

Puertos del Estado



Observatorio de Servicios Portuarios

MEMORIA ANUAL DEL OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS 2015

OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

JUNIO 2016

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.....	6
2.3.	MARCO LEGAL Y NORMATIVA	6
2.4.	MIEMBROS DEL PLENO DEL OBSERVATORIO	8
2.5.	PLENOS DEL OBSERVATORIO	12
3.	TRABAJOS DESARROLLADOS DURANTE EL AÑO	14
3.1.	INFORME ANUAL DE COMPETITIVIDAD Y DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	14
3.2.	WEB DEL OBSERVATORIO	15
3.3.	INDICADORES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	17
3.4.	SISTEMA DE GESTIÓN DE INDICADORES (SIGEIN)	18
3.5.	ESTUDIOS DE DETALLE	20
4.	RESÚMENES DE LOS ESTUDIOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO	21
4.1.	ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE GRANELES SÓLIDOS AGROALIMENTARIOS EN TERMINALES ESPAÑOLAS	21
4.2.	ESTUDIO DE COSTES DE PASO DEL CONTENEDOR POR TERMINALES INTERNACIONALES DEL ENTORNO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES.....	27

1. INTRODUCCIÓN

En el artículo 123.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPMM) 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. El objetivo de este documento es resumir la actividad del Observatorio durante el año, ofreciendo una visión de todas las tareas, reuniones, trabajos y labores desempeñadas en el seno del Observatorio.

La Memoria Anual del Observatorio 2015 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 2015, 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 2015:
 - “Estudio de costes de paso del contenedor por terminales internacionales del entorno de los puertos españoles”.
 - “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de graneles sólidos agroalimentarios en terminales españolas”.

2. OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Durante el año 2015 se llevaron a cabo dos nuevas reuniones del Pleno del Observatorio; la primera llevada a cabo el 23 de julio (6ª reunión del Pleno) y la segunda llevada a cabo el 16 de diciembre (séptima reunión del Pleno). Asimismo, el año 2015 fue el segundo año de funcionamiento de la Oficina Técnica del Observatorio, cuya responsabilidad corresponde a la UTE conformada por las empresas MC VALNERA y SBC.

El año 2015 ha sido el tercer año de actividad del Observatorio, lo que ha supuesto la confirmación del mismo como ente de análisis, estudio y diagnóstico del sector de los servicios portuarios españoles. Este tercer año ha permitido seguir analizando los servicios portuarios a través de estudios sectoriales y del Informe Anual de Competitividad. Los estudios e informes desarrollados por el Observatorio se han convertido en un referente del sector portuario, despertando gran interés entre los agentes y entes del sector.

Cabe destacar que durante este año se ha desarrollado el Sistema de Gestión de Indicadores (SIGEIN), que ha sido integrado con las bases de datos del Departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado. El objetivo del SIGEIN es que se convierta en la base de datos de referencia del sector, permitiendo el desarrollo de indicadores que permitan analizar el estado del sistema portuario español, desde el punto de vista de los servicios portuarios.

Asimismo, durante el año 2015 la página web del Observatorio ha continuado su actividad, siendo actualizada regularmente con noticias relevantes del sector, documentos y estudios desarrollados, nuevos pliegos de prescripciones, tarifas, etc.

2.1. OBJETIVOS DEL OBSERVATORIO: COMPETITIVIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Los datos de tráfico portuario al cierre del año 2014 confirman que 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 los sitúan en los niveles pre-crisis.

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 ocupó la segunda posición tanto en mercancías como en contenedores, con 4,4 millones, aunque con un mayor peso del import/export en sus tráficos; y Barcelona la

tercera posición. Por porcentaje de incremento, dentro del Mediterráneo, destacaron Tarragona (+13,6 %), y Castellón (+12,2 %).

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, de 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 de las Islas Canarias, cuyo resultado final se ha visto lastrado por la pérdida de graneles que ha experimentado S.C. de Tenerife, movieron más de 34 millones de toneladas.

El resultado del ejercicio consolidado del sistema portuario en 2014 ha sido de 196 millones de € de beneficios. Los resultados de explotación consolidados del sistema portuario español en el año 2014 presentan unos beneficios de 232 millones de €. El “efectivo y equivalentes” ha disminuido en 34 millones de € como consecuencia de que los flujos de efectivo positivos de las actividades de explotación (+478 millones) y de financiación (+10 millones) han sido inferiores a los flujos negativos de las actividades de inversión (-522 millones).

El Fondo de Maniobra, que alcanza al cierre del ejercicio 1.119 millones de €, ha experimentado un aumento de 49 millones sobre el ejercicio anterior.

El aumento de la actividad respecto al año 2013 ha sido de un 3 % en practicaje y remolque, y del 1 % en amarre, lo que refleja el aumento de los tráficos portuarios. De la misma forma, analizando la facturación total de las licenciatarias para los años 2013 y 2014, aparece la cifra de un crecimiento del 5 %.

Se puede concluir afirmando que el aumento de tráficos del sistema portuario español en el año 2014 ha sido de aproximadamente un 5 %, lo que ha implicado un aumento de la actividad y de la facturación de los servicios portuarios porcentualmente similar.

El TRLPMM define 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. Para lograr ganar competitividad en el sector portuario se debe 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 determina 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 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

El reglamento define que 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.

Cabe destacar la entrada de dos nuevas asociaciones como miembros del Observatorio: la Plataforma de Inversores en Puertos Españoles (PIPE) y la Asociación Española de Prestadores del Servicio Portuario al Pasaje.

Durante el año 2015 han sido vocales (titulares) del Observatorio las siguientes personas:

	EMPRESA/ORGANISMO	VOCAL TITULAR
Puertos del Estado	Puertos del Estado	Ignacio Javier Arrondo Peral
	Puertos del Estado	M ^a Jesús Calvo Andrés
	Puertos del Estado	Julio de la Cueva Aleu
	Puertos del Estado	Alfonso González Barrios
Autoridades Portuarias con representación permanente	Autoridad Portuaria de la 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 1er año	Autoridad Portuaria de A Coruña	D. Juan Diego Pérez Freire <i>Director</i>
	Autoridad Portuaria de Baleares	D. José María Felipe <i>Responsable Depto. Operaciones Portuarias</i>
	Autoridad Portuaria de Castellón	D. Roberto Arzo Cubero <i>Director</i>
	Autoridad Portuaria de Gijón	D. José Luís Baretino Coloma <i>Director</i>
	Autoridad Portuaria de Málaga	D. Salvador Romero Porras <i>Jefe Departamento de Explotación</i>

	Autoridad Portuaria de Huelva	D. Ignacio Álvarez Ossorio Ramos <i>Director</i>
Organización Oficial	Dirección General de la Marina Mercante	D. Víctor Jiménez Fernández <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. Manuel Cambrón Sánchez <i>Vicepresidente del Comité Ejecutivo de Estibadores 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. Ernesto Gómez de la Hera <i>Secretario de Acción Sindical del Sector del Mar de CCOO</i>
	CEEP Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios	D. Víctor M. Díaz Domínguez <i>Abogado</i>
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. José Miguel Soldevilla Aparicio <i>Presidente</i>
	ANAVE Asociación de Navieros Españoles	D. Adolfo Utor <i>Presidente</i>
	AEUTRANSMER Asociación Española de Cargadores y Usuarios del Transporte de Mercancías	D. Carlos Castán Saenz

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>
SPC-Spain Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia	D. Manuel Carlier <i>Presidente</i>
AECOC Asociación Española de Codificación Comercial	D. Alejandro Sánchez <i>Director de Logística</i>
UNISTOCK Asociación Europea de Almacenistas Portuarios de Granos, Cereales y sus derivados	D. Andrés Gómez Bueno <i>Presidente</i>
ANFAC Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones	D. Mario Armero <i>Vicepresidente Ejecutivo</i>
OFICEMEN Agrupación de Fabricantes de Cemento de España	D. Aniceto Zaragoza <i>Director General</i>
ASTERQUIGAS Asociación Española de Terminales Receptoras de Graneles Químicos, Líquidos y Gases	D. Manuel González Anta <i>Director de Relaciones Institucionales</i>
Consejo Superior Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España	D. Modesto Piñeiro García-Lago <i>Presidente de la Cámara de Cantabria</i>
UNESID Unión de Empresas Siderúrgicas	D. Andrés Barceló <i>Director General</i>
PIPE Plataforma de Inversores en Puertos Españoles	D. José Luís Almazán Palomino <i>Vicepresidente</i>



2.5. PLENOS DEL OBSERVATORIO

Durante el año 2015 se han llevado a cabo dos reuniones de Pleno del Observatorio. A continuación se resume el orden del día y los temas tratados en dichos plenos.

