

OFERTA DE SERVICIOS DE TMCD



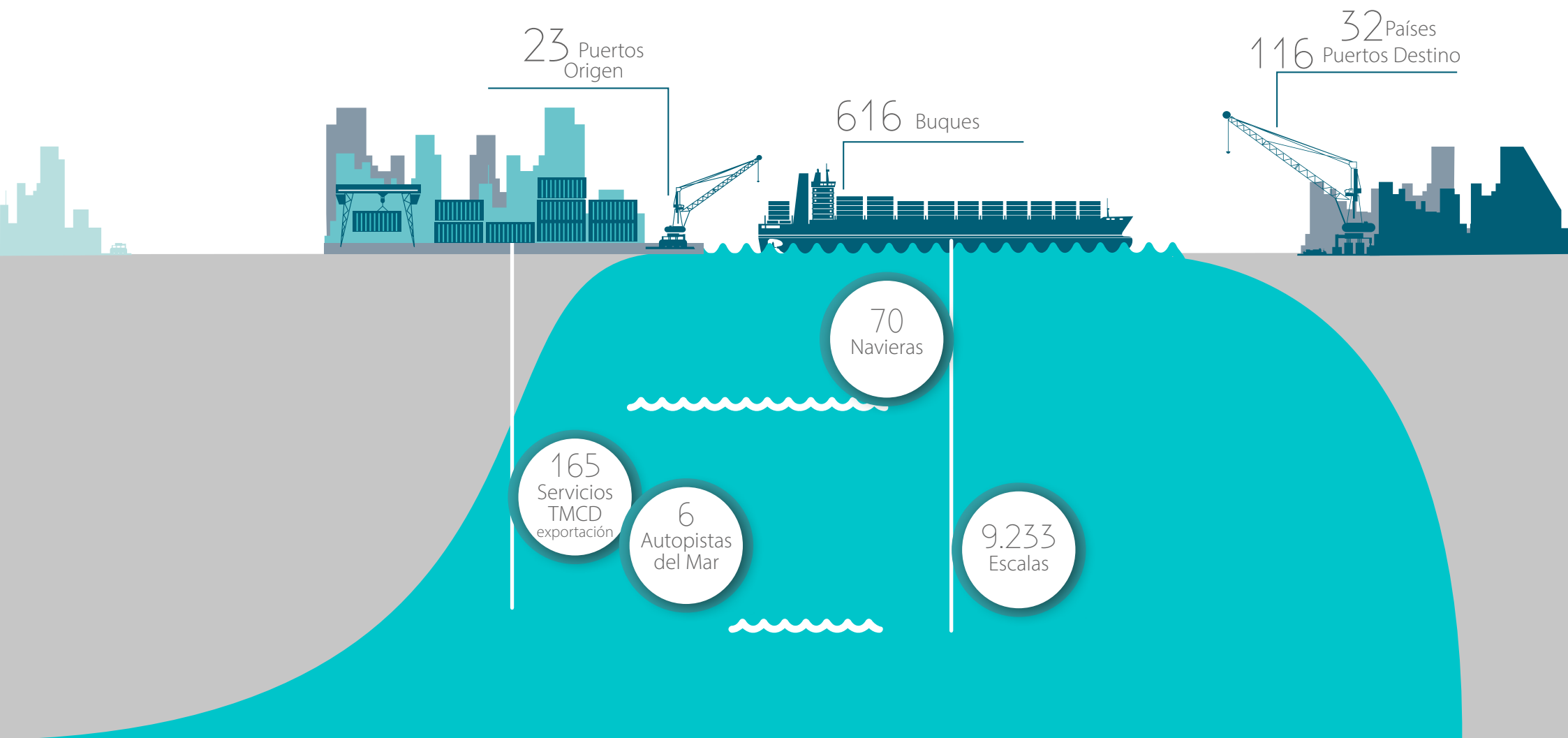
EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES



FUNDACIÓN
VALENCIAPORT

Indice

	01. CARACTERIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TMCD
	02. ÍNDICE DE CONECTIVIDAD PORTUARIA
	03. ANÁLISIS DE LA FLOTA DE TMCD EN ESPAÑA
	04. COMPARATIVA DE TMCD POR FACHADAS
	05. TMCD ALTERNATIVO AL TRANSPORTE POR CARRETERA
	06. AUTOPISTAS DEL MAR
	07. ANÁLISIS DEL SECTOR DEL TMCD POR PAÍS
	NOTAS METODOLÓGICAS



01.

CARACTERIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TMCD

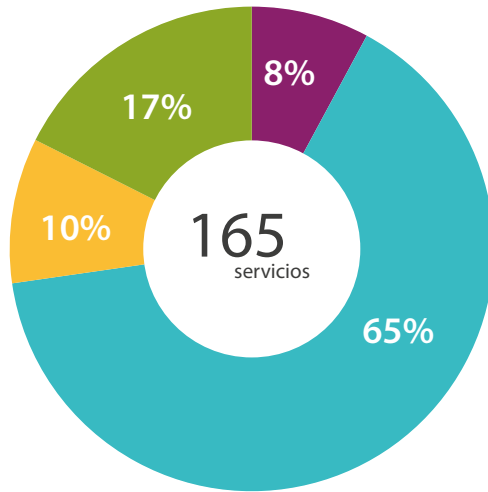


Figura 1. Servicios de TMCD por tipo de carga

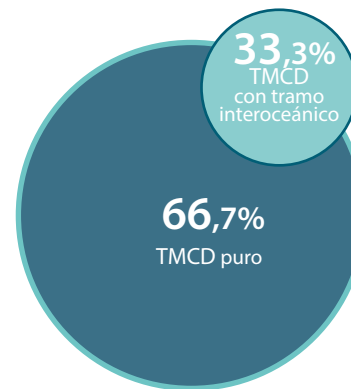


Figura 2. Servicios de TMCD con tramo interoceánico

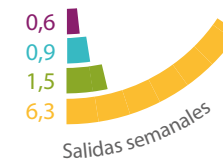


Figura 3. Frecuencia media de los servicios de TMCD por tipo de carga

■ CAR-CARRIER
 ■ CONTENEDOR
 ■ ROPAX
 ■ RORO

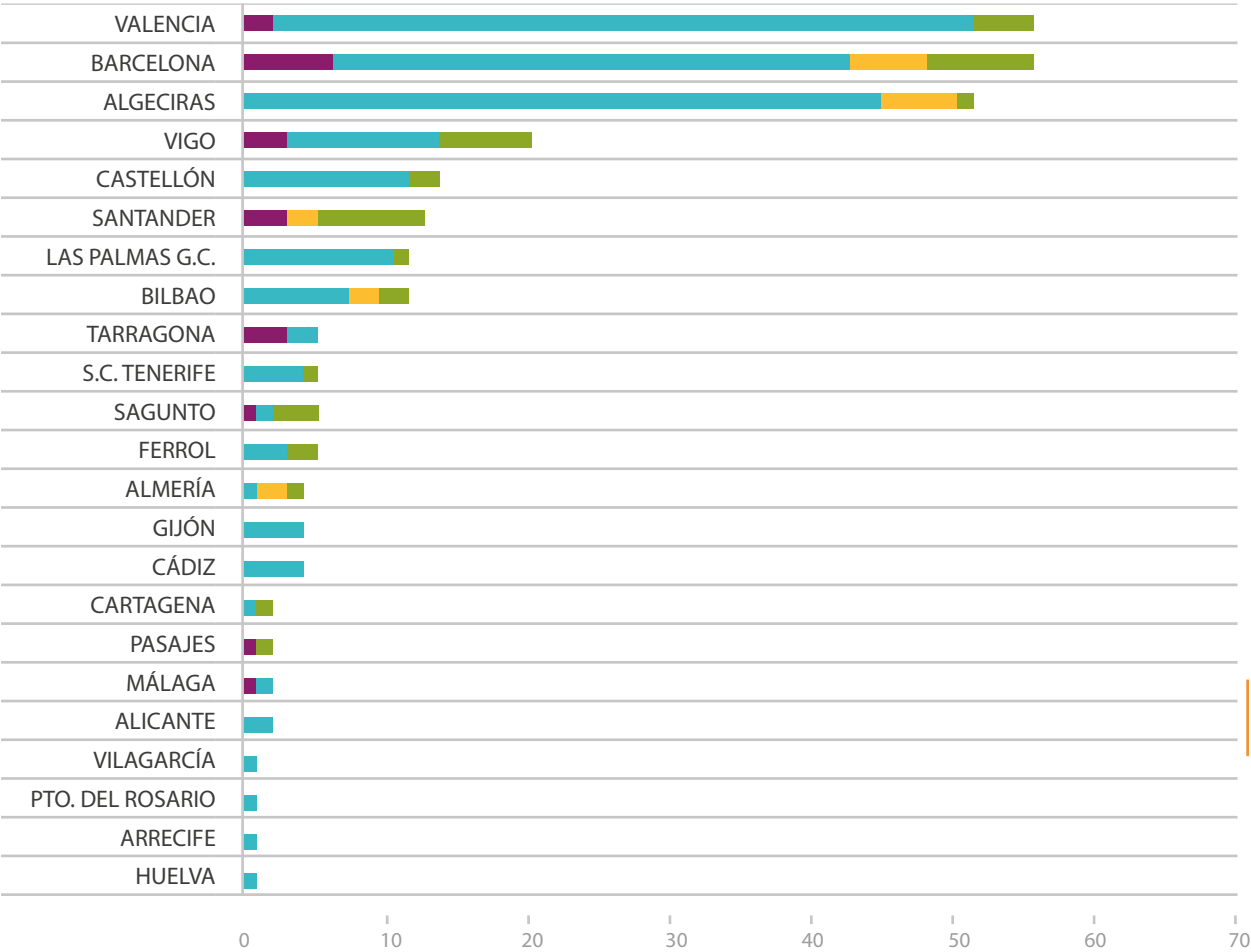


Figura 4. Servicios de TMCD por puerto español y tipo de carga



Figura 5. Navieras que ofrecen servicios de TMCD por tipo de carga

Navieras en media por servicio

CAR-CARRIER CONTENEDOR ROPAX RORO

02. ÍNDICE DE CONECTIVIDAD PORTUARIA



CONTENEDOR

Puerto origen	IcP 2020
VALENCIA	100%
ALGECIRAS	95%
BARCELONA	79%
CASTELLON	30%
LAS PALMAS	29%
VIGO	20%
BILBAO	15%
TARRAGONA	11%
TENERIFE	10%
GIJON	10%
MALAGA	8%
CADIZ	8%
SAGUNTO	7%
FERROL	7%
ALICANTE	5%
HUELVA	4%
ALMERIA	3%
CARTAGENA/SP	3%
VILAGARCIA	3%
ARRECIFE	3%
PUERTO DEL ROSARIO	3%



CARGA RODADA

Puerto origen	IcP 2020
BARCELONA	100%
ALGECIRAS	64%
SANTANDER	58%
VALENCIA	57%
VIGO	49%
BILBAO	34%
CASTELLON	33%
SAGUNTO	30%
CARTAGENA/SP	22%
ALMERIA	18%
FERROL	12%
PASAJES	11%
LAS PALMAS	11%
TENERIFE	11%

