

Puertos del Estado



Observatorio de Servicios Portuarios

MEMORIA ANUAL

OBSERVATORIO PERMANENTE DEL

MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

2016

VERSIÓN 01

JUNIO 2017

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
2. OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	4
2.1. CREACIÓN Y FUNCIONES DEL OBSERVATORIO.....	4
2.2. MARCO LEGAL Y NORMATIVA.....	5
2.3. MIEMBROS DEL PLENO DEL OBSERVATORIO	6
2.4. PLENOS DEL OBSERVATORIO.....	9
3. TRABAJOS DESARROLLADOS DURANTE EL AÑO 2016.....	11
3.1. DOCUMENTO DE ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS E INFORME ANUAL DE COMPETITIVIDAD	11
3.2. WEB DEL OBSERVATORIO.....	12
3.3. INDICADORES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	13
3.4. SISTEMA DE GESTIÓN DE INDICADORES (SIGEIN)	14
3.5. SILUETAS DE COSTES	16
3.6. ANÁLISIS DE LAS CUENTAS ANUALES DE LAS SAGEP.....	16
3.7. ESTUDIOS DE DETALLE.....	17
4. RESÚMENES DE LOS ESTUDIOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO	18
4.1. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES DE LOS GRANELES LÍQUIDOS EN TERMINALES ESPAÑOLAS (Desarrollado por TEIRLOG).....	18
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)	35

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. 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 2016 se compone de los siguientes capítulos:

- OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS: 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 2016: Resumen de la actividad del Observatorio durante el año 2016: descripción de tareas, actividades, trabajos y estudios realizados a lo largo del año.
- ESTUDIOS REALIZADOS: Resumen de los estudios específicos finalizados durante el año 2016:

2. OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

El Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios (en adelante Observatorio) es un órgano colegiado de carácter consultivo, adscrito al organismo público Puertos del Estado, cuyo Consejo Rector ha aprobado su composición y normas de funcionamiento.

El Observatorio se crea con el objeto 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 2016 ha sido el cuarto 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. Durante este cuarto 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. Los estudios e informes desarrollados por el Observatorio se han convertido en un referente del sector portuario, despertando gran interés entre los agentes del sector.

2.1. 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 la primera reunión del 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:

- 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 es un órgano colegiado ¹de carácter consultivo, adscrito al organismo público Puertos del Estado, cuya creación y objeto se establecen en el artículo 123 del TRLPMM:

“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.”

Por otro lado, 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,

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.*

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

2.3. MIEMBROS DEL PLENO DEL OBSERVATORIO

El reglamento interno del Observatorio determina que el órgano de gobierno del Observatorio es el pleno. El pleno está integrado por el Presidente del Observatorio, los vocales y el secretario. El cargo de Presidente corresponde al presidente de Puertos del Estado. 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. Por otro lado, cabe destacar que el mandato de los vocales es de 2 años, pudiendo ser reelegidos por el mismo periodo de tiempo, indefinidamente.

Cabe destacar que, en el año 2015 se acordó 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. Asimismo, en el año 2016 se recibió solicitud de la “Asociación del mármol de Alicante” para entrar a formar parte del Observatorio. Sin embargo, el Consejo Rector rechazó la propuesta al entender que esta asociación no cumple los requisitos necesarios para formar parte del pleno.

En el siguiente cuadro se muestran los vocales del pleno durante el año 2016:

	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	Alfonso González Barrios
	Puertos del Estado	Enrique Tortosa Solvas
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	Autoridad Portuaria de Alicante	D. Carlos Eleno Carretero <i>Director</i>
	Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz	D. Juan Agustín Romero Gago <i>Director</i>
	Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra	D. Miguel Ángel Navarro Veroz <i>Director</i>
	Autoridad Portuaria de Melilla	Dña. Pilar Parra Serrano <i>Directora</i>
	Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife	D. Salvador Romero Porras <i>Jefe Área de Explotación de la Autoridad Portuaria</i>
	Autoridad Portuaria de Vilagarcía	Dña. Begoña Mesejo Loureiro <i>Directora</i>
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. 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
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 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>



Figura 1. Logos de los miembros del pleno del Observatorio durante el año 2016

2.4. PLENOS DEL OBSERVATORIO

Durante el año 2016 se llevaron a cabo dos reuniones del Pleno del Observatorio. A continuación se resumen el orden del día y los temas tratados en dichos plenos.

- **8º Pleno del Observatorio: 10/06/2016**

La 8ª reunión del Pleno del Observatorio se llevó a cabo el 10 de junio de 2016, tratándose los temas incluidos en 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 2015.
5. Documento de Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios 2014.
6. Presentación del “Estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros”
7. Presentación del “Estudio de la cadena de costes del tráfico de contenedores en terminales españolas”.
8. 2Avance del “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas, de vehículos en régimen de mercancía en buques car carrier”.
9. Avance del “Estudio de la cadena de costes del tráfico de graneles líquidos en terminales españolas”.

• **9º Pleno del Observatorio: 27/12/2016**

La 9ª reunión del Pleno del Observatorio se llevó a cabo el 27 de diciembre de 2016, tratándose los temas incluidos en el siguiente Orden del Día:

1. Bienvenida del Presidente.
2. Aprobación del acta de la reunión anterior.
3. Documento de análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios 2014-2015.
4. Presentación del “Estudio de la cadena de costes de los graneles líquidos en terminales españolas”.
5. Presentación del “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas, de vehículos en régimen de mercancía en buques “Car-Carrier”.
6. Presentación de la metodología a desarrollar por la consultora adjudicataria del “Análisis y diagnóstico del servicio portuario al pasaje en el sistema portuario español.”
7. Propuesta de estudios de detalle para el año 2017.
8. Incorporación de nuevos miembros en el año 2017.
9. Ruegos y preguntas.

² Por motivos de agenda fue necesario intercambiar el orden de los puntos 8 y 9 del orden del día, con respecto al Orden del Día enviado a los miembros del Pleno

3. TRABAJOS DESARROLLADOS DURANTE EL AÑO 2016

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

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

El “Documento de análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios” es el documento mediante el que el Observatorio analiza las condiciones de competitividad de los servicios portuarios, en relación con los precios y la calidad de los servicios y determina las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones que permitan incrementar la competitividad del sistema portuario español.

Por otro lado, el artículo 123.2 del TRLPEMM establece que el “Informe de Competitividad” de Puertos del Estado debe elaborarse a partir de los análisis y conclusiones del Observatorio. Dicho Informe se basa, por tanto, en los análisis y conclusiones desarrollados por el Observatorio, recogidos en este documento.

Durante el año 2016 se desarrolló la versión conjunta de los años 2014-2015 de ambos documentos, presentados en el pleno de diciembre (27/12/2016). Cabe destacar el valor añadido de los análisis con la evolución de diversos indicadores y ratios del sector, incluyendo tres años de referencia, lo que permite evaluar la influencia en el sector 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 efectos a medio plazo, por lo que, por el momento, no es posible comprobar su eficacia.

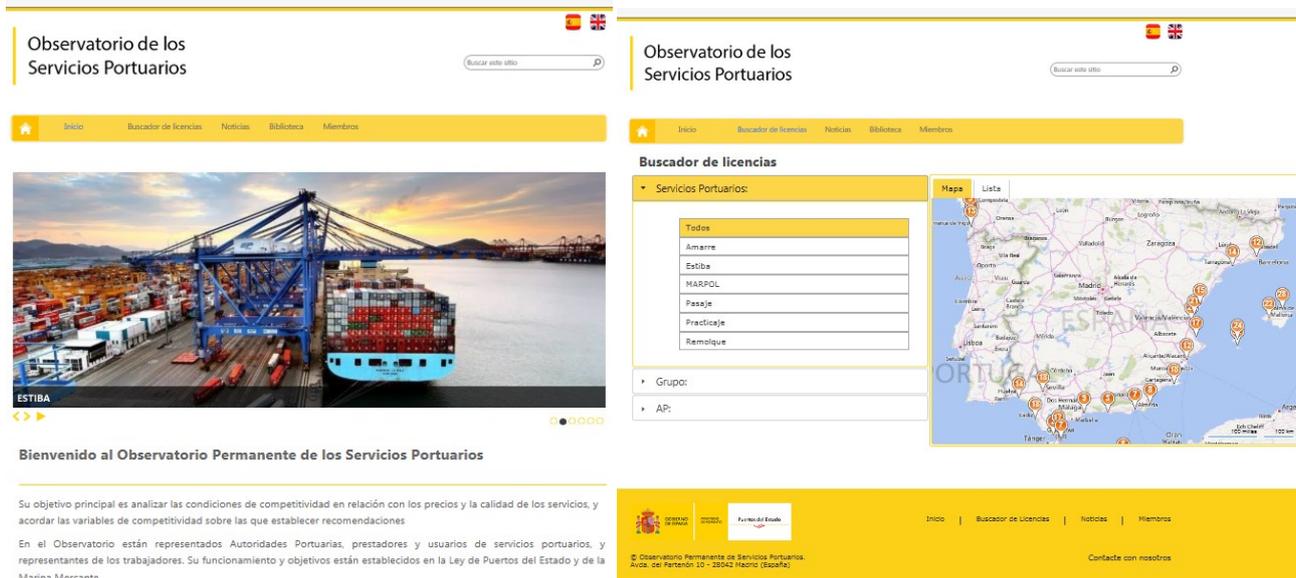
Para la elaboración de ambos documentos, fue necesario consolidar y analizar los datos enviados por las Autoridades Portuarias y desarrollar los nuevos indicadores de los años 2014 y 2015.