- **23/07/15: 6º Pleno del Observatorio**

El sexto pleno del Observatorio se celebró el día 23 de julio de 2015. El Orden del Día de esta reunión fue el siguiente:

1. Bienvenida del Presidente.
2. Aprobación del acta de la reunión anterior.
3. Incorporación de nuevos miembros
4. Memoria Anual del Observatorio del año 2014
5. Informe Anual de Competitividad Año 2013.
6. Presentación Área Privada de la Web: aplicativo de gestión de juntas
7. Presentación del Sistema de Gestión de Indicadores
8. Información sobre el estado de los estudios realizados
9. Avance del "Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros"
10. Ruegos y preguntas

- **16/12/15: 7º Pleno del Observatorio.**

La séptima reunión del pleno del Observatorio se llevó a cabo el 16 de diciembre de 2015. El Orden del Día seguido durante esta segunda reunión fue el siguiente:

1. Bienvenida del Presidente.
2. Aprobación del Acta de la sesión anterior.
3. Aprobación de la Memoria Anual de Actividades del Observatorio 2014: incorporación observaciones realizadas en el pleno de julio 2015.
4. Avance de los primeros resultados del documento de análisis y conclusiones del estado de los servicios portuarios 2014.
5. Integración de la Base de Datos del Departamento de Servicios Portuarios y del Sistema de Gestión de Indicadores.
6. Avance de los trabajos relativos al “Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros competidores de los españoles” tras 1º reunión con grupo de trabajo.
7. Avance de los trabajos relativos a la “Actualización del Estudio del Contenedor Nacional” tras 1º reunión con grupo de trabajo.
8. Presentación de la metodología a desarrollar por la consultora para la realización “Estudio de la cadena de costes de los graneles líquidos en terminales españolas”.
9. Propuesta de estudios de detalle para el año 2016.
10. Ruegos y preguntas.

3. TRABAJOS DESARROLLADOS DURANTE EL AÑO

A continuación se resumen los principales trabajos desarrollados durante el año 2015 por el Observatorio y la Oficina Técnica del Observatorio.


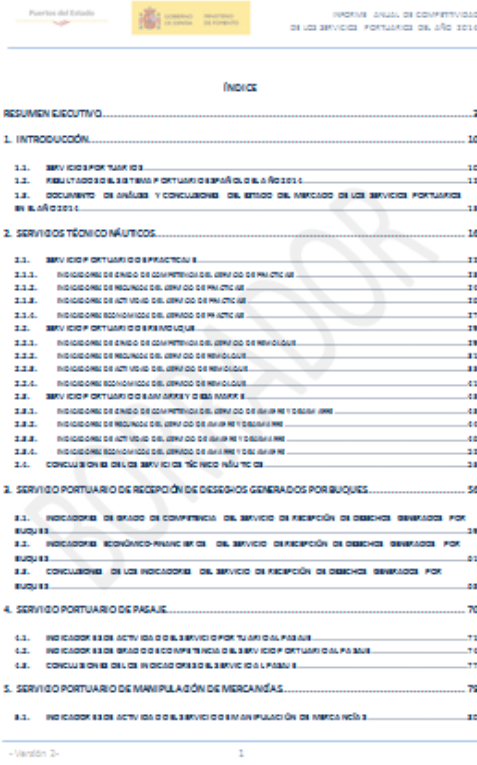
3.1. INFORME ANUAL DE COMPETITIVIDAD Y DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

En la reunión del Pleno celebrada el 23 de julio se presentaron las versiones definitivas del “Informe Anual de Competitividad 2013” y del “Documento de Análisis y Conclusiones del Mercado de los Servicios Portuarios”.

Asimismo, durante el año 2015 se desarrollaron las versiones correspondientes al año 2014 de ambos documentos. En el Pleno de diciembre (16/12/2015) se presentó un avance de resultados, con el objetivo de desarrollar las versiones definitivas durante los primeros meses del año.

Para la elaboración de ambos documentos, fue necesario consolidar y analizar los datos enviados por las Autoridades Portuarias y desarrollar los nuevos indicadores del año 2014.

Cabe destacar el valor añadido debido a tratarse la segunda versión de los documentos, ya que se ha podido desarrollar un análisis de la evolución de los indicadores.

 <p>INFORME ANUAL DE COMPETITIVIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS AÑO 2014</p> <p>MARZO 2015</p>	 <p style="text-align: center;">ÍNDICE</p> <p>RESUMEN EJECUTIVO..... 3</p> <p>1. INTRODUCCIÓN..... 10</p> <p>1.1. SERVICIOS POR TURISMO..... 10</p> <p>1.2. RESULTADO DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL EN EL 2014..... 11</p> <p>1.3. DOCUMENTO DE ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL ESTADO DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS EN EL AÑO 2014..... 13</p> <p>2. SERVICIOS TÉCNICO NAÚTICOS..... 16</p> <p>2.1. SERVICIO PORTUARIO DE PRACTICABILIDAD..... 16</p> <p>2.1.1. INDICADORES DE ESTADO DE COMPETITIVIDAD DEL SERVICIO DE PRACTICABILIDAD..... 16</p> <p>2.1.2. INDICADORES DE RESULTADOS DEL SERVICIO DE PRACTICABILIDAD..... 16</p> <p>2.1.3. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE PRACTICABILIDAD..... 16</p> <p>2.1.4. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE PRACTICABILIDAD..... 17</p> <p>2.2. SERVICIO PORTUARIO DE RESECOS..... 18</p> <p>2.2.1. INDICADORES DE ESTADO DE COMPETITIVIDAD DEL SERVICIO DE RESECOS..... 18</p> <p>2.2.2. INDICADORES DE RESULTADOS DEL SERVICIO DE RESECOS..... 18</p> <p>2.2.3. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE RESECOS..... 18</p> <p>2.2.4. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE RESECOS..... 18</p> <p>2.3. SERVICIO PORTUARIO DE BARRAJES Y OBRAS MARITIMAS..... 19</p> <p>2.3.1. INDICADORES DE ESTADO DE COMPETITIVIDAD DEL SERVICIO DE BARRAJES Y OBRAS MARITIMAS..... 19</p> <p>2.3.2. INDICADORES DE RESULTADOS DEL SERVICIO DE BARRAJES Y OBRAS MARITIMAS..... 19</p> <p>2.3.3. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE BARRAJES Y OBRAS MARITIMAS..... 19</p> <p>2.3.4. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE BARRAJES Y OBRAS MARITIMAS..... 19</p> <p>2.4. CONCLUSIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICO NAÚTICOS..... 19</p> <p>3. SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES..... 26</p> <p>3.1. INDICADORES DE ESTADO DE COMPETITIVIDAD DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES..... 26</p> <p>3.2. INDICADORES ECONÓMICOS-ANÁLISIS DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES..... 26</p> <p>3.3. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES..... 26</p> <p>4. SERVICIO PORTUARIO DE PASAJE..... 70</p> <p>4.1. INDICADOR DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO DE PASAJE..... 71</p> <p>4.2. INDICADOR DE ESTADO DE COMPETITIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO DE PASAJE..... 71</p> <p>4.3. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE PASAJE..... 71</p> <p>5. SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS..... 79</p> <p>5.1. INDICADOR DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS..... 80</p> <p style="text-align: right;">- Versión 1 - 1</p>
--	--

3.2. WEB DEL OBSERVATORIO

Durante el año 2015 se ha mantenido y actualizado la página 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.



