



**El Port de Barcelona com a node logístic:
Situació actual i estratègies de futur
Maig 2012**

Índex

- Estratègies actuals de les Terminals de Contenidors
 - ❖ La importància del contenidor en el Transport Marítim i el seu impacte
 - ❖ El Sector de la Logística i el Transport a Europa
 - ❖ Situació actual dels Ports del Nord d'Europa i les estratègies que estan seguint les Terminals de Contenidors
- Avantatges Competitius del Port de Barcelona
 - ❖ Avantatges Competitius
 - ❖ Ubicació
 - ❖ Connexions Ferroviàries
 - ❖ Zones d'Activitats Logístiques
- Expansió del Port

Índex

- Estratègies actuals de les Terminals de Contenedors

- ❖ La importància del contenidor en el Transport Marítim i el seu impacte
- ❖ El Sector de la Logística i el Transport a Europa
- ❖ Situació actual dels Ports del Nord d'Europa i les estratègies que estan seguint les Terminals de Contenedors

- Avantatges Competitius del Port de Barcelona

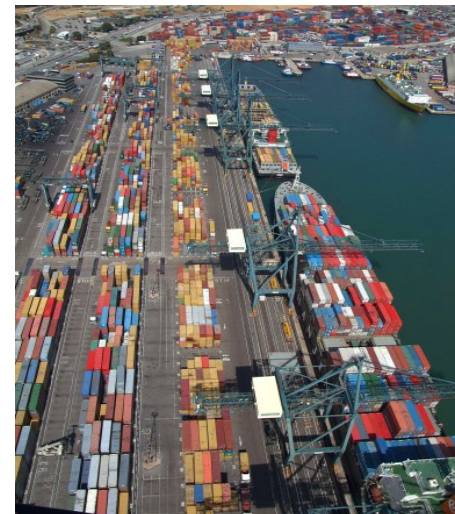
- ❖ Avantatges Competitius
- ❖ Ubicació
- ❖ Connexions Ferroviàries
- ❖ Zones d'Activitats Logístiques

- Expansió del Port







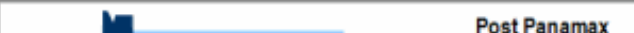

L'origen del contenidor i el comerç mundial

- **El comerç mundial per contenidor ha crescut espectacularment:** a l'abril de 1956 es van moure 58 caixes de NY a Houston mentre que el **2006 el throughput estava al voltant de 500 milions de caixes.**
- **Reducció en costos de transport i manipulació:** 6 dòlars per tona van ser reduïts a 0,16 dòlars per tona.
- El **temps d'estància** d'un vaixell a port es va reduir dràsticament.
- Les **productivitats** van créixer de 0,63 tones/home/hora a 4,23 tones/home/hora.
- Els productes dins el contenidor arriben amb una **manipulació** mínima.

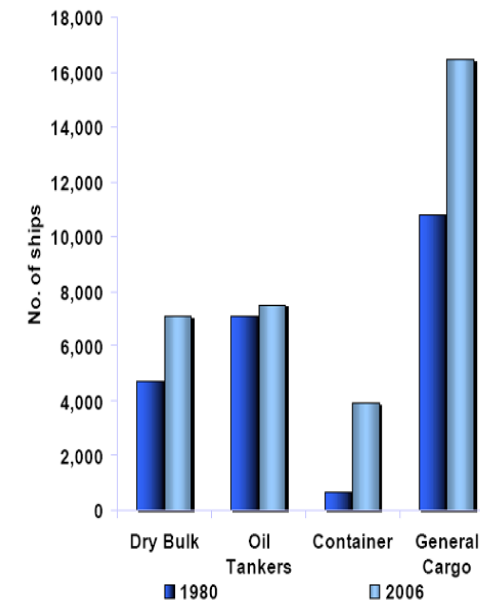
Més Seguretat, Menys Temps i Menys Cost.