Puertos del Estado		Organismo Público Puertos del Estado Informe de Competitividad 2014-2015	
INFORME DE COMPETITIVIDAD			
2014 - 2015			
Índice			
RESUMEN EJECUTIVO.....	3	6.6. REVISIÓN DE LOS PLEGOS DE PRESCRIPCIONES Y DE LAS TARIFAS MÍNIMAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.....	59
1. INTRODUCCIÓN.....	18	6.7. REVISIÓN DE LA VALORACIÓN DE LOS TERRENOS Y DE LA LÁMINA DE AGUA DE LOS PUERTOS.....	61
2. ESTADÍSTICA DE TRÁFICOS DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL.....	30	7. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL ESTADO DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS 2014-2015.....	64
2.1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA.....	30	7.1. SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS.....	68
2.2. ANÁLISIS DEL VOLUMEN DE TRÁFICO EN LOS AÑOS 2014 Y 2015.....	31	7.2. SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESHECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	100
2.2.1. ESCALAS.....	31	7.3. SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE.....	100
2.2.2. TRÁFICO DE MERCANÍAS.....	32	7.4. SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANÍAS.....	108
3. RESULTADOS ECONÓMICOS DEL SISTEMA PORTUARIO 2014-2015.....	30	8. ESTUDIOS DESARROLLADOS.....	170
3.1. DATOS ECONÓMICOS.....	30	8.1. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE CARGA RODADA EN TERMINALES ESPAÑOLAS.....	170
3.2. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS.....	30	8.2. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE GRANULES SÓLIDOS AGRÍCOLAS EN TERMINALES ESPAÑOLAS.....	174
3.3. BALANSE DE SITUACIÓN.....	34	8.3. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE CONTENEDORES EN TERMINALES ESPAÑOLAS.....	181
3.4. ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO.....	35	8.4. ESTUDIO DE LOS SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS EN LOS PUERTOS EXTRANJEROS COMPETIDORES DE LOS ESPAÑOLES.....	187
3.5. CUADRO DE FINANCIACIÓN.....	36	8.5. ESTUDIO DE LAS CUENTAS DE RESULTADOS DE LAS SHIP EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES.....	196
4. INVERSIONES DESARROLLADAS EN 2014 Y 2015.....	40	8.6. SILLETAS DE COSTES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.....	207
5. CALIDAD, SEGURIDAD Y SALUD Y MEDIO AMBIENTE.....	43	9. RECOMENDACIONES.....	217
5.1. CALIDAD EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS.....	43		
5.2. SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.....	45		
5.3. GESTIÓN AMBIENTAL.....	46		
6. MEDIDAS DESARROLLADAS PARA LA MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD.....	50		
6.1. REDUCCIÓN DE TUSAS PORTUARIAS.....	50		
6.2. AMPLIACIÓN DE PLAZOS CONDICIONALES.....	53		
6.3. FONDO FINANCIERO DE ACCESIBILIDAD TERRESTRE PORTUARIA.....	55		
6.4. REGISTRO GENERAL DE EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PORTUARIOS.....	57		
6.5. VENTANA ÚNICA MARÍTIMO PORTUARIA ESPAÑOLA.....	58		
- Versión DECEH -		1	

Figura 2. Portada e índice del Informe de Competitividad 2014-2015

3.2. WEB DEL OBSERVATORIO

Durante el año 2016 se ha mantenido y actualizado la página web del Observatorio. Esta web está alojada en los servidores centrales de Puertos del Estado. observatorio.puertos.es



The image shows two side-by-side screenshots of the website. The left screenshot displays the main page with a header, a search bar, a navigation menu, a large image of a port terminal, and a welcome message. The right screenshot shows the 'Buscador de licencias' (License Search) section, which includes a dropdown menu for license types, a search group, and a map of Spain with numbered markers indicating port locations.

Figura 3. Página principal y buscador de la web del Observatorio

La web consta de diversas secciones, entre las que cabe destacar la sección de noticias, el buscador de licencias, la sección de documentos, etc. En la web está disponible 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.

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



[PUBLICADO EL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE AMARRE Y DESAMARRE DE LA A.P. DE BAHÍA DE ALGECIRAS](#)

Resolución de 12 de enero de 2017, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se publica el Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de amarre y desamarre en los puertos de la A.P. Bahía de Algeciras



[PUBLICADO EL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS DE LA A.P. DE AVILÉS](#)

Resolución de 21 de diciembre de 2016, de la Autoridad Portuaria de Avilés, por la que se publica la aprobación del Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de manipulación de mercancías en el Puerto de Avilés.



[PUBLICADO EL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES DE LA A.P. DE GIJÓN](#)

Resolución de la Autoridad Portuaria de Gijón por la que se hace pública la aprobación del pliego de prescripciones particulares que regula la prestación del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques en el puerto de Gijón.



[PUBLICADO EL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES DE LA A.P. DE BAHÍA DE ALGECIRAS](#)

Resolución de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se publica la aprobación del Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques en los puertos de la A.P. Bahía de Algeciras

Figura 4. Sección de noticias de la web del Observatorio

3.3. INDICADORES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Durante el año 2016, 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



Figura 5. Esquema con los grupos de indicadores desarrollados

De los indicadores simples, es decir obtenidos directamente de las Autoridades Portuarias o licenciatarias, se obtienen una serie de indicadores mixtos, que combinan varios indicadores simples.

Estos indicadores se obtendrán a partir de los datos recopilados por el SIGEIN y servirán para el desarrollo del “Documento de análisis y conclusiones del mercado de los servicios portuarios”, del “Informe de competitividad”, de los estudios de detalle, elaboración de pliegos, etc.

3.4. SISTEMA DE GESTIÓN DE INDICADORES (SIGEIN)

Durante el año 2016 se desarrolló una herramienta de gestión de los indicadores de los servicios portuarios. La herramienta ha sido bautizada como “Sistema de Gestión de Indicadores (SIGEIN)”. 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.

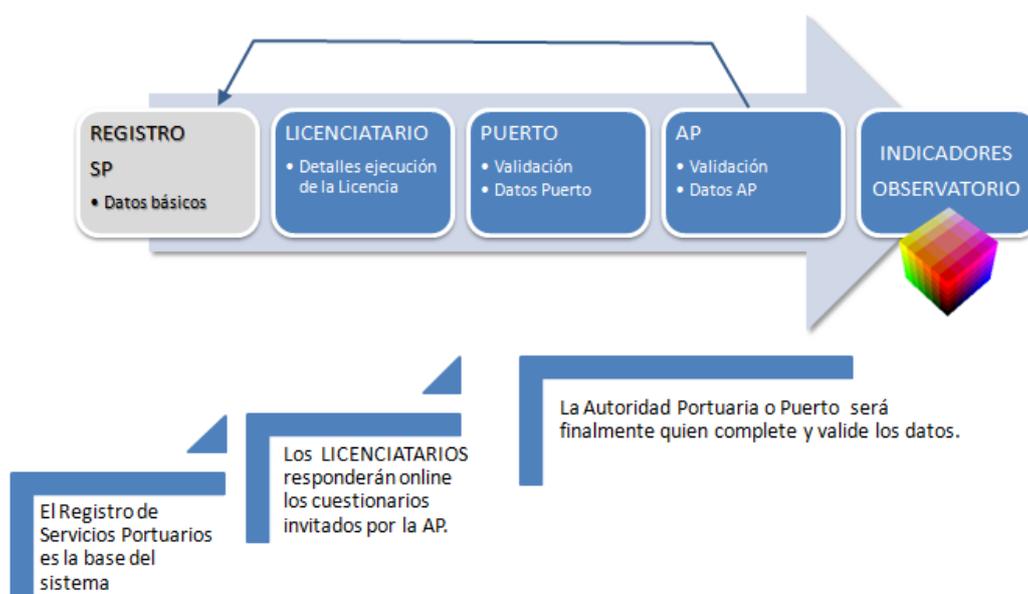
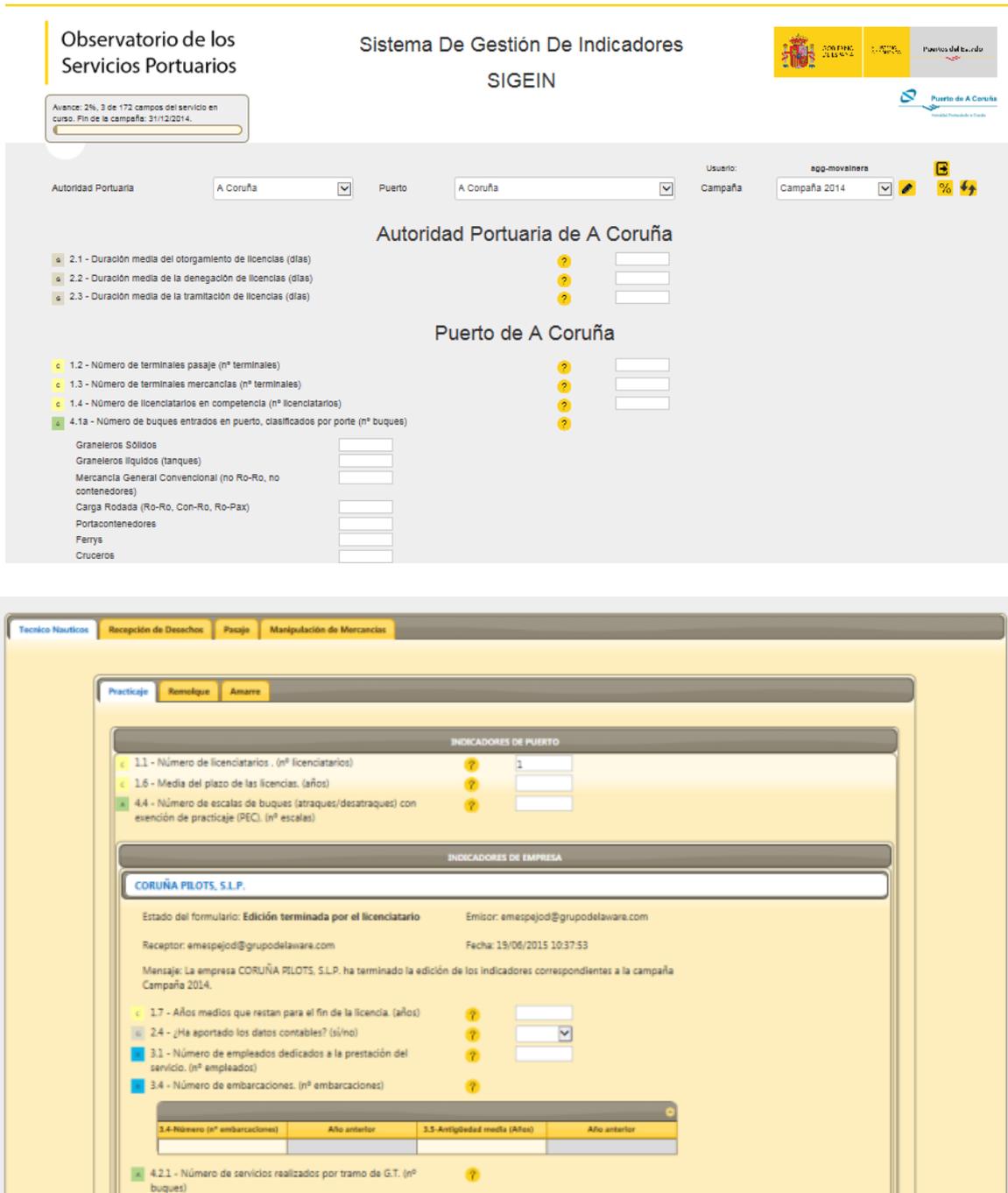


Figura 6. Esquema con el flujo de información en el SIGEIN

El desarrollo del SIGEIN (Sistema de Gestión de Indicadores) fue adjudicado a la empresa DELAWARE CONSULTORÍA, S.L. 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 la herramienta esté completamente operativa en el segundo semestre del año 2017.