Figura 6. Índice de conectividad portuaria por tipo de carga

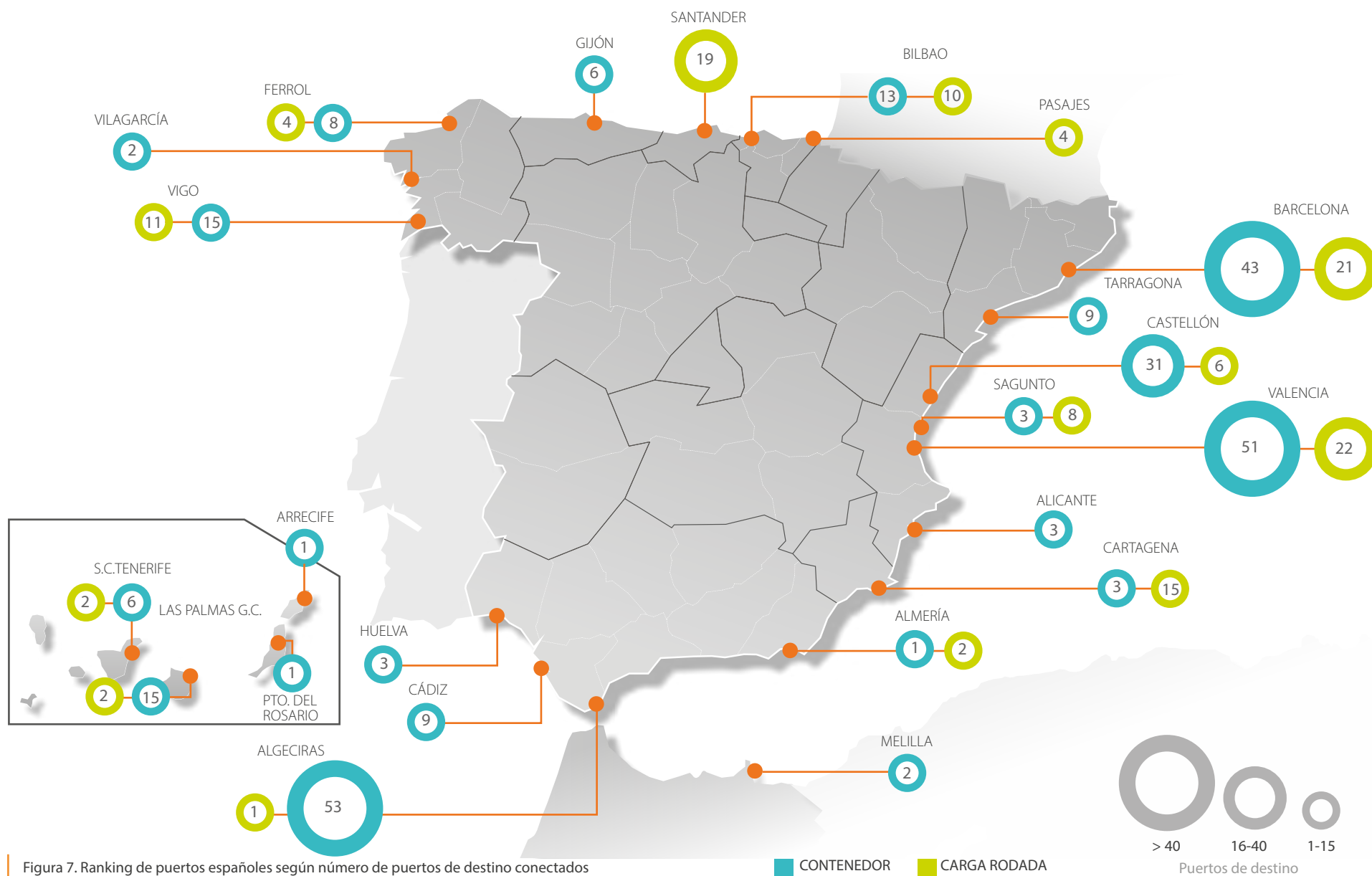


Figura 7. Ranking de puertos españoles según número de puertos de destino conectados