L'impacte de la contenerització

		Length	Draft	TEU
First (1956-1970)	 Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
	 Converted Tanker	200 m	< 30 ft	800
Second (1970-1980)	 Cellular Containership	215 m	10 m 33 ft	1,000 – 2,500
Third (1980-1988)	 Panamax Class	250 m	11-12 m	3,000
		290 m	36-40 ft	4,000
Fourth (1988-2000)	 Post Panamax	275 – 305 m	11-13 m 36-43 ft	4,000 – 5,000
Fifth (2000-2005)	 Post Panamax Plus	335 m	13-14 m 43-46 ft	5,000 – 8,000
Sixth (2006-)	 New Panamax	397 m	15.5 m 50 ft	11,000 – 14,500

Number of ships

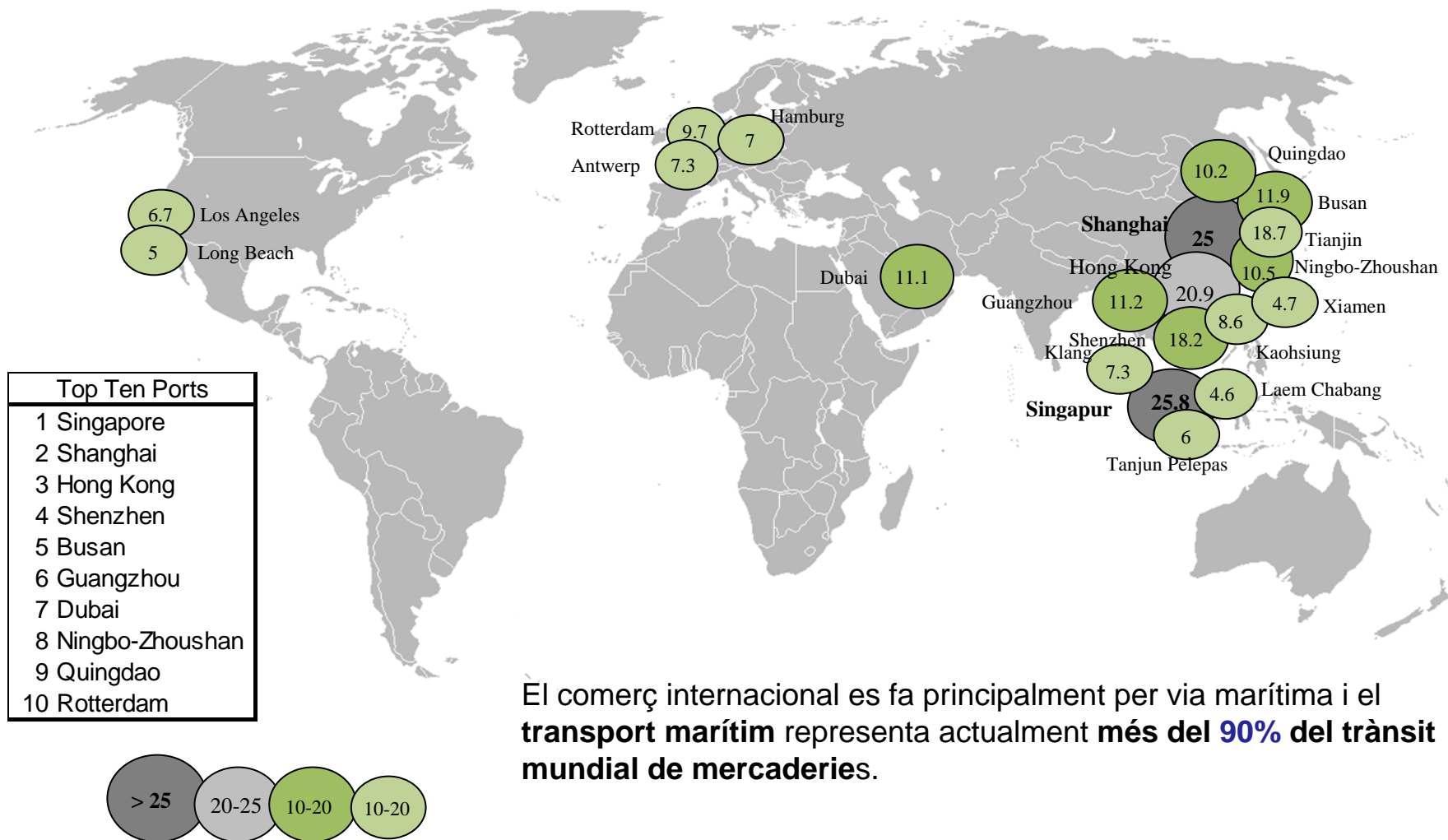


Source: Drewry Shipping Consultants

El transport marítim ha hagut de transformar-se organitzativament (**canvi de model de gestió dels ports**) i tècnicament (**automatització de la càrrega i descàrrega de mercaderies**) i un dels factors claus ha estat el contenidor, perquè augmenta la productivitat dels ports (transferència de mercaderia de mar a terra per unitat de temps i cost). **A Espanya, per exemple, el 70% del transport marítim de mercaderies l'any 2010 ha estat conteneritzat.**

Els Ports del Món per moviments de contenidors

TOP 20 2009 ('000 000 TEUs)



El comerç internacional es fa principalment per via marítima i el **transport marítim** representa actualment **més del 90% del trànsit mundial de mercaderies**.

El Sector de la Logística i Transport a Europa

- El sector de la logística i el transport representa un **12% del PIB europeu** i les perspectives de **creixement** són **d'un 4%** per sobre de la inflació prevista a l'Eurozona.
- Aquest **creixement** serà encara **més important a Espanya i Itàlia** els propers cinc anys.
- Per aquest motiu i per donar resposta a les creixents demandes de gestió de la cadena integral de subministrament de les empreses a Europa, **la Comissió de Transports de la UE potencia el transport intermodal, prioritzant els modes ferroviari i marítim**, mitjançant la creació de les xarxes transeuropees.
- Hi ha diverses forces que determinen **la concentració geogràfica de les activitats logístiques**:
 - ❖ **accés als mercats**: està molt determinat pels costos de transport.
 - ❖ presència de **força de treball qualificada** en el sector i
 - ❖ **concentració d'actius logístics**.

