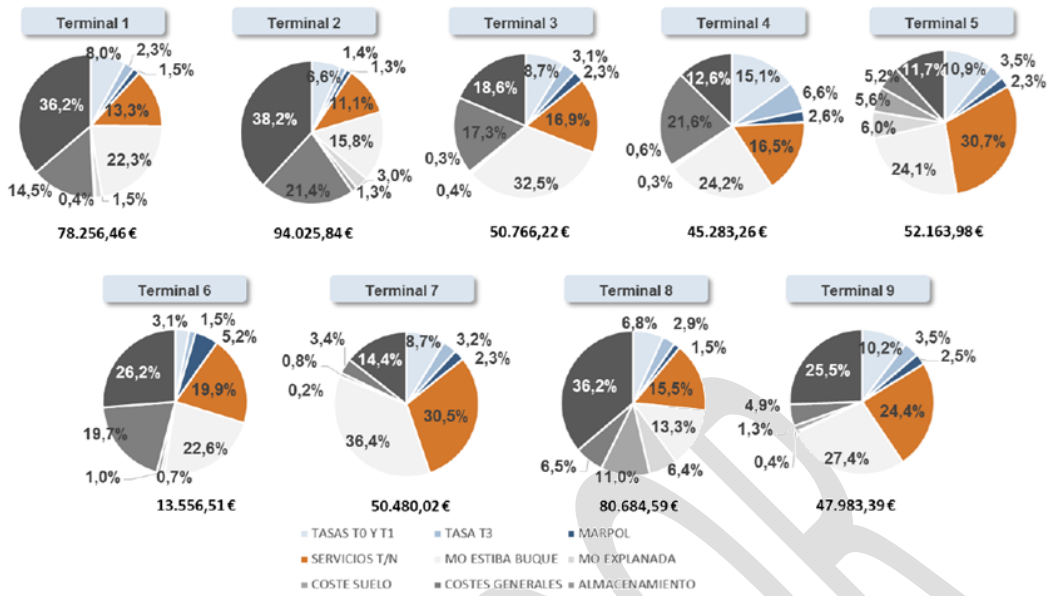


Ilustración 51: Reparto medio de los costes de los buques modelo en cada terminal.

Asimismo se muestra el reparto de costes promedio de las 9 cuentas operativas por escala presentadas en el gráfico anterior.

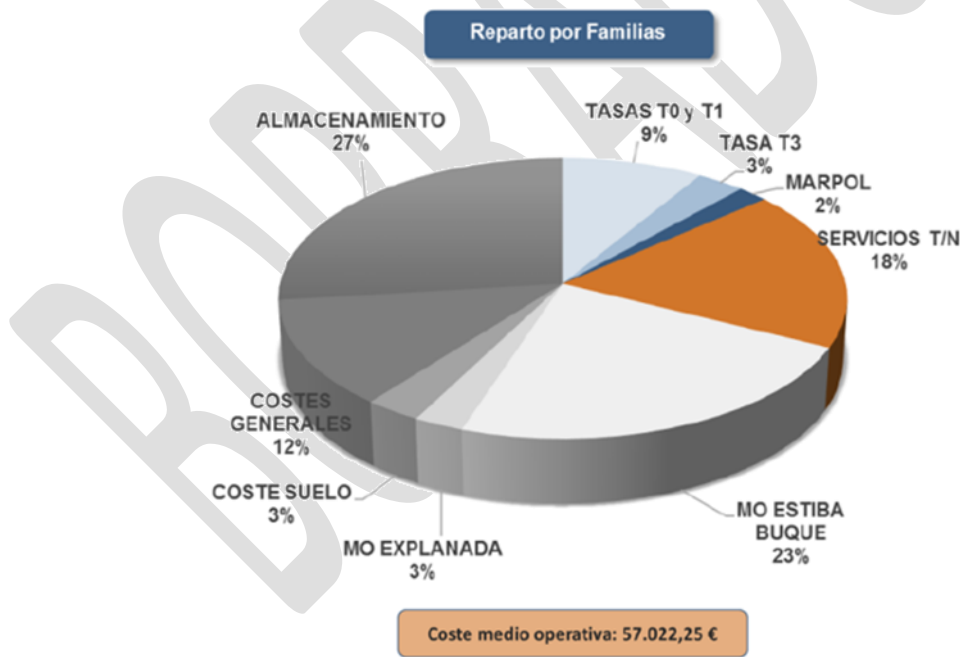


Ilustración 52: Reparto de costes medio.

Como herramienta adicional para el análisis y comparativa entre terminales, se formularon 14 indicadores clave para la gestión del tráfico de vehículos los cuales se agruparon en 4 grandes familias o factores: Coste, Eficiencia y Productividad, Uso de la Infraestructura y Conectividad con el Hinterland vía FFCC.