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-movsinera Campaña: Campaña 2014

Autoridad Portuaria de A Coruña

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

Puerto de A Coruña

- 1.2 - Número de terminales pasaje (nº terminales)
- 1.3 - Número de terminales mercancías (nº terminales)
- 1.4 - Número de licenciatarios en competencia (nº licenciatarios)
- 4.1a - Número de buques entrados en puerto, clasificados por porte (nº buques)

Graneleros Sólidos
 Graneleros Líquidos (tanques)
 Mercancía General Convencional (no Ro-Ro, no contenedores)
 Carga Rodada (Ro-Ro, Con-Ro, Ro-Pax)
 Portacontenedores
 Ferrys
 Cruceros

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 - Antigüedad media (Años)	Año anterior

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

Figura 7. Página principal de la sección de "Captura de datos" del SIGEIN

3.5. SILUETAS DE COSTES

Durante el año 2016 se desarrolló el análisis de las siluetas de costes, cuyo es conocer la distribución de los costes de escala de los buques y operaciones más representativas de cada tráfico en cada uno de los puertos donde puedan hacer escala.

Para ello, se analizaron los costes de los servicios técnico-náuticos (practicaje, remolque, amarre), del servicio de recepción de desechos y del servicio de manipulación de mercancías, así como las tasas portuarias. Las siluetas son una herramienta que permite conocer, para cada buque y operación modelo el coste escala total, el desglose del coste escala en los distintos servicios, su repercusión por unidad de mercancía o pasajero, así como el desarrollo de comparaciones entre los distintos puertos.

Para el desarrollo de este análisis se utilizaron los resultados obtenidos en los diversos estudios de detalle desarrollados por el Observatorio entre los años 2012 y 2016.

- 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)

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.

3.6. ANÁLISIS DE LAS CUENTAS ANUALES DE LAS SAGEP

En el año 2016 se analizaron 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.

En el sistema portuario español existen un total de 36 SAGEP en las 28 Autoridades Portuarias que lo conforman. En este análisis se han estudiado las cuentas anuales de:

- Del año 2015, de 25 de estas SAGEP (Algeciras, A Coruña, Alicante, Almería, Palma de Mallorca, Eivissa, Mao, Barcelona, Cádiz, Ferrol, Gijón, Huelva, Lanzarote, Las Palmas, Fuerteventura, Marín,

Motril, Pasaia, Santander, La Palma, Tarragona, Valencia, Gandía, Sagunto y Vigo), disponibles en el Registro Mercantil.

- Del año 2014, de otras 8 SAGEP (Avilés, Alcúdia, Bilbao, Castellón, Málaga, Sevilla, Tenerife, Vilagarcía) De esta sociedades se han incorporado los datos del 2014 al no estar disponibles en el registro Mercantil las del 15.
- De 3 SAGEP (Cartagena, Ceuta y Melilla) no se han considerado sus datos, al no estar disponibles las cuentas ni del 2015 ni del 2014. En el caso de Cartagena, su sociedad de estiba todavía no se ha transformado en SAGEP.

Este estudio se incluyó en el Informe de Competitividad del 2014-2015.

3.7. ESTUDIOS DE DETALLE

En el año 2016 se presentaron dos estudios de detalle que se habían iniciado y desarrollado durante el año 2015, cuyos resúmenes habían sido incluidos en la versión del año 2015 de la Memoria Anual del Observatorio:

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

Asimismo, en el año 2016 se finalizaron dos estudios de detalle:

- “Estudio de la cadena de costes de los graneles líquidos en terminales españolas”, desarrollado por TEIRLOG.
- “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

En el siguiente apartado se muestra un resumen ejecutivo de estos dos estudios. Por otro lado, cabe destacar que durante el año 2016 se inició el desarrollo de dos nuevos estudios, que se espera finalizar durante el año 2017:

- “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.

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)

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	
Amberes	Oiltanking	
Sines	TGL	
Marsaxlokk	Oiltanking	

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.

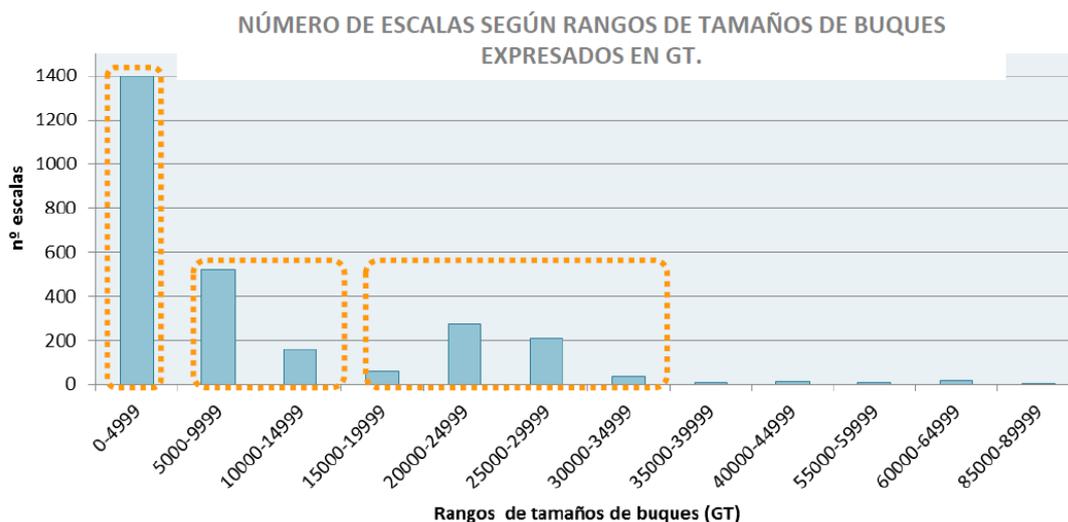


Figura 8: Número de escalas según rangos de tamaño de buques de productos (GTs)

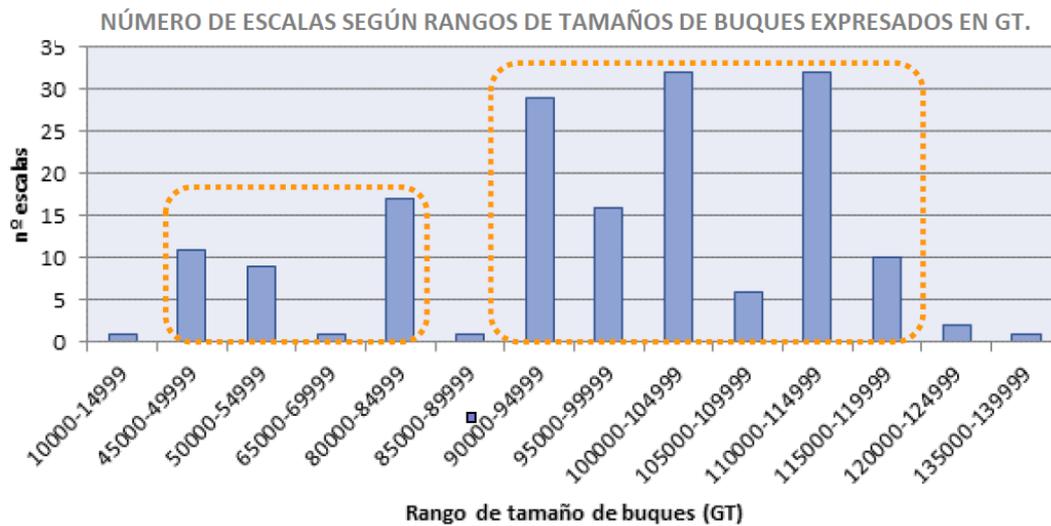


Figura 9: Número de escalas según rangos de tamaño de buques gaseros (GTs)

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

Figura 10: 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. TERMINALES DE PRODUCTOS – TASAS PORTUARIAS³

En las terminales españolas⁴ se 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.

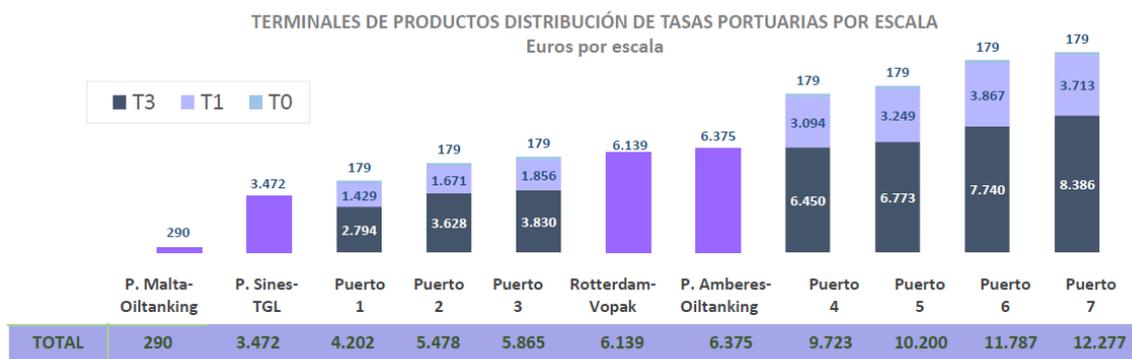


Figura 11: Terminales de productos distribución de tasas portuarias por escala. Euros por escala

b. TERMINALES DE PRODUCTOS – 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 Rotterdam⁵.