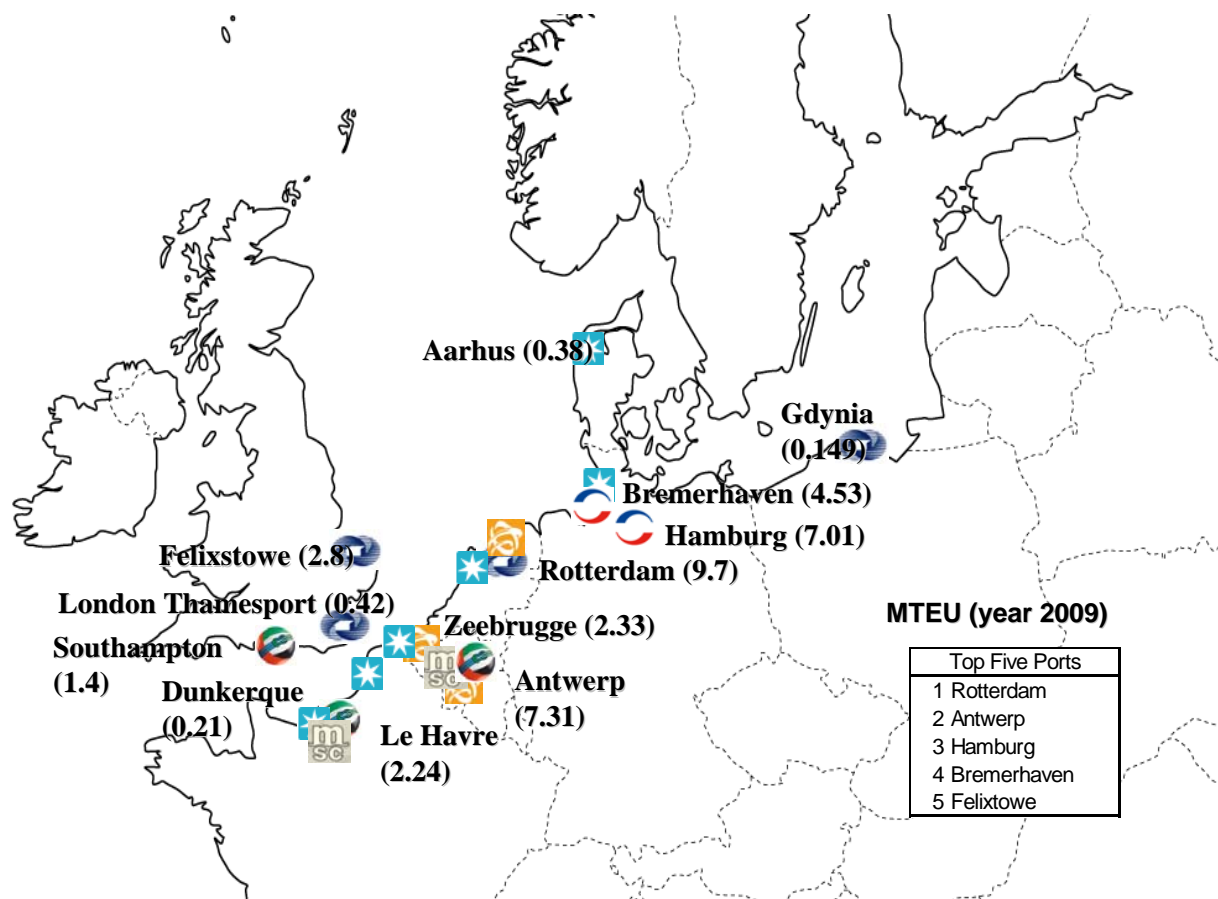
Situació dels Ports del Nord d'Europa

Les grans multinacionals perceben Europa com un Estat i els països que la componen com a macro-regions.

A dia d'avui es pot dir que hi ha un **Centre de Distribució Europeu** (en endavant, CDE) localitzat als **Països Baixos - Rotterdam i Alemanya - Hamburg**, i caracteritzat per un ús intensiu d'alta tecnologia i infraestructures adequades que compensen sobradament els alts costos salarials, però amb **xarxes de transport congestionades**.

Degut als problemes de congestió de les xarxes de transport, els operadors de **terminals de contenidors del nord d'Europa s'estan concentrant en el trànsit nord-atlàntic de mercaderies**.

Eurogate (Hamburg i Bremen) va ser el primer operador en iniciar aquesta estratègia amb l'adquisició de terminals a La Spezia, Ravenna i Salerno, de manera que **les mercaderies asiàtiques descarregades a la Mediterrània es transporten per tren al centre d'Europa**.



Índex

- Estratègies actuals de les Terminals de Contenidors

- ❖ La importància del contenidor en el Transport Marítim i el seu impacte
- ❖ El Sector de la Logística i el Transport a Europa
- ❖ Situació actual dels Ports del Nord d'Europa i les estratègies que estan seguint les Terminals de Contenidors