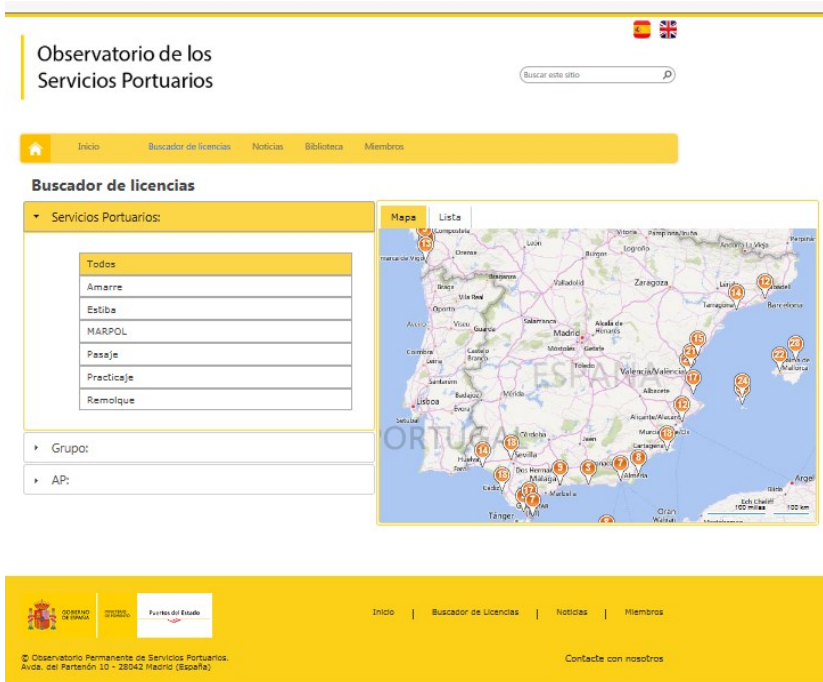
Observatorio de los Servicios Portuarios

Inicio Buscador de licencias Noticias Biblioteca Miembros

Bienvenido al Observatorio Permanente de los Servicios Portuarios

Su objetivo principal es 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

En el Observatorio están representados Autoridades Portuarias, prestadores y usuarios de servicios portuarios, y representantes de los trabajadores. Su funcionamiento y objetivos están establecidos en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.



El apartado de noticias de la web se ha mantenido y actualizado periódicamente, publicándose las novedades más importantes del sector, como la publicación de nuevos pliegos.

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 (Baleárica) 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.



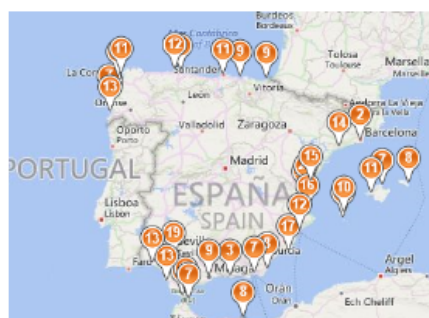
PUBLICADO EL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE PRACTICAJE EN EL PUERTO DE CEUTA
Resolución de 9 de abril de 2015, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se publica la aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio Portuario de Practicaje en el Puerto de Ceuta.

51

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 año 2015, se prosiguió trabajando en la definición de los indicadores, mejorando y corrigiendo la versión inicial mediante el desarrollo de reuniones del Grupo de Trabajo constituido por miembros del Pleno del Observatorio. Finalmente se definieron 6 grupos de indicadores:

- 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.

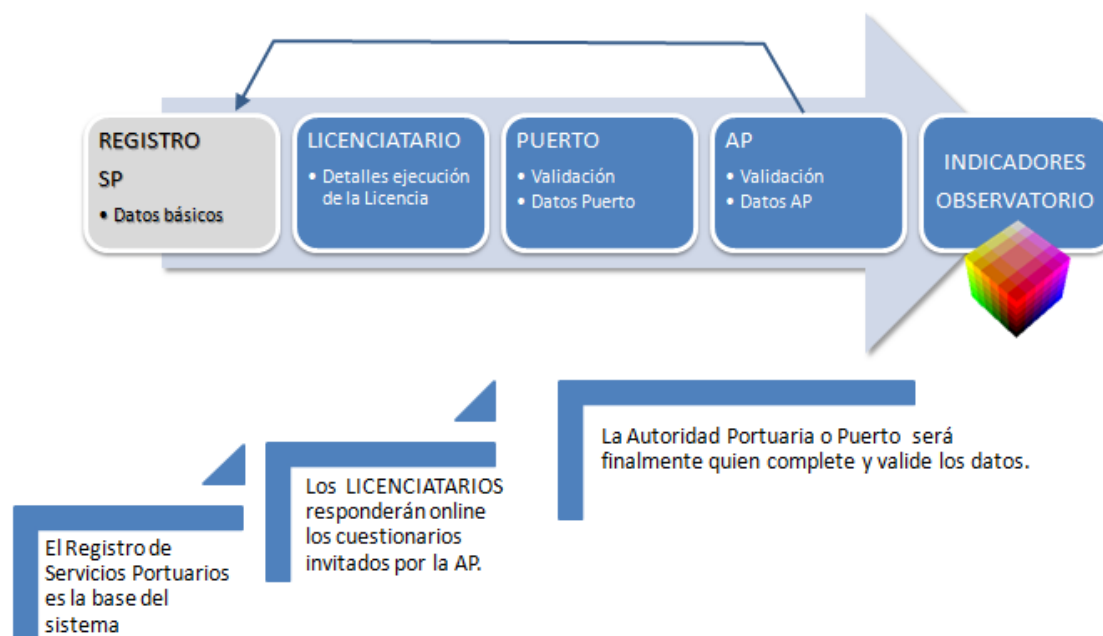
Estos indicadores se obtendrán a partir de los datos recopilados por el SIGEIN y servirán para el desarrollo del Informe Anual de Competitividad, de estudios de detalle, elaboración de pliegos, etc.

3.4. SISTEMA DE GESTIÓN DE INDICADORES (SIGEIN)

Durante el año 2015 se desarrolló una herramienta de gestión de los indicadores de los servicios portuarios.

Las principales características del SIGEIN son las siguientes:

- El objetivo es que se trate de un nuevo sistema de información que facilite la captura, consolidación, análisis y el reporte de los 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.



El desarrollo del SIGEIN (Sistema de Gestión de Indicadores) fue adjudicado a la empresa DELAWARE CONSULTORÍA, S.L, que durante el primer semestre desarrollaron y diseñaron el sistema. Una vez analizadas

las capacidades y características del SIGEIN, se ha optado por integrar el SIGEIN y la Base de Datos del Departamento de Servicios Portuarios en una única Base de Datos.

El objetivo es que el nuevo sistema (integrado) inicie su funcionamiento, como única entrada de datos, durante el primer semestre del año 2016.



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.