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

⁴ 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.

⁵ 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.



Figura 12:

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

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.

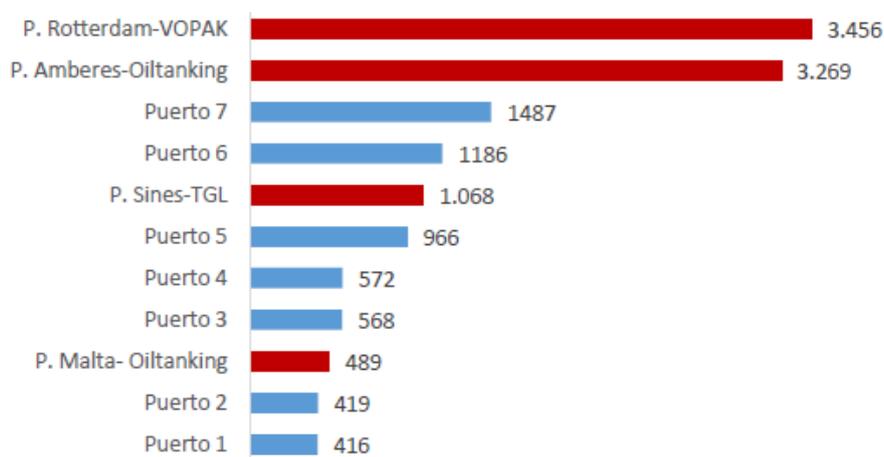


Figura 13: Coste del servicios de practicaje. Euros por escala

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.

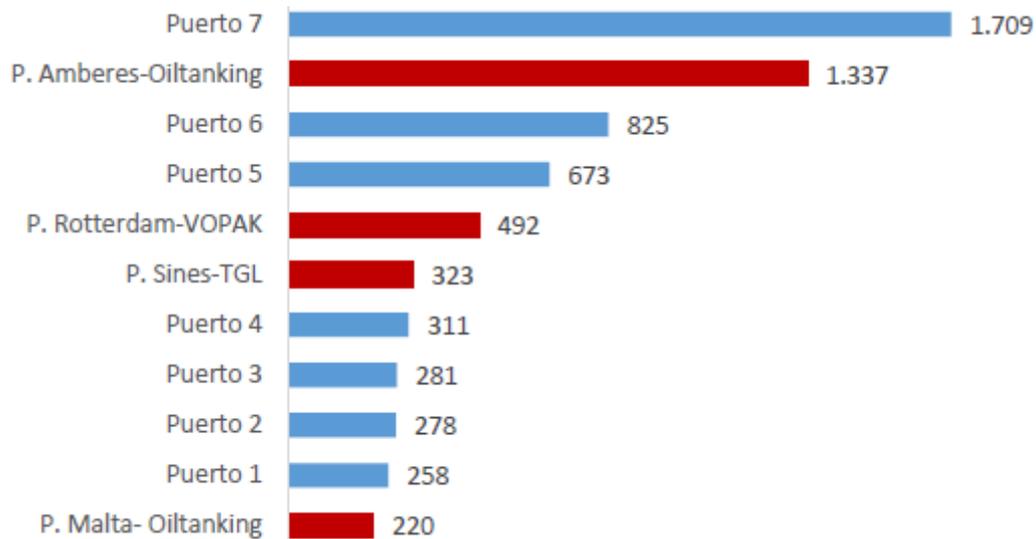


Figura 14: Coste del servicio de amarre. Euros por escala

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.

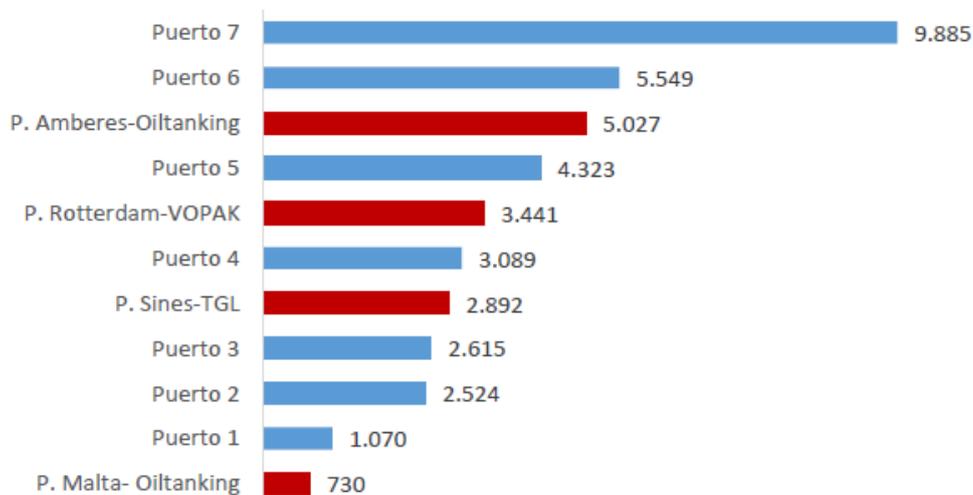


Figura 15: Coste del servicio de remolque. Euros por escala

Entre las terminales españolas no existen diferencias en la **tarifa MARPOL**, ya que en todas ellas se calcula de acuerdo a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

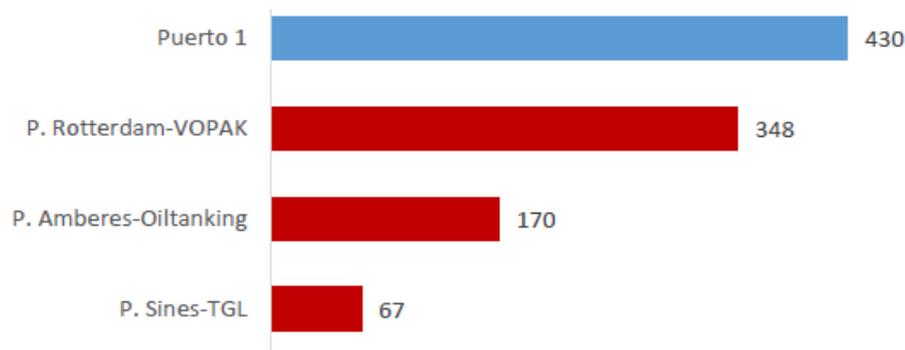


Figura 16: Coste del servicio marpol. Euros por escala

c. TERMINALES DE PRODUCTOS – 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 terminales⁶ de productos, 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.

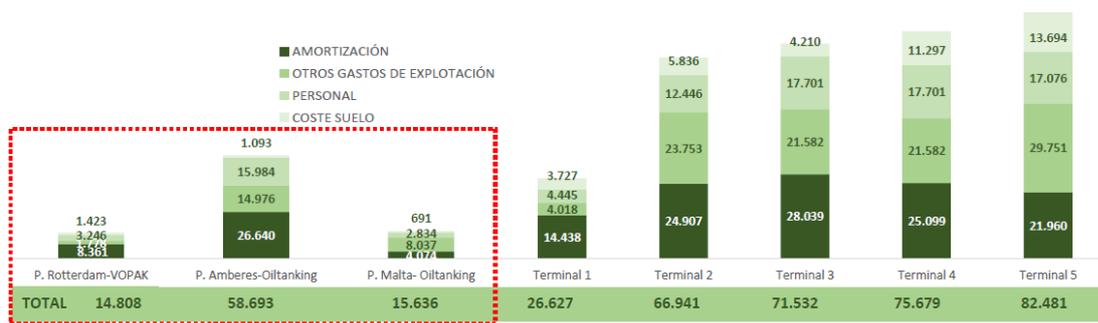


Figura 17:

Terminales de productos. distribución del coste de terminal por escala. Euros por escala

d. TERMINALES DE PRODUCTOS – COSTES TOTALES

En las terminales de productos, los costes de terminal suponen entre el 73% y el 86% del coste total. En valor absoluto el orden de magnitud de las 5⁷ terminales españolas es similar, excepto en una terminal que presenta un coste muy inferior.

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

⁷ No se dispone de datos de los costes de terminal de 4 de las 9 terminales portuarias de productos.

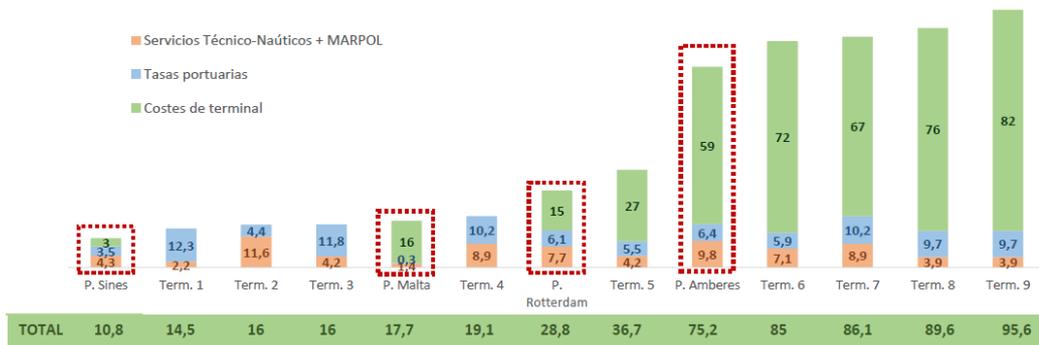


Figura 18: Terminales de productos coste total. Miles de euros por escala

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 GAS

a. TERMINALES DE GAS – TASAS PORTUARIAS⁸

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.



Figura 19: Terminales de gas. Distribución de las tasas portuarias por escala. Euros por escala

b. TERMINALES DE GAS – 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.