03. ANÁLISIS DE LA FLOTA DE TMCD EN ESPAÑA

616
buques

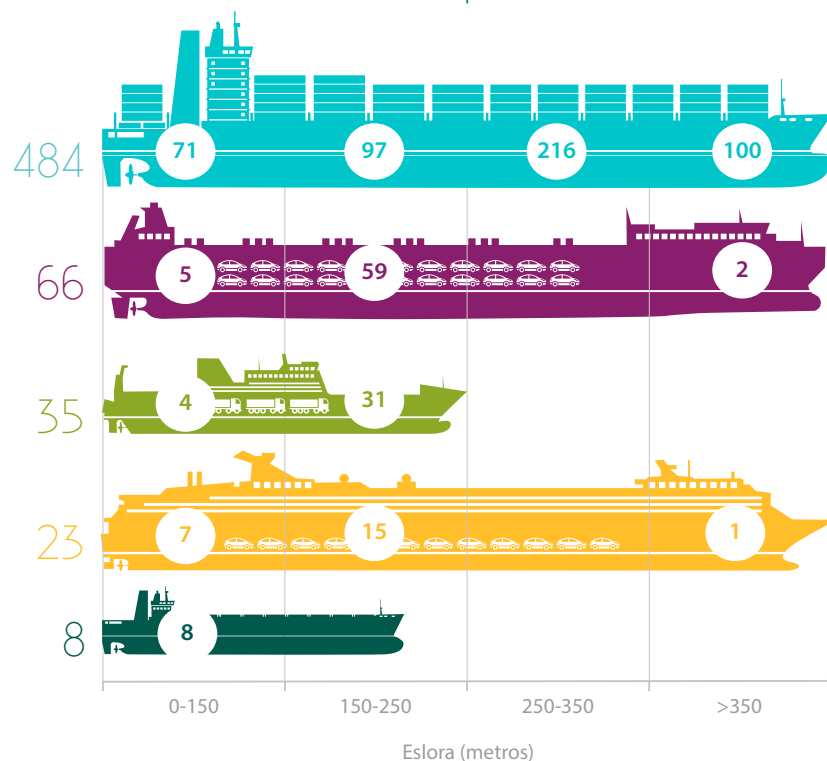


Figura 8. Número de buques por tamaño y tipo de carga

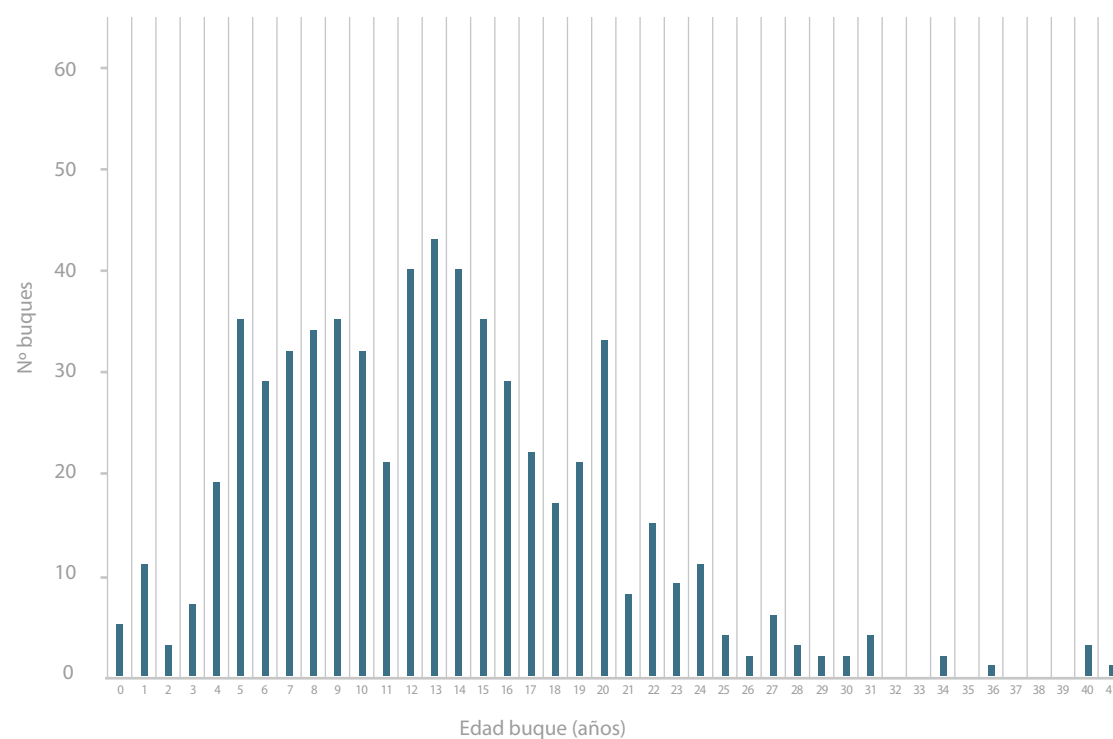


Figura 9. Número de buques según edad