Autoridad Portuaria: A Coruña Puerto: A Coruña Usuario: agg-movalnera Campaña: Campaña 2014

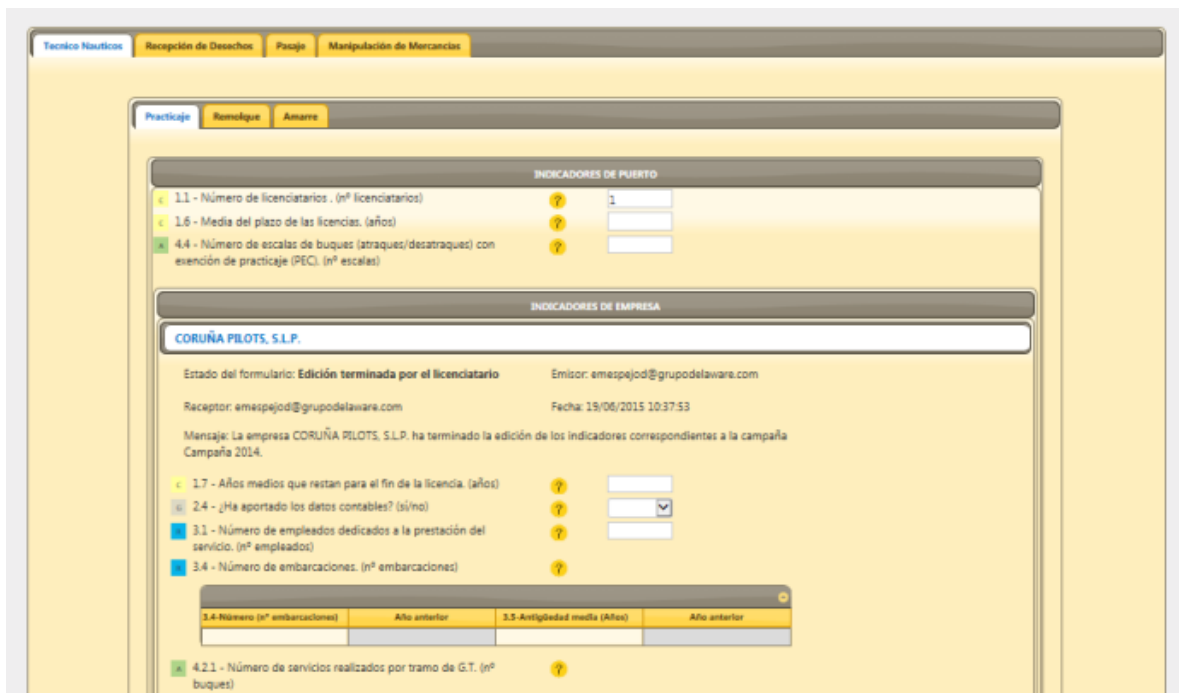
Autoridad Portuaria de A Coruña

- 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 mercaderías (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)
Mercadería General Convencional (no Ro-Ro, no contenedores)
Carga Rodada (Ro-Ro, Con-Ro, Ro-Pax)
Portacontenedores
Ferries
Cruceros



Técnico Nauticos Recepción de Desechos Pasaje Manipulación de Mercaderías

Practicaje Remolque Amarras

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 practicaje (PEC). (nº escalas)

INDICADORES DE EMPRESA

CORUÑA PILOTS, S.L.P.

Estado del formulario: Edición terminada por el licenciatario Emisor: emespejod@grupodelaware.com
Receptor: emespejod@grupodelaware.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 - Actividad media (Años)	Año anterior

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

3.5. ESTUDIOS DE DETALLE

Durante el año 2015 se finalizaron dos estudios de detalle que se habían iniciado 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 graneles sólidos agroalimentarios en terminales españolas”. Este estudio fue desarrollado por la consultora TYRRELL Shipping Consultants, S.L.

Asimismo, durante el año 2015 se inició el desarrollo de tres nuevos estudios, que se espera finalizar durante el año 2016:

- “Estudio de los servicios técnico náuticos en países competidores”, que está siendo desarrollado por la consultora CENIT.
- “Estudio de costes de las terminales de graneles líquidos”, que está siendo desarrollado por la consultora TEIRLOG.
- “Estudio de la cadena de costes del tráfico de contenedores en terminales españolas”, que está siendo desarrollado por las consultoras MCVALNERA y SBC.

En el siguiente apartado se muestra un resumen ejecutivo los dos estudios finalizados durante el año 2015.

4. RESÚMENES DE LOS ESTUDIOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO

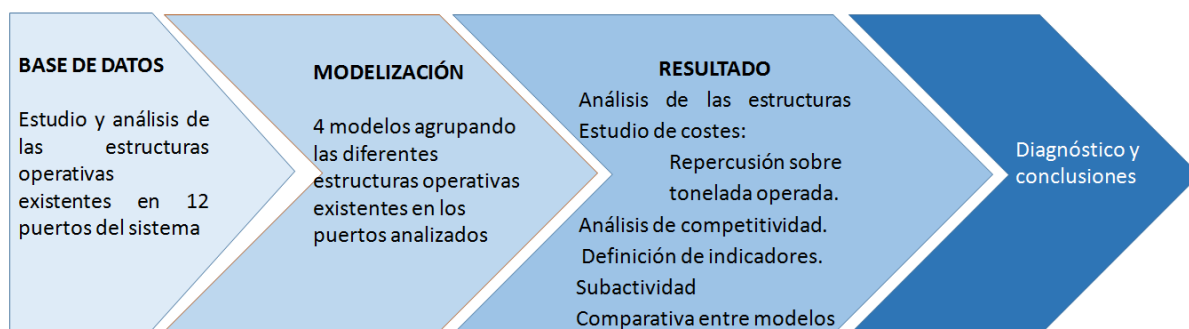
4.1. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE GRANELES SÓLIDOS AGROALIMENTARIOS EN TERMINALES ESPAÑOLAS

Empresa redactora: TYRRELL

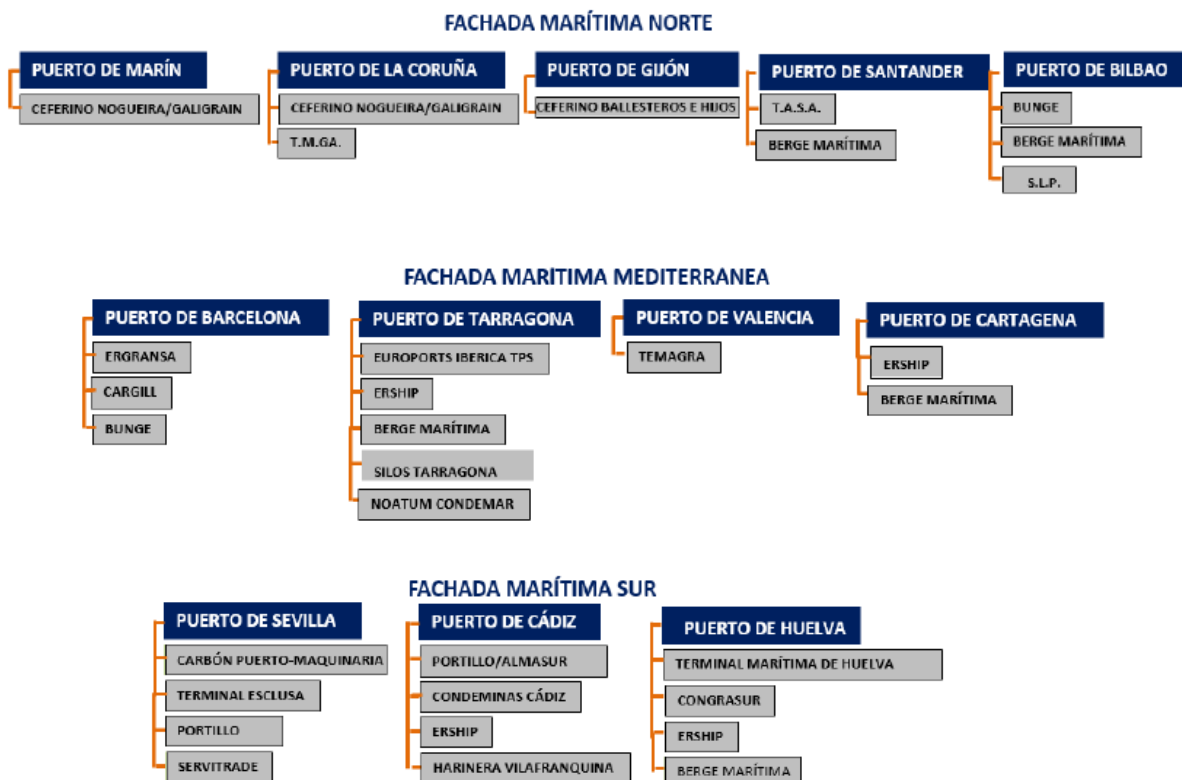
Resumen: El objetivo del trabajo era analizar la cadena de costes del paso de los graneles sólidos agroalimentarios por los puertos españoles. Para ello se ha realizado una modelización atendiendo a las diferentes estructuras operativas existentes en los puertos analizados, de manera que se obtenga para cada de las operaciones modelo, la cadena de costes, así como su repercusión sobre la tonelada de mercancía cargada/descargada.