⁸ 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.

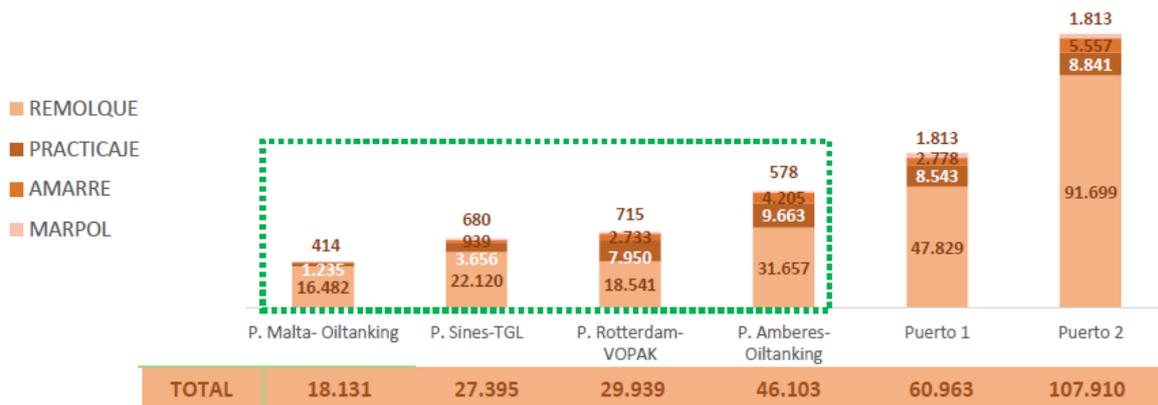


Figura 20: Terminales de gas. Distribución del coste de servicios portuarios por escala. Euros por escala.

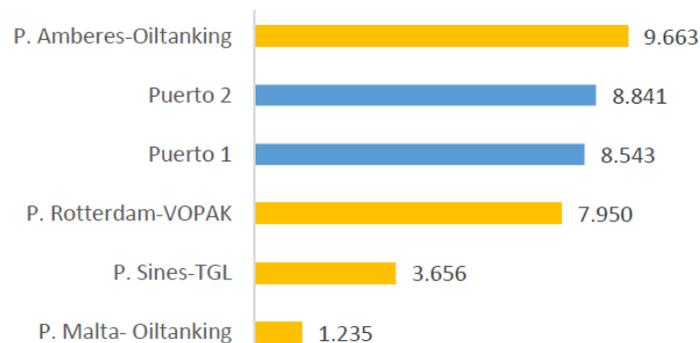


Figura 21: Terminales de gas. Coste del servicio de practica. Euros por escala

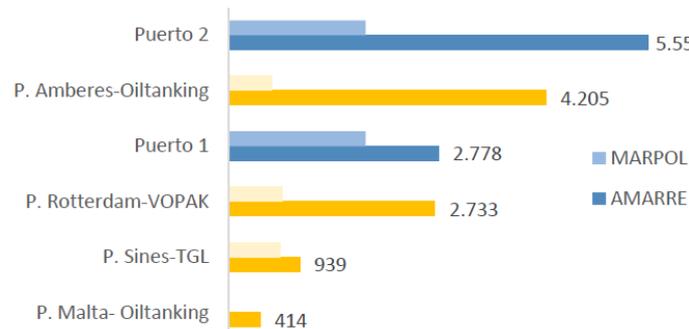


Figura 22: Terminales de gas. Coste del servicio de amarre y marpol. Euros por escala

c. TERMINALES DE GAS – 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.

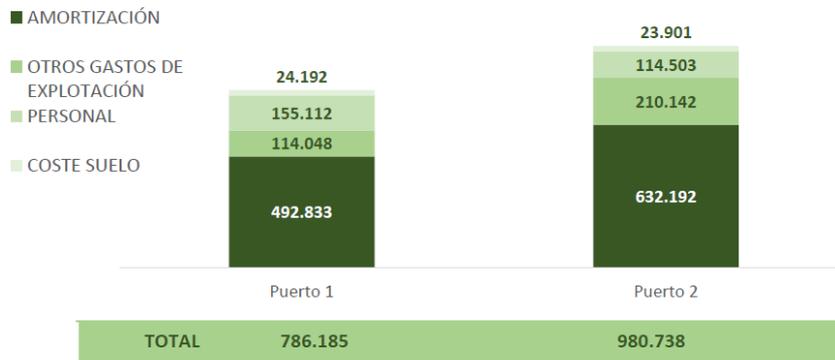


Figura 23: Terminales de gas. distribución del coste de terminal por escala. Euros por escala

d. TERMINALES DE GAS – 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%.

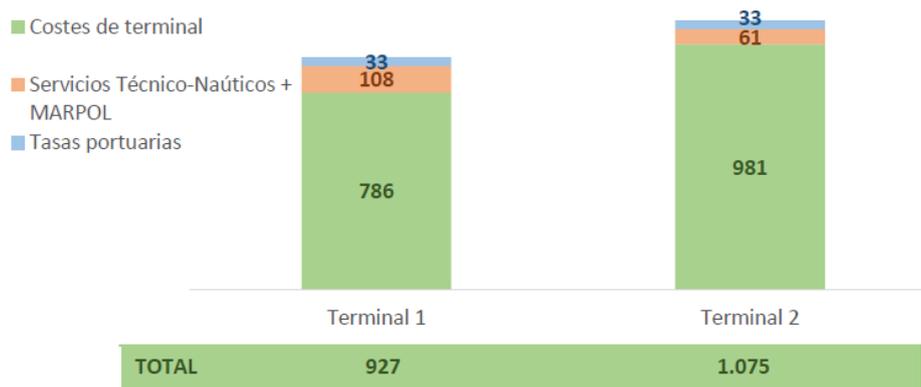
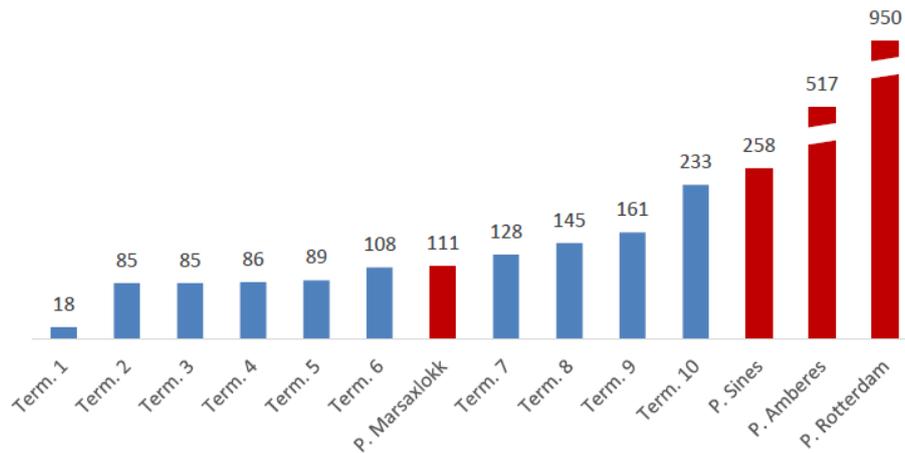
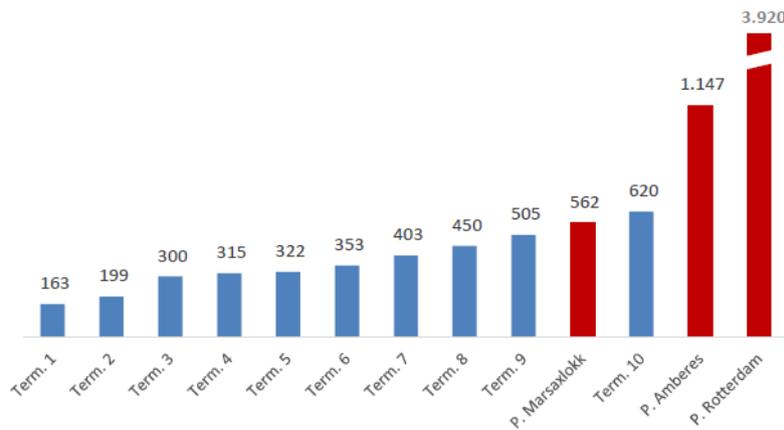
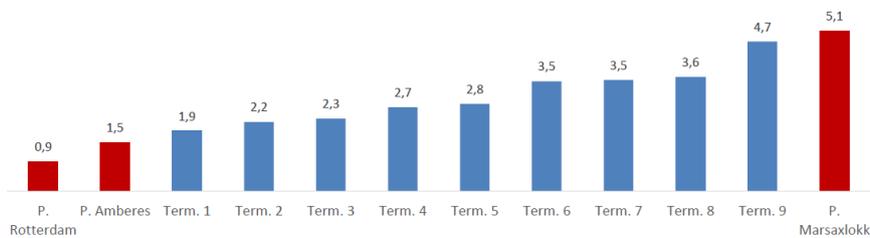


Figura 24: Terminales de gas. Coste total. Miles de euros por escala

4.1.3. COMPARACIÓN DE INDICADORES

a. INDICADORES DE LA 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.

Figura 25: Superficie de la concesión. Miles de m².Figura 26: Capacidad de almacenamiento. Miles de m³Figura 27: 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.