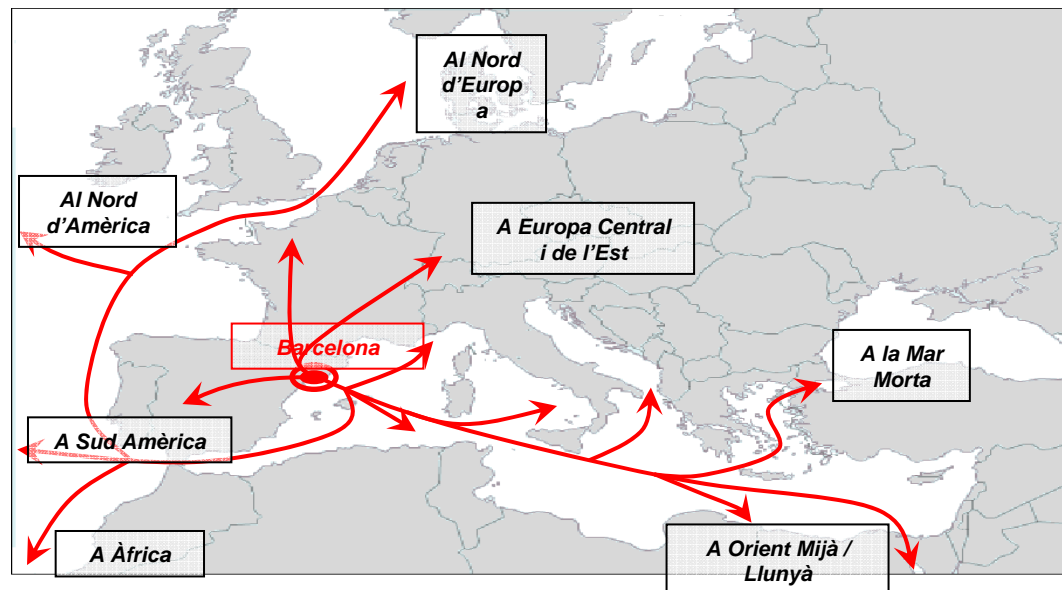
- Avantatges Competitius del Port de Barcelona

- ❖ Avantatges Competitius
- ❖ Ubicació
- ❖ Connexions Ferroviàries
- ❖ Zones d'Activitats Logístiques