Dicha modelización se ha realizado de acuerdo con los análisis más significativos definidos en las condiciones establecidas, de acuerdo con los siguientes contenidos:

- Definición de cuatro estructuras modelo agrupando las diferentes tipologías existentes de operativa.
- Creación de una base de datos con la información recopilada de cada terminal/operador.
- Por cada modelo se ha realizado:
 - Análisis de la estructura.
 - Estudio de costes.
 - Análisis de competitividad.
 - Definición de indicadores.
 - Subactividad de muelle y almacenamiento.
- Comparativa de los modelos respecto a los análisis anteriores.
- Diagnóstico y conclusiones del conjunto analizado.



Los puertos analizados se presentan a continuación en su distribución por fachadas marítimas, reflejando en cada uno de ellos las terminales de cierta entidad tanto por sus características operativas como por sus tráficos operados, en régimen de utilización de las instalaciones portuarias mediante concesión:



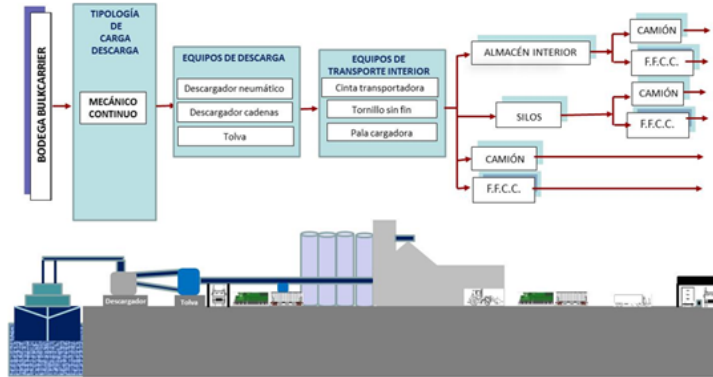
Se han definido cuatro modelos atendiendo a características físicas y económicas similares, definiendo una terminal tipo para cada modelo, mediante la consideración de una operativa media respecto a las integradas en cada uno de los que a continuación se definen:

Observatorio de Servicios Portuarios

MODELO 1: TERMINAL USO EXCLUSIVO: OPERATIVA DE GRANELES SÓLIDOS AGROALIMENTARIOS

- Régimen: Concesión demanial
- Alto nivel de automatismo.
- Instalaciones adosadas a muelle.
- Estructura de almacenaje interior.
- Mínimo transporte horizontal.
- Inversiones de capital intensivo

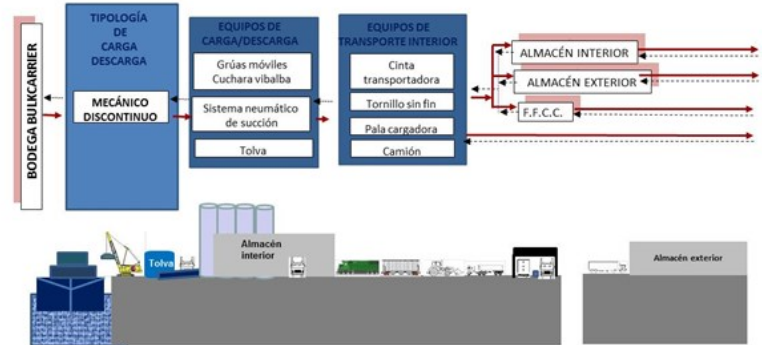
Terminales analizadas : 3



Terminales analizadas : 5

MODELO 2: TERMINAL USO EXCLUSIVO: GRANELES SÓLIDOS AGROALIMENTARIOS

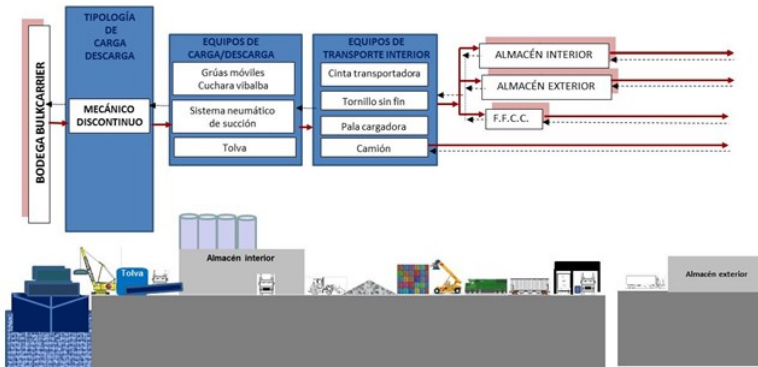
- Régimen: Concesión demanial.
- Nivel medio de automatismo.
- Estructura de almacenaje interior.
- Conexiones con red f.f.c.c.
- Posible almacenaje exterior
- Transporte interior rodante/cinta transportadora
- Nivel de inversión medio/alto



MODELO 3: TERMINAL MULTIPROPÓSITO CON TRÁFICO DE GRANELES SÓLIDOS AGROALIMENTARIOS

- Régimen: Concesión demanial.
- Automatismos medio.
- Estructura de almacenaje interior.
- Posible almacenaje exterior.
- Transporte interior, rodante/cinta transportadora.
- Posible conexión red f.f.c.c..
- Nivel de inversión medio/alto

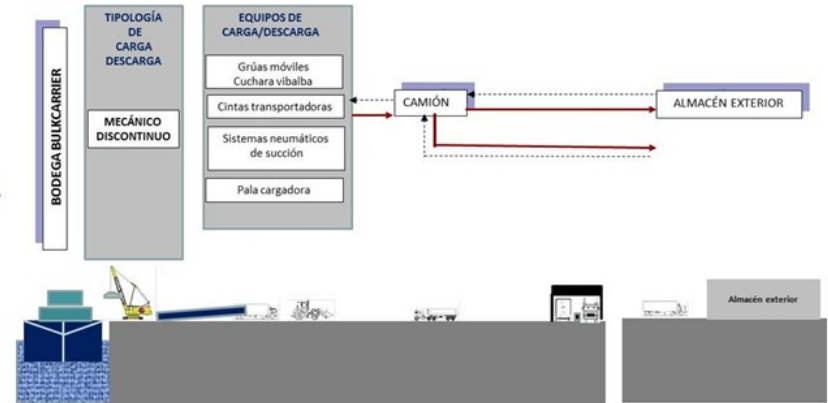
Terminales analizadas : 23



Operadores analizadas : 5

MODELO 4: OPERATIVA EN MUELLE PÚBLICO

- Régimen: Autorización.
- Posible Almacén exterior



Se ha realizado una aproximación a la media de las características físicas de las terminales/operadores que ha sido agregadas en cada uno de los modelos, destacando una mayor superficie en el Modelo 2 respecto al Modelo 1, con una diferencia significativa en el Modelo 3 debido a que la superficie operativa está dedicada a uso polivalente necesitando instalaciones especializadas según los tráfico manipulado.