Los resultados para las 9 terminales de estudio se exponen gráficamente en las siguientes figuras:

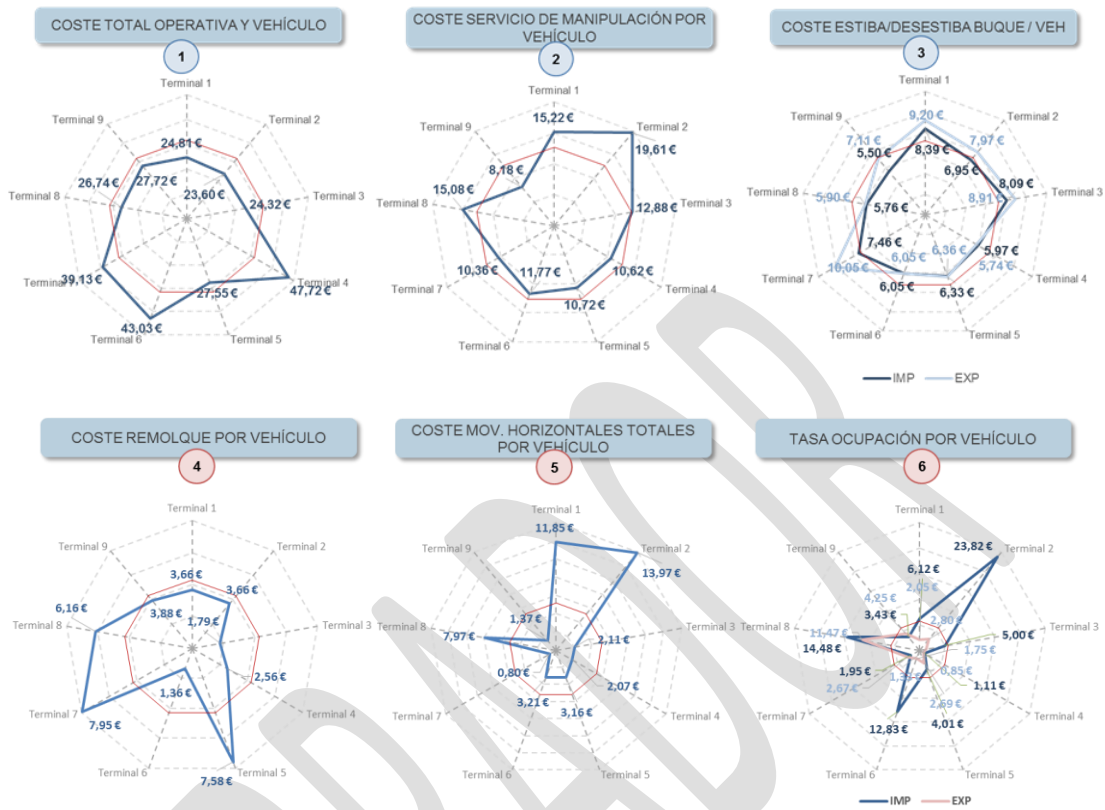


Ilustración 53: Resultado de indicadores de Coste.

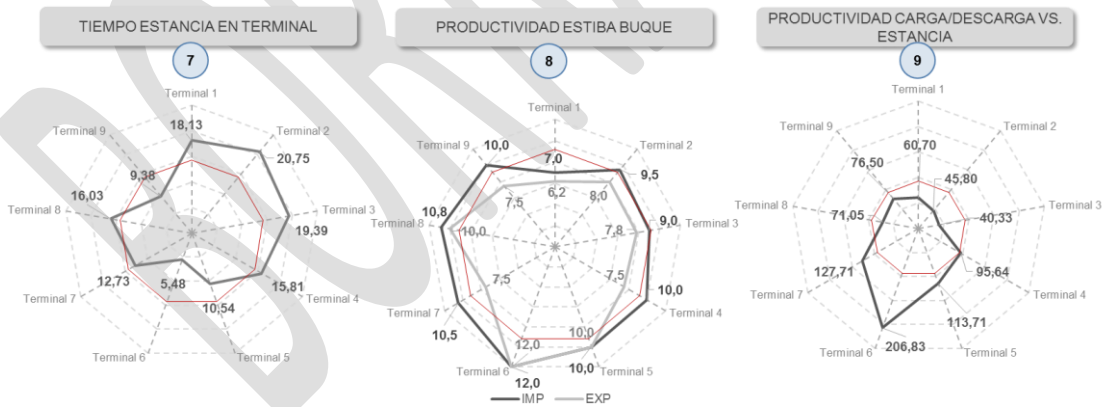


Ilustración 54: Resultados de los indicadores de Eficiencia y Productividad.