CAR-CARRIER CONTENEDOR ROPAX RORO CARGA GENERAL

03. ANÁLISIS DE LA FLOTA DE TMCD EN ESPAÑA

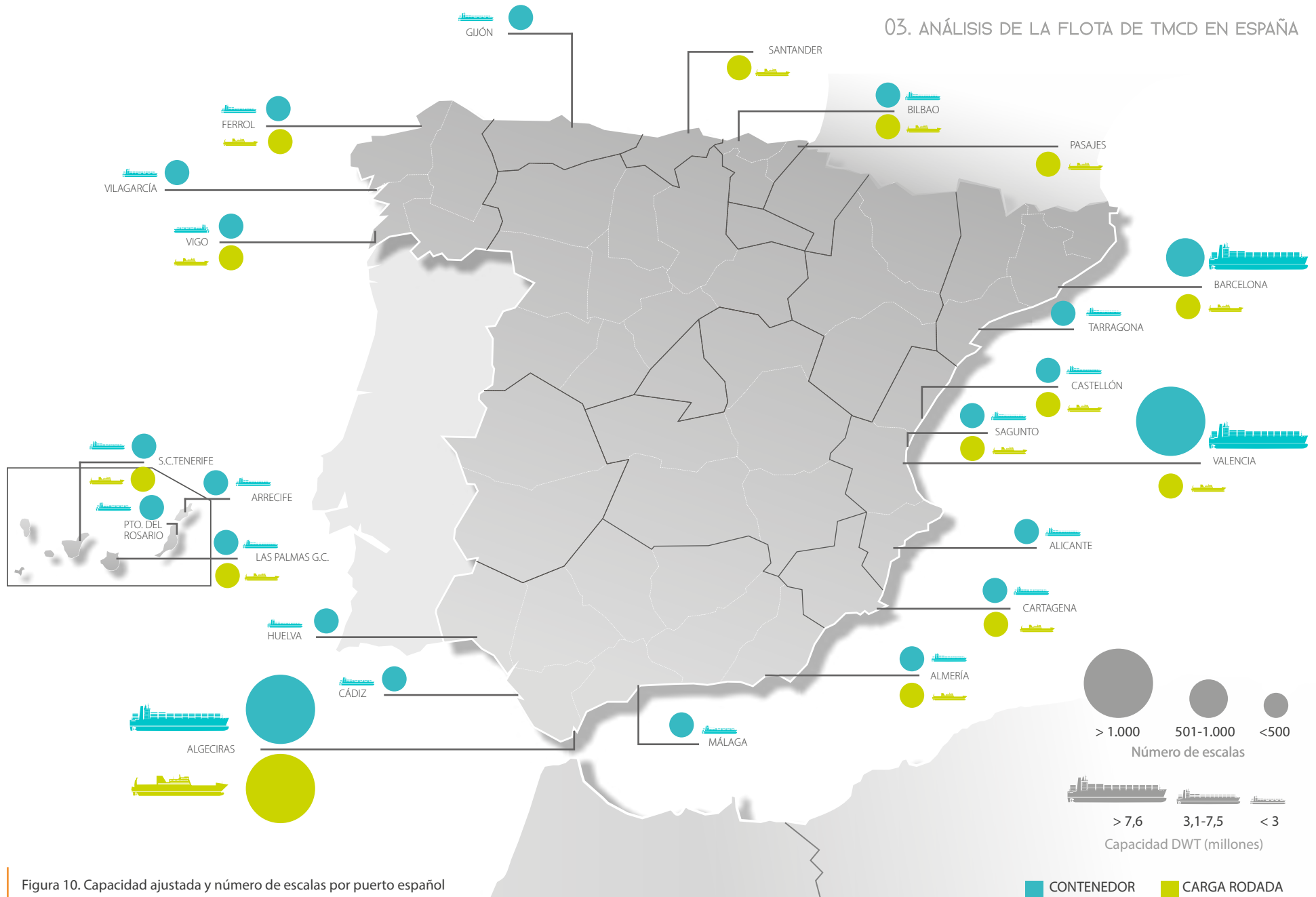


Figura 10. Capacidad ajustada y número de escalas por puerto español

04.