INSTALACIONES.- CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

CONCEPTOS	MODELO 1	MODELO 2	MODELO 3	MODELO 4
Superficie (*)	35.000 m ²	45.000 m ²	55.000 m ²	10.000 m ²
Línea de atraque	240,00 m	330,00 m	250,00 m	250,00 m
Calado	14 m.	13,00 m	15,00 m	13 m-14 m

(*) Modelo 4, cesión de superficie en operativa, no concesionada

MEDIOS MECÁNICOS.- CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

CONCEPTOS	MODELO 1	MODELO 2	MODELO 3	MODELO 4
Medios de carga/descarga	1 Instalación neumática automatizada	2/3 Grúas tipo Gotwald (50 Tns.)	2/3 Grúas tipo Gotwald (50 Tns.)	1 Grúa móvil tipo Liebherr
Rendimiento nominal	1.000 Tns./hr.	1.000 - 1.200 Tns./hr.	1.000 - 1.200 Tns./hr.	1.000 - 1.200 Tns./hr.
Otros medios carga/descarga	2 Grúas portuarias con cuchara. 2/3 Tolvas ecológicas.	1 Descargadero automat. de absorción 2 Tolvas autopropulsadas	2 Tolvas automáticas desplazables	1/2 Tolvas automáticas
Rendimiento nominal	1.000 - 1.200 Tns./hr.	1.200 Tns./hr.		
Transporte horizontal	1 Cinta transportadora	1 Cinta transportadora	1 Cinta transportadora	
Rendimiento nominal	500 Tns./hr.	400 Tns./hr.	500 Tns./hr.	
Otros medios de transporte horizontal		Rueda de camiones	Rueda de camiones	Rueda de camiones
	2/3 Palas cargadoras	2/3 Palas cargadoras	2/3 Palas cargadoras	1/2 Palas cargadoras
Medios auxiliares	Cucharas y grapines	Cucharas y grapines	Cucharas y grapines	Cucharas y grapines
	2/3 Básculas de pesaje	2/3 Básculas de pesaje	2/3 Básculas de pesaje	1/2 Básculas de pesaje

ALMACENAJE.- CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

CONCEPTOS	MODELO 1	MODELO 2	MODELO 3	MODELO 4
Apile vertical	Nº de silos	18 Silos	20 Silos	
	Capacidad	250.000 Tns.	150.000 Tns.	
Apile horizontal	Superficie	20.000 m ²	30.000 m ²	35.000 m ²
	Capacidad	70.000 Tns.	60.000 Tns.	65.000 Tns.
Almacén externo	Superficie		25.000 m ²	20.000 m ²
	Capacidad		25.000 Tns.	25.000 Tns.

A continuación se muestran los "costes buque", concepto en el que han sido considerados para cada modelo los costes de los servicios técnicos náuticos, las tasas portuarias relacionadas directamente con el buque y la recepción de desechos de buque.

COSTES BUQUE

SERVICIOS TÉCNICO NÁUTICOS		MODELO 1	MODELO 2	MODELO 3	MODELO 4
Practicaje	Utilización S.T.N.	100 %	100 %	100 %	100 %
	Coste unitario	0,12 €/Tn.	0,12 €/Tn.	0,10 €/Tn.	0,11 €/Tn.
	% s/coste total	10,91 %	12,37 %	11,90 %	15,94 %
Remolque	Utilización S.T.N.	31 %	39 %	28 %	18 %
	Coste unitario	0,16 €/Tn.	0,18 €/Tn.	0,13 €/Tn.	0,10 €/Tn.
	% s/coste total	14,55 %	18,55 %	15,48 %	14,49 %
Amarre	Utilización S.T.N.	100 %	100 %	100 %	100 %
	Coste unitario	0,08 €/Tn.	0,08 €/Tn.	0,10 €/Tn.	0,09 €/Tn.
	% s/coste total	7,27 %	8,25 %	11,90 %	13,04 %
TOTAL SERVICIOS TÉCNICO NÁUTICOS	Coste unitario	0,36 €/Tn.	0,38 €/Tn.	0,33 €/Tn.	0,30 €/Tn.
	% s/coste total	33 %	39 %	39 %	43 %
TASAS PORTUARIAS					
T-0	Coste unitario	0,04 €/Tn.	0,01 €/Tn.	0,02 €/Tn.	0,01 €/Tn.
	% s/coste total	3,64 %	1,03 %	2,38 %	1,45 %
T-1	Coste unitario	0,59 €/Tn.	0,49 €/Tn.	0,41 €/Tn.	0,32 €/Tn.
	% s/coste total	53,64 %	50,51 %	48,81 %	46,38 %
TOTAL TASA PORTUARIAS BUQUE	Coste unitario	0,63 €/Tn.	0,50 €/Tn.	0,43 €/Tn.	0,33 €/Tn.
	% s/coste total	57 %	52 %	51 %	48 %
RECEPCIÓN DE DESECHOS DE BUQUE	Coste unitario	0,11 €/Tn.	0,09 €/Tn.	0,08 €/Tn.	0,06 €/Tn.
	% s/coste total	10 %	9 %	10 %	9,00 %
TOTAL COSTE BUQUE	Coste unitario	1,10 €/Tn.	0,97 €/Tn.	0,84 €/Tn.	0,69 €/Tn.
	% s/coste total	100 %	100 %	100 %	100 %

En los costes de operativa o de la actividad realizada durante el ejercicio se han tenido en cuenta los siguientes conceptos sobre los que se comparan los diferentes comportamientos de los modelos considerados:

- En un entorno de costes similares de los modelos analizados respecto al personal directo (estiba), los modelos 1 y 2 presentan un menor coste unitario debido al grado de automatización de la operativa.
- Coste suelo en el que se considera las tasas de ocupación y actividad, así como la amortización de inversiones en estructura, destaca el coste unitario del Modelo 4 en el que no se considera ocupación de superficie, incidiendo de forma determinante.
- Coste de maquinaria, en el que además de tener en cuenta el mantenimiento, incluyendo el coste de personal en esta actividad, y la amortización en inversiones, se considera el coste de transporte horizontal o acarreo, destacándose el mantenimiento del Modelo 4 en el que se considera coste de alquiler de maquinaria.
- Costes de gestión, en el que se tienen en cuenta además del personal indirecto, un conjunto de costes de empresa agrupados en este concepto.

Debe destacarse que en el Modelo 3 se refleja en todos los conceptos de costes, un valor inferior respecto a los modelos 2 y 3 debido a que al considerarse la agregación de terminales multipropósito, su valor es el correspondiente a la proporcionalidad de la actividad en el tráfico de gránulos agroalimentarios.