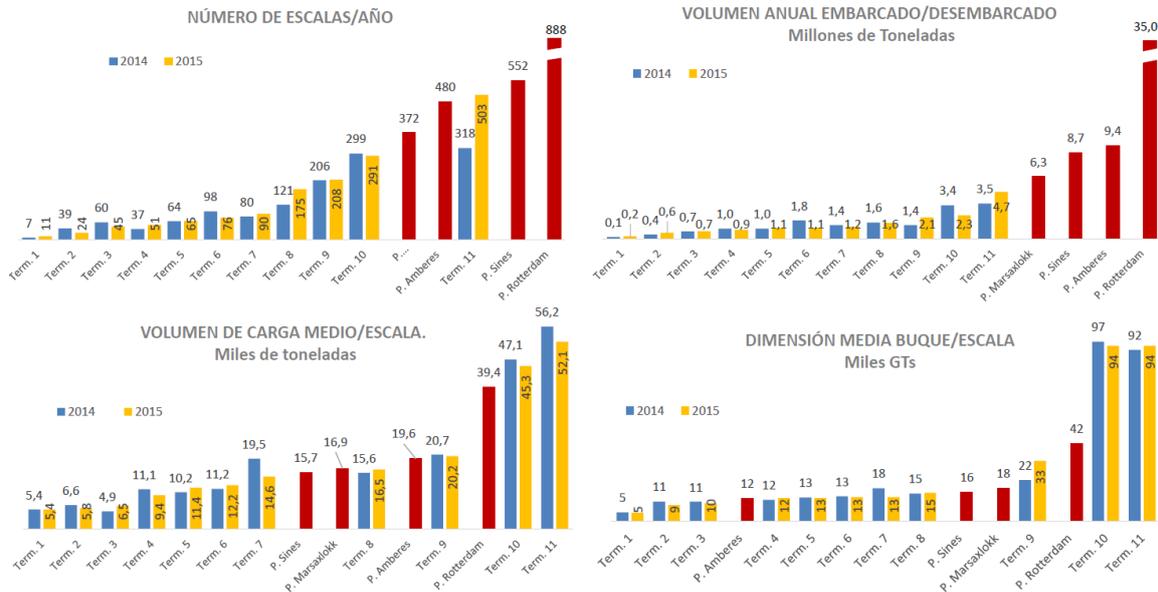


Figura 28: Indicadores de número de escalas/año, volumen toneladas/año, volumen toneladas/escala y dimensión media (GT) por escala

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.

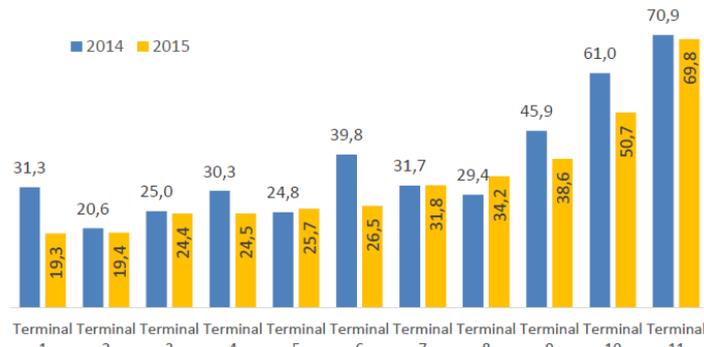


Figura 29: Duración media escala. Horas

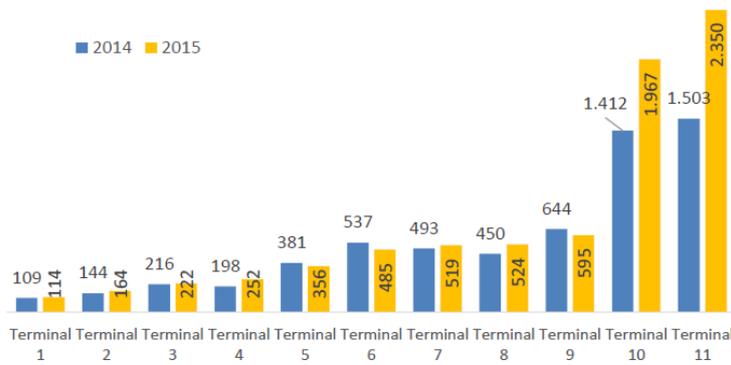


Figura 30: Rendimiento de la escala. Toneladas/hora

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.

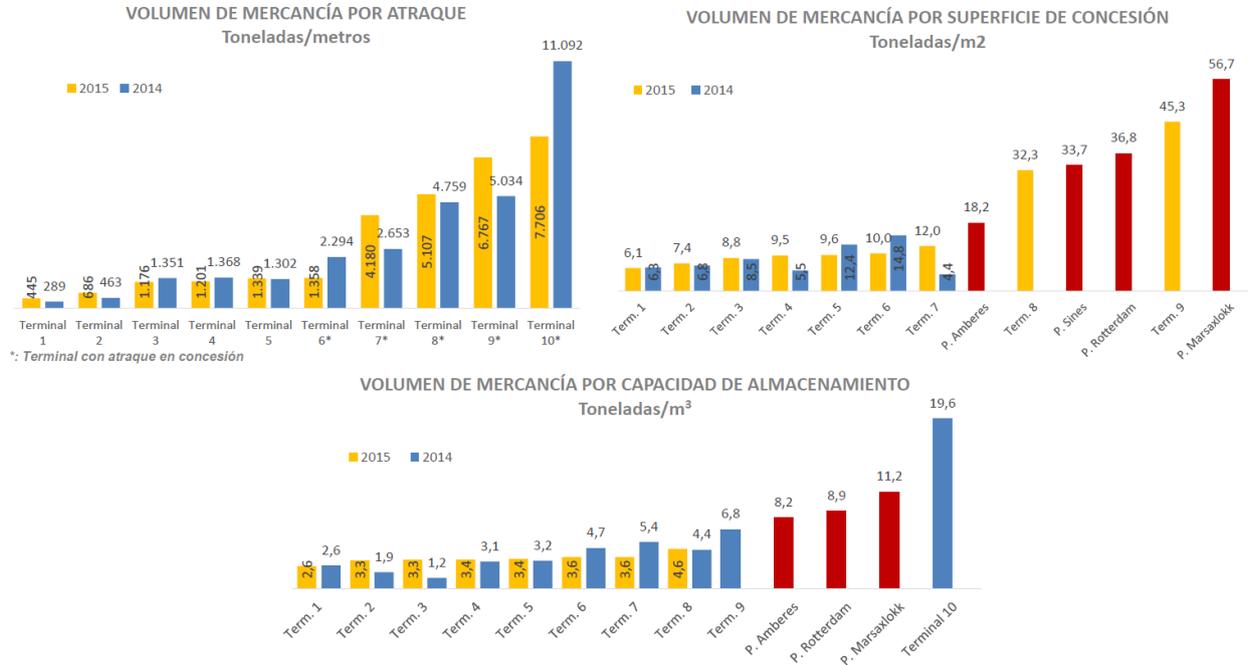


Figura 31: Indicadores de la capacidad de las terminales

d. INDICADORES ECONÓMICOS

Existen grandes diferencias en los costes unitarios de tasas y servicios.

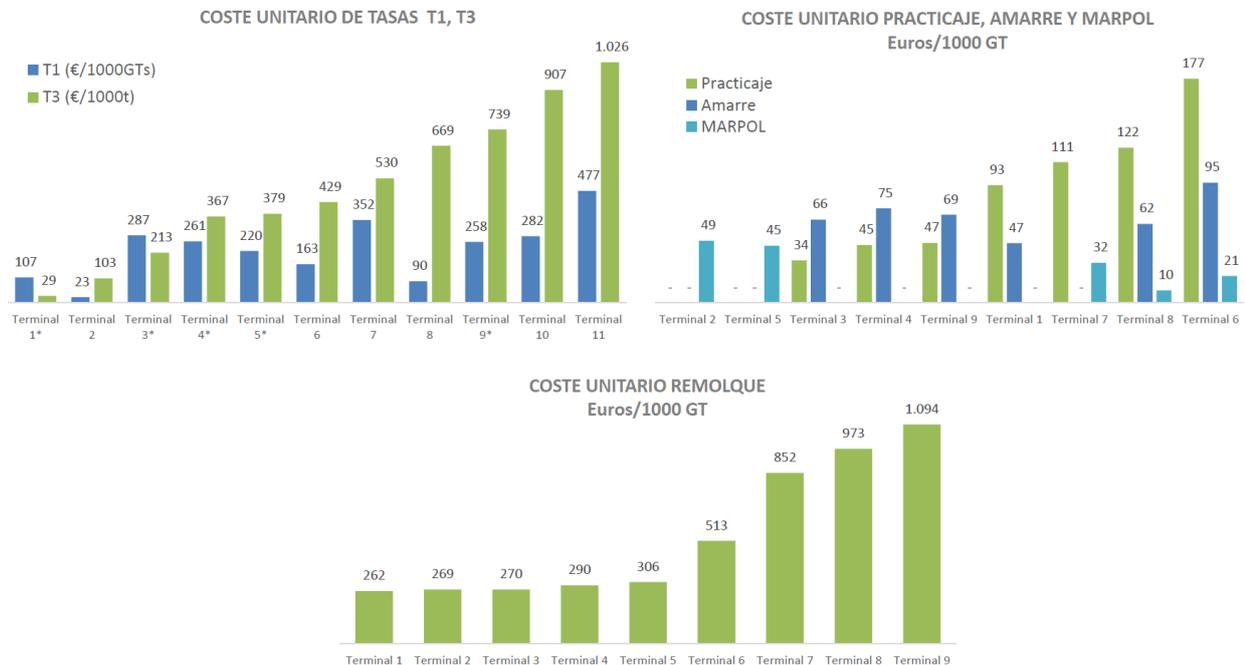


Figura 32: Indicadores de los costes unitarios de las tasas y los servicios portuarios

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.