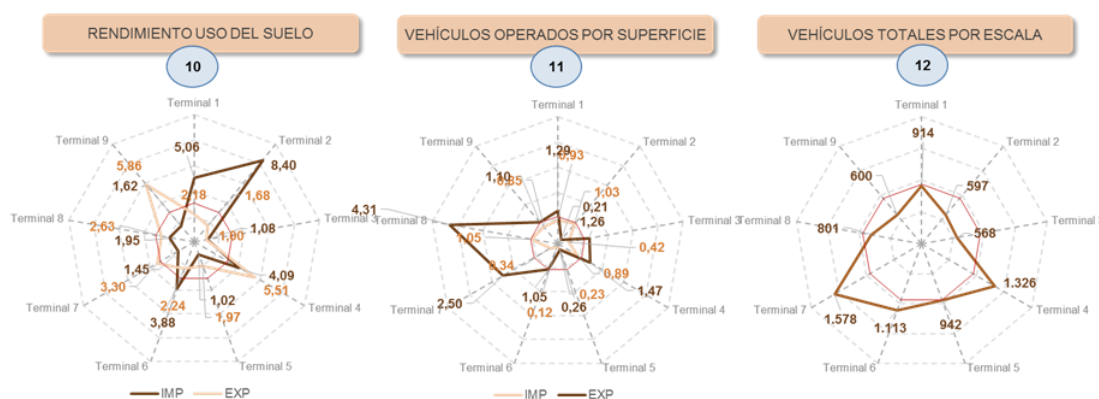


Ilustración 55: Resultados de los indicadores de Uso de Infraestructura.

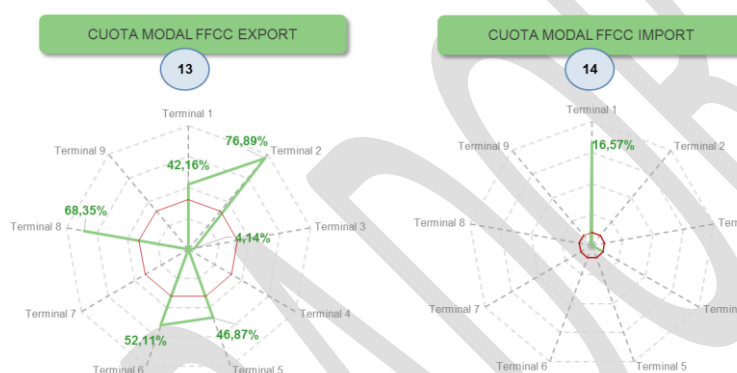


Ilustración 56: Resultados de los indicadores de Conectividad con el Hinterland.

Como resumen, se detallan las conclusiones generales que se han podido extraer del "Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada de vehículos en régimen de mercancía en terminales españolas":

- La contratación de la mano de estiba se basa en unos ratios de productividad que algunas veces son inferiores a los reales. Esto hace que en ciertas ocasiones la mano contratada termine de cargar/descargar los vehículos al buque horas antes de finalizar el turno de la estiba. Asimismo, se observa que el sistema de jornadas por turnos fijos de mañana, tarde y noche no siempre se ajusta a los tiempos de escala del buque. Por esos motivos, con el objetivo de aumentar la flexibilidad de los servicios de estiba, se propone establecer un diálogo entre las partes implicadas.
- Se sugiere mayor transparencia y homogeneización en las tarifas máximas de los servicios de estiba buque que se imputan por las operaciones durante una escala. En muchos casos, las tarifas no son directamente comparables y existen multitud de categorías de coste que dificultan el conocimiento de la cifra real del servicio prestado.
- Existen diferencias sustanciales en los costes del suelo y almacenaje entre las terminales concesionadas que pagan tasas de ocupación y actividad y las terminales que operan sobre suelo público mediante el pago de la Tasa T-7 de almacenamiento. En el segundo caso, las terminales que pagan la tasa T-7 se están aprovechando de esta ventaja para optimizar sus

costes de operación. En este sentido, se sugiere que las Autoridades Portuarias corrijan esta situación mediante la regularización del suelo portuario en concesión.

- Dado que por la naturaleza del transporte ferroviario de vehículos en importación (más atomizado que en exportación) es más difícil configurar trenes completos que mejoren la rentabilidad de este medio de transporte, se recomienda fomentar y promover iniciativas por parte de los Operados Logísticos de automóviles para analizar oportunidades de negocio en el ámbito de la consolidación de tráficos ferroviarios Multimarca.
- No existe exención de practicaje para buques Car-Carrier en ningún puerto español. No obstante, constan varios servicios regulares de corta distancia con entradas semanales al mismo puerto, para los que bien se podría promover el estudio de la exención del practicaje obligatorio, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas por normativa para poder aplicar dicha exención.