COSTES DE ACTIVIDAD DEL EJERCICIO

		MODELO 1	MODELO 2	MODELO 3	MODELO 4
PERSONAL DIRECTO (ESTIBA)	Coste unitario	0,42 €/Tn.	0,45 €/Tn.	0,54 €/Tn.	0,51 €/Tn.
	% s/coste total	9 %	11 %	17 %	17 %
Tasa de Ocupación y Actividad	Coste unitario	0,60 €/Tn.	0,55 €/Tn.	0,44 €/Tn.	0,49 €/Tn.
	% s/coste total	12,63 %	12,94 %	13,88 %	16,33 %
Amortizaciones de inversión en estructuras	Coste unitario	0,75 €/Tn.	0,62 €/Tn.	0,59 €/Tn.	0,00 €/Tn.
	% s/coste total	11,58 %	14,59 %	18,61 %	0,00 %
TOTAL COSTE SUELO	Coste unitario	1,35 €/Tn.	1,17 €/Tn.	1,03 €/Tn.	0,49 €/Tn.
	% s/coste total	28 %	28 %	32 %	16 %
Mantenimiento de medios mecánicos	Coste unitario	0,69 €/Tn.	0,76 €/Tn.	0,52 €/Tn.	1,72 €/Tn.
	% s/coste total	14,53 %	17,88 %	16,40 %	57,33 %
Amortización de inversiones	Coste unitario	0,95 €/Tn.	0,67 €/Tn.	0,49 €/Tn.	0,18 €/Tn.
	% s/coste total	16,84 %	15,76 %	15,46 %	6,00 %
Transporte y acarreo	Coste unitario	0,08 €/Tn.	0,08 €/Tn.	0,12 €/Tn.	0,00 €/Tn.
	% s/coste total	1,68 %	1,88 %	3,79 %	0,00 %
TOTAL COSTE MAQUINARIA	Coste unitario	1,72 €/Tn.	1,51 €/Tn.	1,13 €/Tn.	1,90 €/Tn.
	% s/coste total	36 %	36 %	36 %	63 %
Personal indirecto	Coste unitario	0,38 €/Tn.	0,32 €/Tn.	0,15 €/Tn.	0,10 €/Tn.
	% s/coste total	8,00 %	7,53 %	4,73 %	3,33 %
Equipos , tributos, otros costes y servicios	Coste unitario	0,90 €/Tn.	0,80 €/Tn.	0,32 €/Tn.	0,00 €/Tn.
	% s/coste total	18,95 %	18,82 %	10,09 %	0,00 %
TOTAL COSTES DE GESTIÓN	Coste unitario	1,28 €/Tn.	1,12 €/Tn.	0,47 €/Tn.	0,10 €/Tn.
	% s/coste total	27 %	26 %	15 %	3 %
TOTAL COSTE DE LA ACTIVIDAD	Coste unitario	4,77 €/Tn.	4,25 €/Tn.	3,17 €/Tn.	3,00 €/Tn.
	% s/coste total	100 %	100 %	100 %	100 %

Se presenta los siguientes cuadros comparativos respecto a los modelos considerados de los principales indicadores, que definen perfectamente la comparación entre las características físicas y operativas:

INDICADORES RELACIONADOS CON LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA ACTIVIDAD

	MODELO 1	MODELO 2	MODELO 3	MODELO 4
Tns. de mercancía por superficie operativa	280.000 Tns./Ha.	288.462 Tns./Ha.	94.545 Tns./Ha.	350.000 Tns./Ha.
Tns. de mercancía por superficie de almacenamiento	40 Tns./m2	25 Tns./m2	15 Tns./m2	
Tns. de mercancía por ml. de atraque	4.083 Tns./ml	2.344 Tns./ml	2.080 Tns./ml	1.400 Tns./ml

INDICADORES RELACIONADOS CON LAS CARACTERÍSTICAS DE LA OPERATIVA

		MODELO 1	MODELO 2	MODELO 3	MODELO 4
Nº medio de Tns. operadas por escala		12.250,00 Tns./escala	13.392,87 Tns./escala	8.387,10 Tns./escala	6.034,48 Tns./escala
Tiempo de dedicado a operaciones de carga/descarga		2.640 Hrs.	1.848 Hrs.	2.046 Hrs.	1.914 Hrs.
Tiempo de dicado a cada Tn. Operada		0,027 Hrs./Tn.	0,00250Hrs./Tn.	0,00390Hrs./Tn.	0,00550Hrs./Tn.
Estancia media de la mercancía	Cereales	84 días	70 días	65 días	
	Habas de soja. Oleaginosas	78 días	64 días	72 días	
	Piensos y forrajes	110 días	89 días	98 días	
Tonelada de mercancía operada por jornada		2.227,00 Tns./Jornada	2.435,06 Tns./Jornada	1.524,93 Tns./Jornada	1.097,18 Tns./Jornada

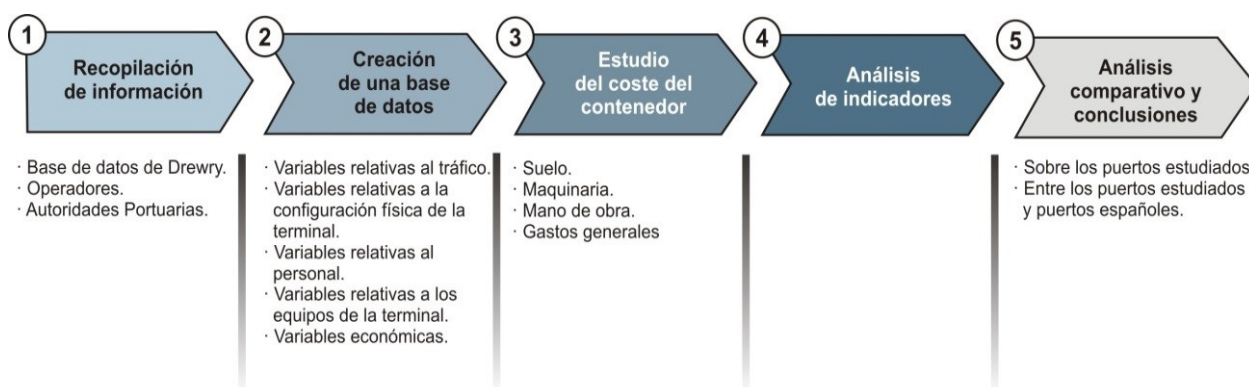
4.2. ESTUDIO DE COSTES DE PASO DEL CONTENEDOR POR TERMINALES INTERNACIONALES DEL ENTORNO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES

Empresa Redactora: DREWRY

Resumen: El objetivo de este estudio era realizar un análisis de los costes del paso de contenedores por terminales de puertos de países del entorno de España. Las terminales objeto del estudio eran, en principio las siguientes:

Puerto	Terminal/Operador
Hamburgo	BURCHARDKAI TERMINAL (CTB)
Rotterdam	ECT DELTA
Southampton	DP WORLD SCT
Felixstowe	HUTCHISON
Marsella – Fos	2XL DPW/CMA CGM
Amberes	ANTWERP GATEWAY
Gotemburgo	PORT OF GOTHENBURG

El trabajo que a continuación se presenta fue concebido inicialmente en 5 fases con un desarrollo lineal, utilizándose los resultados de la fase anterior para acometer la fase siguiente, con el esquema siguiente:



El equipo consultor se encontró con dificultades a la hora de recopilar los datos necesarios para el estudio de costes, ya que ninguna de las terminales se mostró colaboradora. Por ello, se estimó como mejor opción desarrollar un análisis de las cuentas legales y de otros proyectos ya realizados por Drewry De esta forma, se

han podido recopilar datos de costes para una serie de terminales en Alemania, Italia, Países Bajos y Reino Unido. Es decir, el análisis de indicadores de tráfico y actividad se ha desarrollado para las terminales descritas en el cuadro, pero el análisis de costes se ha desarrollado para terminales (confidencial) de Alemania, Italia (2), Países Bajos y Reino Unido.

Tras la recopilación de los datos brutos de costes, se ha aplicado la siguiente aproximación para producir un coste pro-forma para cada uno de los países analizados:

Paso Uno	Paso Dos	Paso Tres	Paso Cuatro
<ul style="list-style-type: none"> Definición de Costes Identificación de los factores de coste para las diferentes líneas de negocio. 	<ul style="list-style-type: none"> Estudio de la consolidación de beneficios del grupo Identificación del rendimiento de las líneas de negocio: ingresos y EBIT (Beneficio antes de intereses e impuestos) 	<ul style="list-style-type: none"> Establecimiento de supuestos para la distribución de costes del negocio de contenedores 	<ul style="list-style-type: none"> Producción de costes pro-forma del negocio de contenedores

- Indicadores de actividad

En los cuadros siguientes se muestran una serie de indicadores obtenidos en el estudio, que permiten comparar las terminales analizadas con la media de las grandes terminales de los puertos españoles (hay que resaltar que la terminal de Marsella-Foz no ha estado plenamente operativa en el año analizado, por lo que los valores mostrados para esta terminal deben ser considerados con cautela).