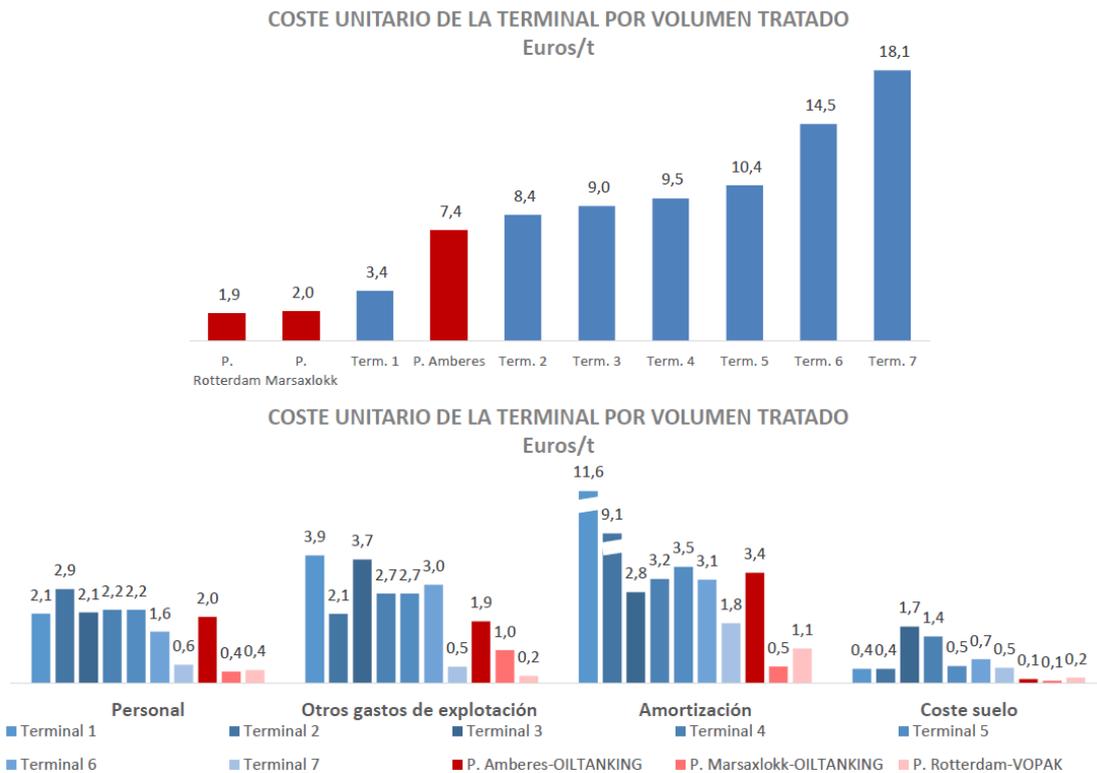


Figura 33: Indicadores de los costes unitarios de la terminal por volumen

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.

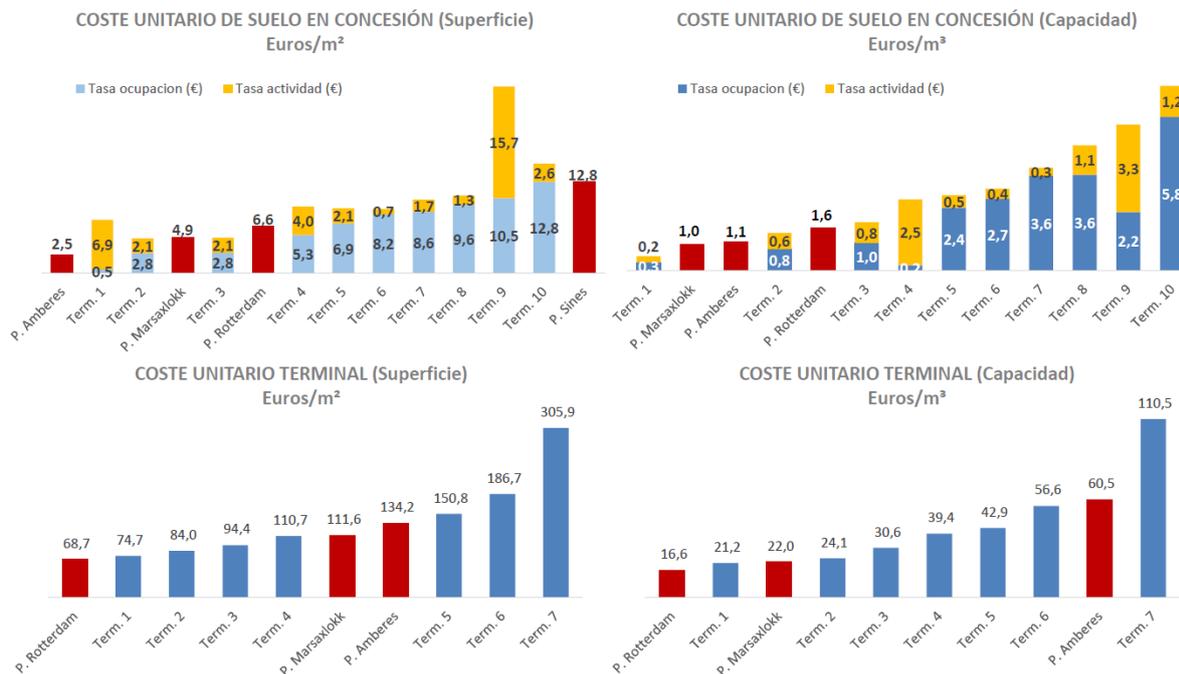


Figura 34: Indicadores de los costes unitarios de la terminal

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 atrage 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)

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.

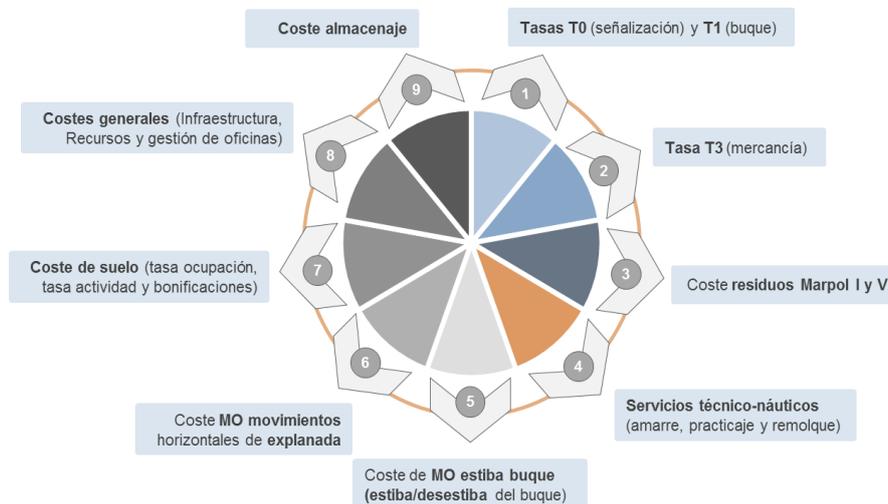


Figura 35. Tipos de costes que forman la cuenta operativa por escala.

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 por residuos Marpol.
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.

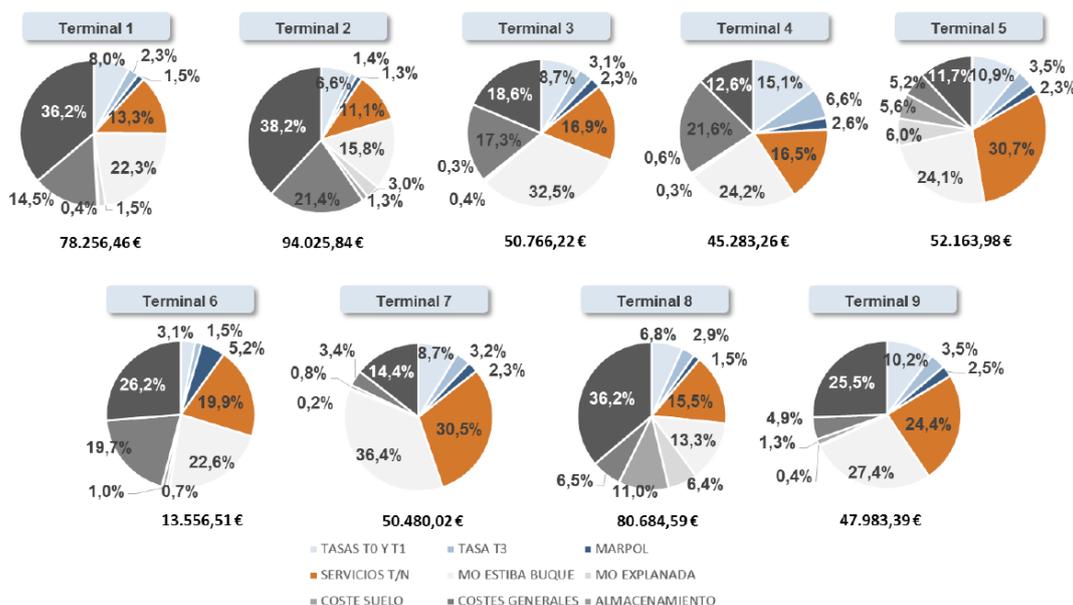


Figura 36: Reparto medio de los costes de los buques modelo en cada terminal.

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

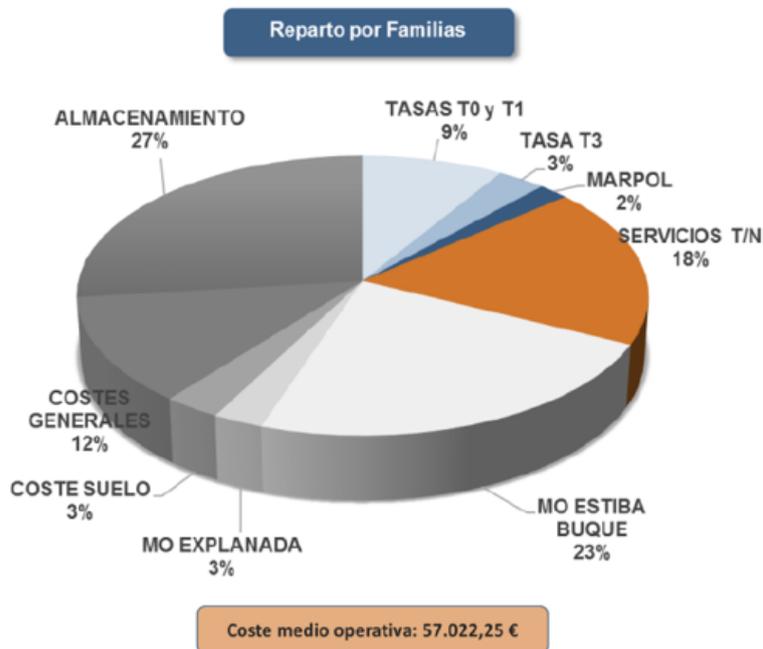
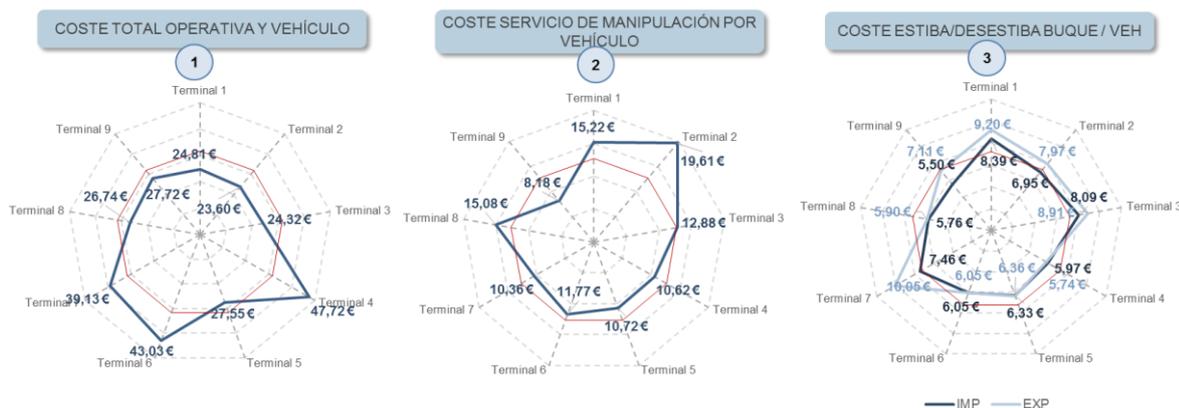