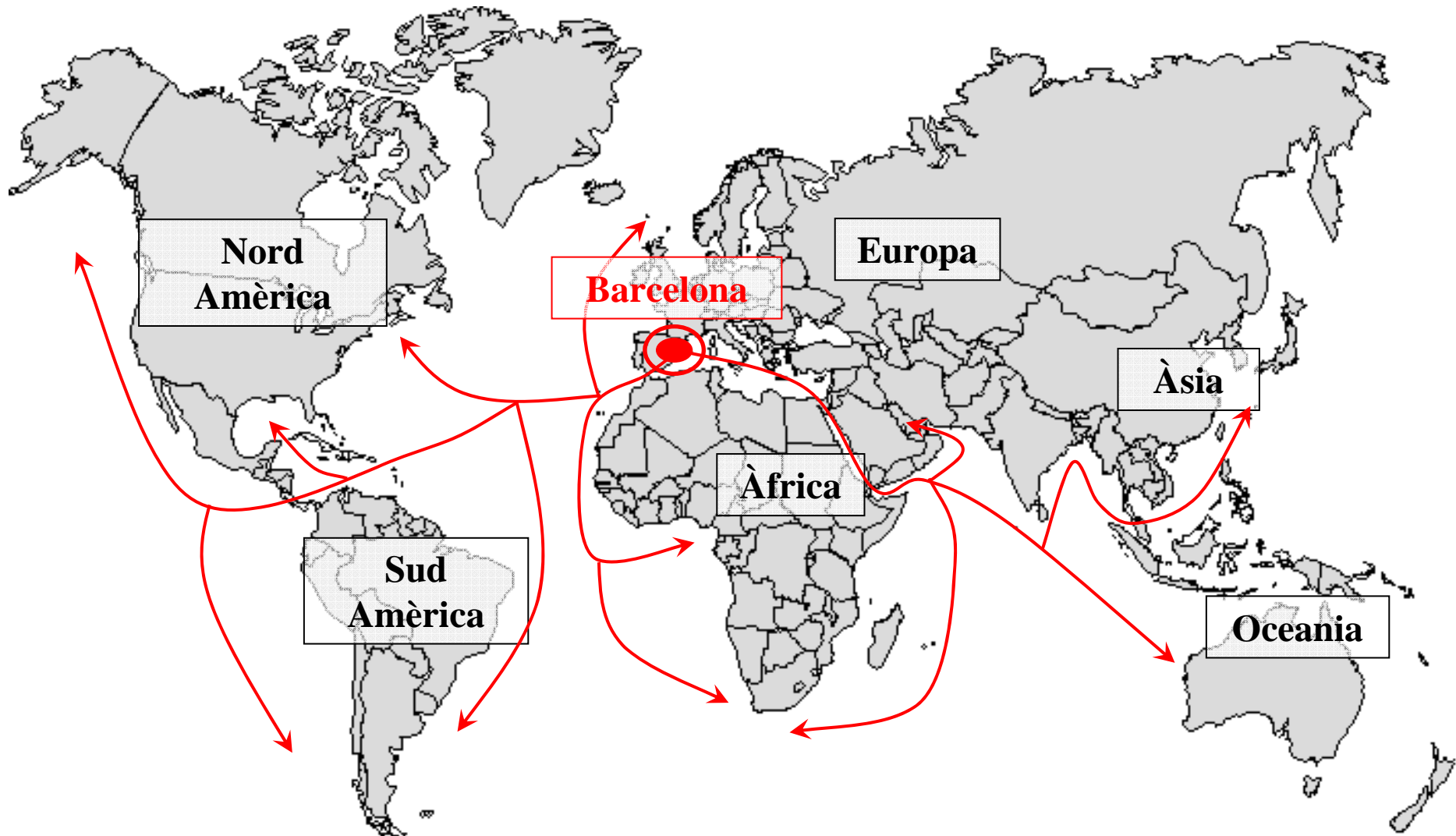
- Expansió del Port

Avantatges Competitius de Barcelona

- Barcelona té una ubicació estratègica clau a través de la qual les companyies navilières poden obtenir substancials estalvis de temps pels béns procedents d'ÀSIA. La seva **localització** ofereix avantatges competitius en reduccions de **costos i temps** (6 a 8 dies de Temps de Trànsit).
- Barcelona ofereix **instal·lacions portuàries de primer nivell i capacitat** dissenyada pels vaixells portacontenidors més grans del món. Al costat del port hi ha una extensa **infraestructura logística** que arriba a tota la **Península Ibèrica i el Sud de França**.