	CTB	Skandia Container Terminal	Antwerp Gateway	ECT Delta	Trinity Terminal	España (grandes terminales)
	Hamburgo	Gotemburgo	Amberes	Rotterdam	Felixstowe	
	Alemania	Suecia	Bélgica	Países Bajos	Reino Unido	
Rendimiento anual de grúas (mov/grúa.año)	144.524	102.750	121.600	93.025	124.720	82.062
TEUs/buque	1.591	1.572	1.572	1.573	1.507	1.180
TEUs por superficie de terminal (TEUs/ha)	18.969	10.275	8.686	12.637	27.091	29.474
TEUs por longitud de muelle (TEUs/m)	1.065	458	443	930	1.431	1.127

	DP World Southampton	2XL: Phase 1	SINES Container Terminal	APM Terminals	Medcenter Container Terminal	España (grandes terminales)
	Southampton	Marsella-Foz	Sines	Tánger-MED	Gioia Tauro	
	Reino Unido	Francia	Portugal	Marruecos	Italia	
Rendimiento anual de grúas (mov/grúa.año)	115.385	26.200	93.011	154.875	113.380	82.062
TEUs/buque	1.572	1.578	1.848	1.846	1.814	1.180
TEUs por superficie de terminal (TEUs/ha)	17.045	2.620	22.323	30.975	22.676	29.474
TEUs por longitud de muelle (TEUs/m)	1.111	164	715	1.549	802	1.127

- Análisis de costes

En cuanto a En base a los análisis realizados en el presente informe, se han podido extraer las siguientes conclusiones clave sobre los costes de explotación de terminales de contenedores en puertos en Europa:

- La distribución y categorización de los costes varía entre todos los países Europeos analizados.
- Basándose en el análisis realizado, Alemania e Italia (caso 2) parecen tener el coste por TEU más alto, 84€/TEU.
- Los costes de mano de obra constituyen la partida más importante en el conjunto de los gastos de explotación, oscilando entre un 25 y un 45%.
- Los costes relacionados con la concesión (alquileres operativos), en Alemania, Italia y Países Bajos, constituyen menos del 15% de los costes totales.
- Los costes de concesión en Reino Unido constituyen un 18% de los costes totales. Aun así, existen variaciones dependiendo del modelo de sistema portuario que se analice. El coste será más bajo en un escenario de propietario-operador.
- La proporción de los demás costes depende de la estructura contable del puerto o del operador de la terminal, y varía en función del caso y país estudiado.

Otros factores que pueden afectar a los costes son:

- El tipo de explotación de la terminal (Automatizada / No automatizada).
- El tipo y la cantidad de equipamiento.
- Convenios de tipo laboral e influencia de la ley portuaria que sea de aplicación.

En la tabla siguiente se resumen los costes para los casos analizados:

Pais	Modelo de Puerto	Coste €/TEU	% Costes de mano de obra	% Costes materiales	% Costes de concesión	% Costes de servicios directos	% Costes de servicios de terceros	% Costes de admon	% Otros costes	% Costes de depreciación y amortización
Alemania	Landlord	84	37%	26%	8%				14%	14%
Italia-Caso de Estudio 1	Landlord	40	44%		2%				54%	
Italia-Caso de Estudio 2	Landlord	84	48%	10%	3%	28%	11%			
Reino Unido	Mezcla de modelos (landlord municipal y trust ports)	81	25%		18%			4%	43%	10%
Países Bajos	Landlord	63	40%		12%		37%			11%

Comparando los valores para España mostrados anteriormente con los obtenidos en el presente estudio, en los casos en los que estos son comparables, se observa que:

- Los costes de mano de obra en las grandes terminales de España son el 51% de los costes totales, mientras que en los países del entorno analizados (media ponderada por el tráfico), el coste de la mano de obra supone un 38,33% del coste total.
- Los costes de concesión asociados al suelo suponen, en las grandes terminales de España, el 10% del coste total, mientras que en los países del entorno analizados (media ponderada por el tráfico) este coste supone el 9,44 % del coste total.
- El coste total por TEU es, en las grandes terminales de España, de 63,16 €/TEU, mientras que en el resto de los países del entorno (media ponderada por el tráfico) es de 70,28 €/TEU (aplicando un tipo de cambio de 1.266 €/libra).

En la tabla siguiente se comparan los costes para España (datos de grandes terminales resultado del estudio del Observatorio del año 2012) con los valores obtenidos para los países analizados:

País	Coste total (€/TEU)	Costes de Mano de Obra	Costes de Concesión	Resto de costes
España (Gran T.)	63,16	32,21	51%	6,32
Alemania	83,90	31,04	37%	6,71
Italia – Caso 1	40,00	17,60	44%	0,80
Italia – Caso 2	84,00	40,32	48%	2,52
Reino Unido	81,33	20,33	25%	14,64
Países Bajos	62,50	25,00	40%	7,50

A la vista de la tabla anterior, hay notables variaciones en la estructura de costes de los casos analizados, y de estos con el caso de España. Las principales conclusiones del estudio son:

- En términos de coste total, el caso 2 de Italia es el más caro, 84 €/TEU, Alemania el segundo, 83.9 €/TEU, Reino Unido el tercero, 81.33 €/TEU, y España el cuarto 63,16 €/TEU, sin embargo, el reparto de costes varía en cada caso.
- Respecto al coste de mano de obra, y dejando aparte el Reino Unido, que tiene un régimen laboral muy diferente al resto de países analizados, estos costes en Alemania ascienden tan solo al 37% del coste total, mientras que en España suponen el 51%. En otros casos, estos costes no superan el 48% de los costes totales (la horquilla de variación se sitúa, sin contar al Reino Unido, ente el 37% y el 48%, con una media del 38,33%), superando por tanto el caso español de forma significativa la media de estos costes en los países del entorno analizados.

- Los drivers que determinan esta diferencia en los costes de mano de obra son, principalmente, la legislación laboral, la estructura del mercado de trabajo, y la estructura sindical de cada país, así como del tamaño y operativa de cada terminal/puerto. De esta forma, en el Reino Unido, la estructura sindical es muy débil, lo que determina que los costes de mano de obra supongan tal solo el 25% de los costes totales.
- Por otra parte, en el caso de los costes de concesión, en el Reino Unido suponen un 18% de los costes totales, debido al sistema 'landlord' establecido y a la necesidad de negociación comercial entre el operador de la terminal y el propietario del puerto. En España el coste de concesión supone un 10% del coste total, lo que sitúa a nuestro país en la media de la muestra estudiada, cerca del caso de Alemania y de los Países Bajos. En el caso de Italia los costes de concesión son bajos debido a las importantes bonificaciones que se ofrecen a los concesionarios.
- En España los tráficos de import-export que se registran en los puertos sirven a un mercado peninsular (más acentuado aún en el caso de los archipiélagos de Baleares y Canarias, así como en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla), estando el sistema logístico de distribución interior muy focalizado en el transporte por carretera y, en menor medida, en el ferrocarril. Por ello, la permeabilidad de la Península Ibérica con el resto de Europa respecto al movimiento de contenedores más allá del entorno marítimo, es deficiente respecto de las zonas del Norte y centro de Europa, en donde sí existe una importante red secundaria de movimiento de contenedores (por ferrocarril y canal) que no se da España (ni tampoco en Italia), lo que sitúa a nuestro país en clara desventaja competitiva respecto a los países del entorno.
- Para posicionar a España en una posición de competencia real con los países del entorno, sobre todo con los del Norte y centro de Europa, se debe trabajar en ensanchar el diferencial de precio con los países del Norte y centro de Europa, y, para ello, se han identificado dos claras líneas de actuación:
 - Reducir los costes de mano de obra.
 - Reducir los costes imputables al suelo (revisión de los valores del suelo en las zonas portuarias)