Figura 37: Reparto de costes medio.

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:



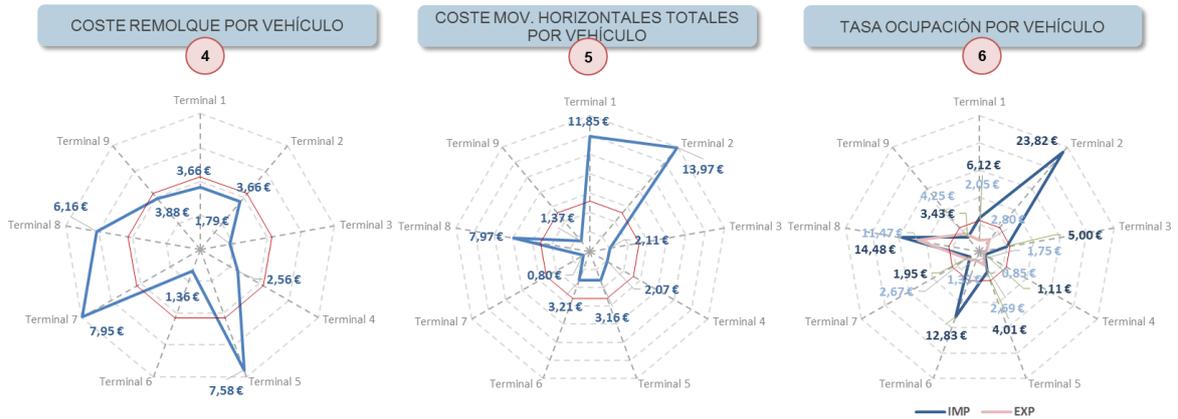


Figura 38. Resultado de indicadores de Coste.

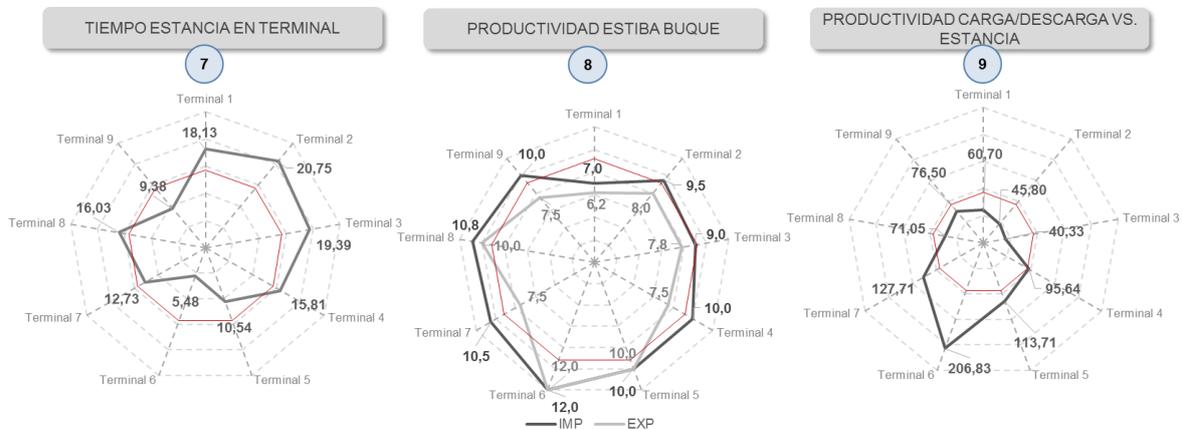


Figura 39. Resultados de los indicadores de Eficiencia y Productividad.

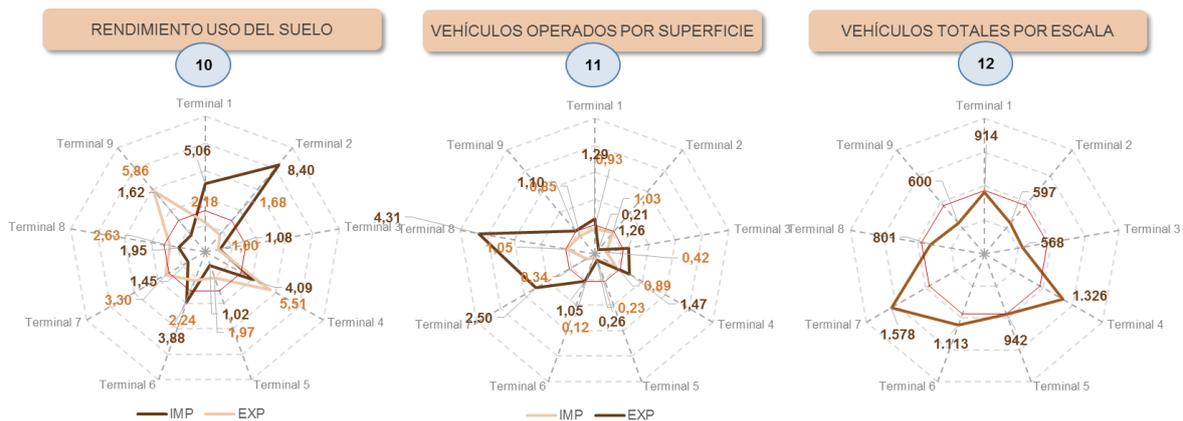


Figura 40. Resultados de los indicadores de Uso de Infraestructura.

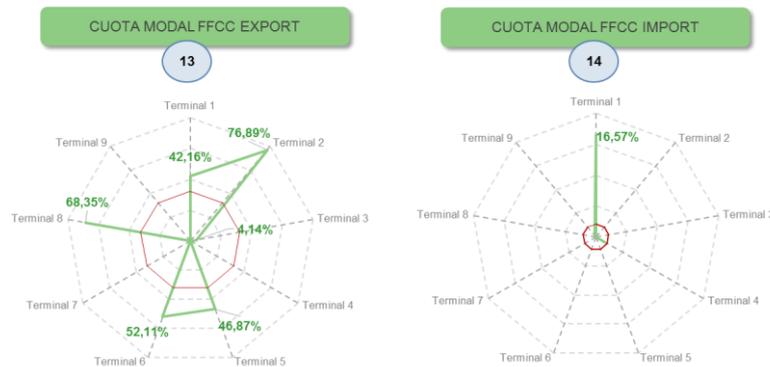


Figura 41. Resultados de los indicadores de Conectividad con el Hinterland.

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 practicaaje 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 practicaaje 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.

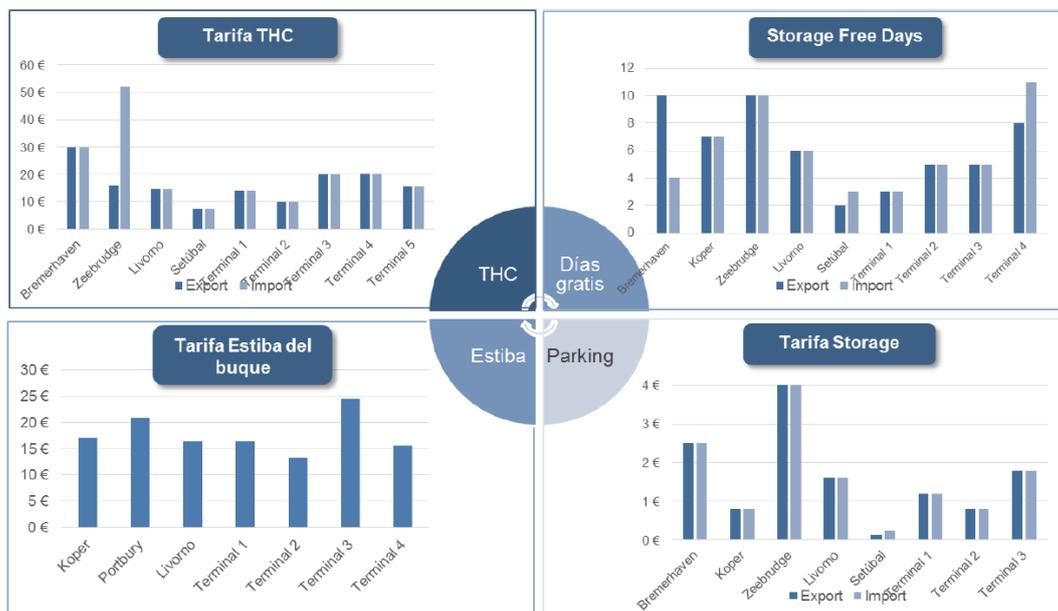


Figura 42: Principal información obtenida de cada terminal (las españolas se muestran anónimamente) para el análisis tarifario a nivel europeo.

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).