El Port de Barcelona està connectat amb tot el món

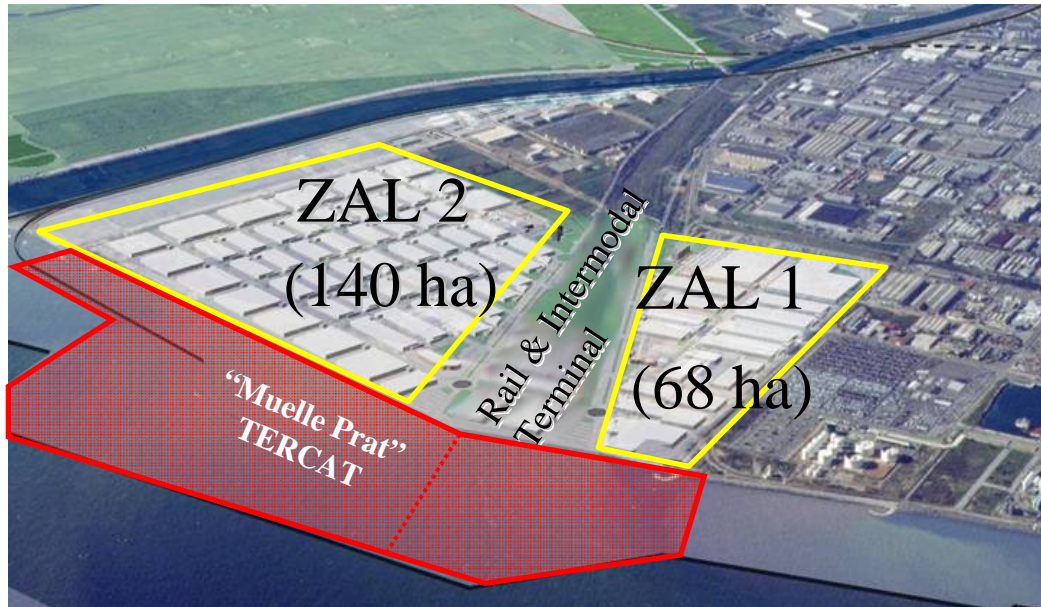


Les Connexions Ferroviàries

- Xarxa Triangular amb les **terminals interiors a Zaragoza i Madrid** basat en la xarxa ferroviària suportada amb camions per ampliar el Hinterland a la **Península Ibèrica**.
- Serveis Ferroviaris a nodes d'alta demanda a Europa:
 - Sud de França (Toulouse, Montpellier)
 - Nord de França (Lyon, Metz, ...)
 - Sud d'Alemanya (Mannheim, Munich)
- **Ports Secs** a les principals ciutats
 - Madrid
 - Zaragoza
 - Figueres
 - Perpignan
 - Toulouse
 - Lyon
- **Forma part del Corredor Mediterrani, prioritzat per la UE.**



Les Zones Logístiques del Port de Barcelona



- Els parcs logístics del Port de Barcelona són **els més grans de la Península Ibèrica**.

- 250,000 m² de magatzems.
- 45,000 m² d'oficines.
- Més de 50 companyies.

- Importants **operadors logístics** ja estan presents a la zona:

ZAL 1 – En complet funcionament des de 1999

ZAL 2 – Ocupada al 80%

Operadors Logístics, consolidadors de mercaderies, fabricants i distribuïdors.

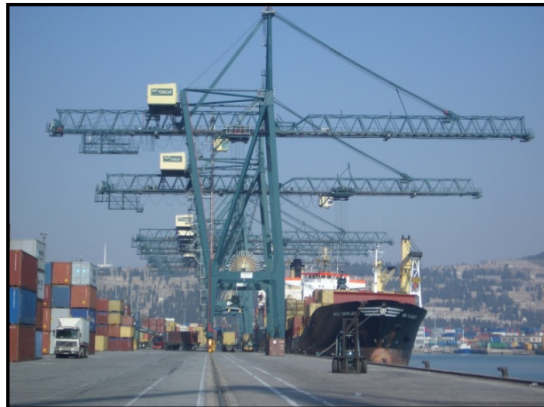


Índex

- Estratègies actuals de les Terminals de Contenidors
 - ❖ La importància del contenidor en el Transport Marítim i el seu impacte
 - ❖ El Sector de la Logística i el Transport a Europa
 - ❖ Situació actual dels Ports del Nord d'Europa i les estratègies que estan seguint les Terminals de Contenidors
- Avantatges Competitius del Port de Barcelona
 - ❖ Avantatges Competitius
 - ❖ Ubicació
 - ❖ Connexions Ferroviàries
 - ❖ Zones d'Activitats Logístiques
- Expansió del Port

Ampliació del Port de Barcelona

- Per poder esdevenir la Porta d'Entrada a Europa de les Mercaderies procedents d'Àsia, Port de Barcelona s'ha ampliat.
- L'ampliació ha estat possible cap al Sud, desviant el riu Llobregat i guanyant terreny al mar.



Ampliació del Port de Barcelona

- **TERCAT** es va establir el 1990 com la Terminal de Contenidors de “Muelle Príncipe de España” a Port de Barcelona.
- **TERCAT** està immersa en un important projecte de creixement involucrat en els plans d'expansió del Port de Barcelona.