Complementariamente, con el objetivo de considerar la competitividad de los puertos españoles a nivel internacional, se analizaron y compararon distintas tarifas de servicios en terminales de vehículos de algunos de los puertos anteriormente expuestos con las tarifas que se ofertan en los siguientes puertos europeos: Bremerhaven, Koper, Livorno, Portbury, Saint-Nazaire, Setúbal y Zeebrugge. Se realiza la comparación de estas tarifas con las ofertadas por las terminales españolas que decidieron participar, conociendo así el nivel de competitividad de las terminales nacionales en el marco de la Unión Europea.

Dada la heterogeneidad de las tarifas obtenidas, se estudiaron las familias de costes aportadas por cada terminal y se escogieron para su comparación aquellas con características de homogeneidad suficiente. En base a ello, se establecieron las familias de tarifas comparativas: THC, Costes de Estiba y Desestiba, tiempo libre para almacenaje y tarifas de almacenamiento en campa.

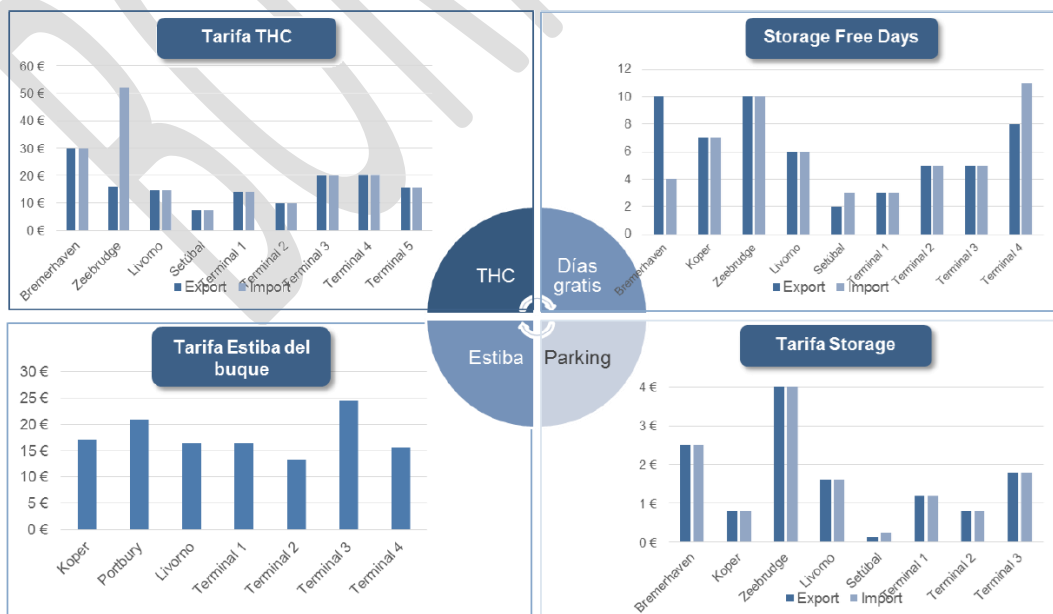


Ilustración 57: Principal información obtenida de cada terminal (las españolas se muestran anónimamente) para el análisis tarifario a nivel europeo.

Por ende, del análisis tarifario realizado a modo de comparativa de las terminales españolas con sus competidoras europeas, se extrajeron las siguientes conclusiones:

- Las tarifas analizadas son tarifas máximas. Luego la terminal negocia cliente a cliente las tarifas reales. Muchas de las terminales españolas ni siquiera disponen de tarifas máximas o estandarizadas, sino que negocian directamente con sus clientes el precio de sus servicios.
- La media de las tarifas de THC en España es un 26 % más baja que la media del resto de terminales europeas. En cambio, en el resto de terminales de Europa es más ventajoso el almacenamiento, tanto en tarifas como en días gratis de almacenamiento.
- En contrapartida, si la comparación se realiza con las terminales del Sur de Europa, la media de las tarifas de THC en España es un 31 % más alta que la media del resto de terminales del Sur de Europa. Solo los días de almacenamiento gratuito en terminal son más favorables en España que en el Sur de Europa, aunque las tarifas por este servicio son más altas.
- En el caso de la estiba del buque, la media de las tarifas en España es muy parecida a la media de las tarifas europeas (0,5 € de media por debajo por vehículo).
- Realizando una comparativa con los costes obtenidos del estudio en terminales españolas, las tarifas máximas analizadas permitirían obtener a la terminal un margen teórico de beneficio holgado, sobre todo en el caso de las tarifas de estiba buque (10,70 €/vehículo de media) y de THC (10,05 €/vehículo de media).