COMPARATIVA DE TMCD POR FACHADAS

FACHADA ATLÁNTICA

41 SERVICIOS

23 NAVIERAS

PUERTOS

12 origen
48 destino

1,07 Salidas semanales

106 BUQUES



AMBAS FACHADAS

10 SERVICIOS

15 NAVIERAS

PUERTOS

15 origen
22 destino

0,97 Salidas semanales

49 BUQUES

FACHADA MEDITERRÁNEA

114 SERVICIOS

60 NAVIERAS

PUERTOS

10 origen
96 destino

1,74 Salidas semanales

476 BUQUES

05. AUTOPISTAS DEL MAR



Rotación	Naviera	Frecuencia	Tiempo tránsito	Nº buques
SANTANDER-PORTSMOUTH -CHERBOURG	BRITTANY FERRIES	1 x semana	24h	2
BILBAO-PORTSMOUTH	BRITTANY FERRIES	2 x semana	28h	1
VIGO-SAINT NAZAIRE	SUARDIAZ	3 x semana	35h	2
BARCELONA-CIVITAVECCHIA-PORTO TORRES	GRIMALDI	6 x semana	12/20h	2
VALENCIA-BARCELONA-LIVORNO-SAVONA	GRIMALDI	6 x semana	36/51h - 20/35h	4
SAGUNTO-CAGLIARI-SALERNO-CAGLIARI	GRIMALDI	3 x semana	20/40h	2

AdM Occidental

AdM Suroccidental

ROPAX

RORO

06. ANÁLISIS DEL SECTOR DE TMCD POR PAÍS

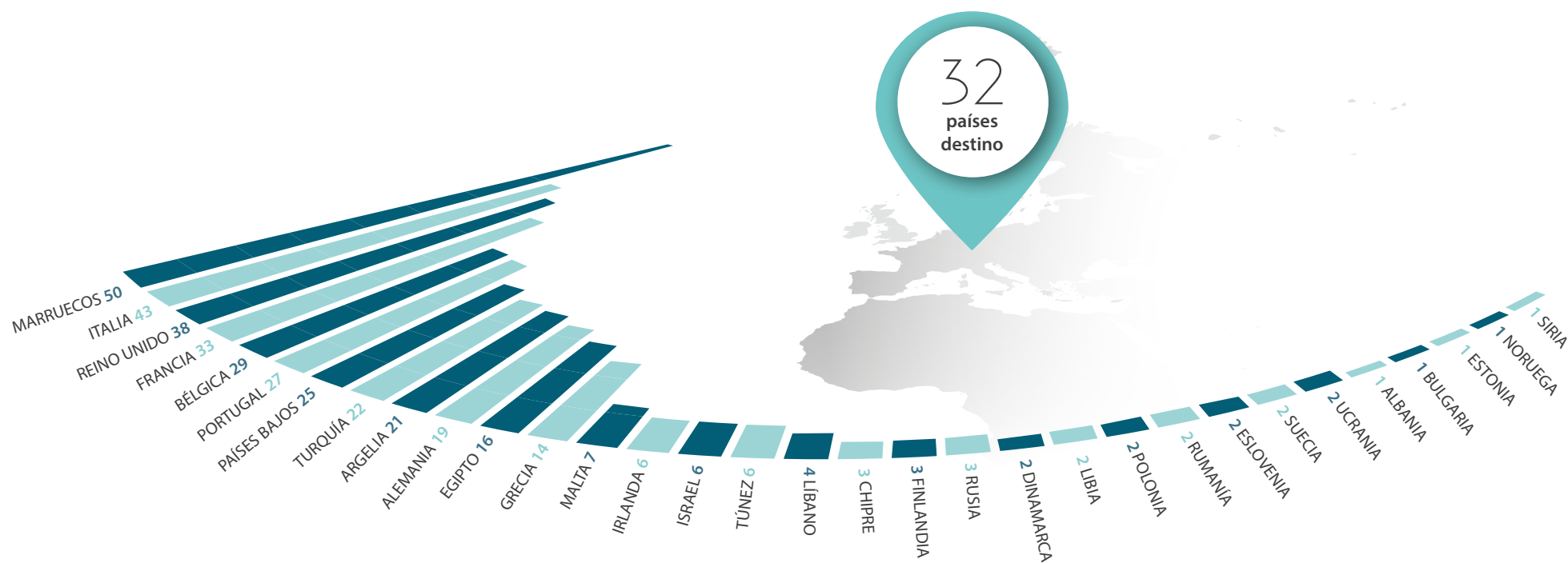


Figura 11. Países de destino según número de servicios de TMCD

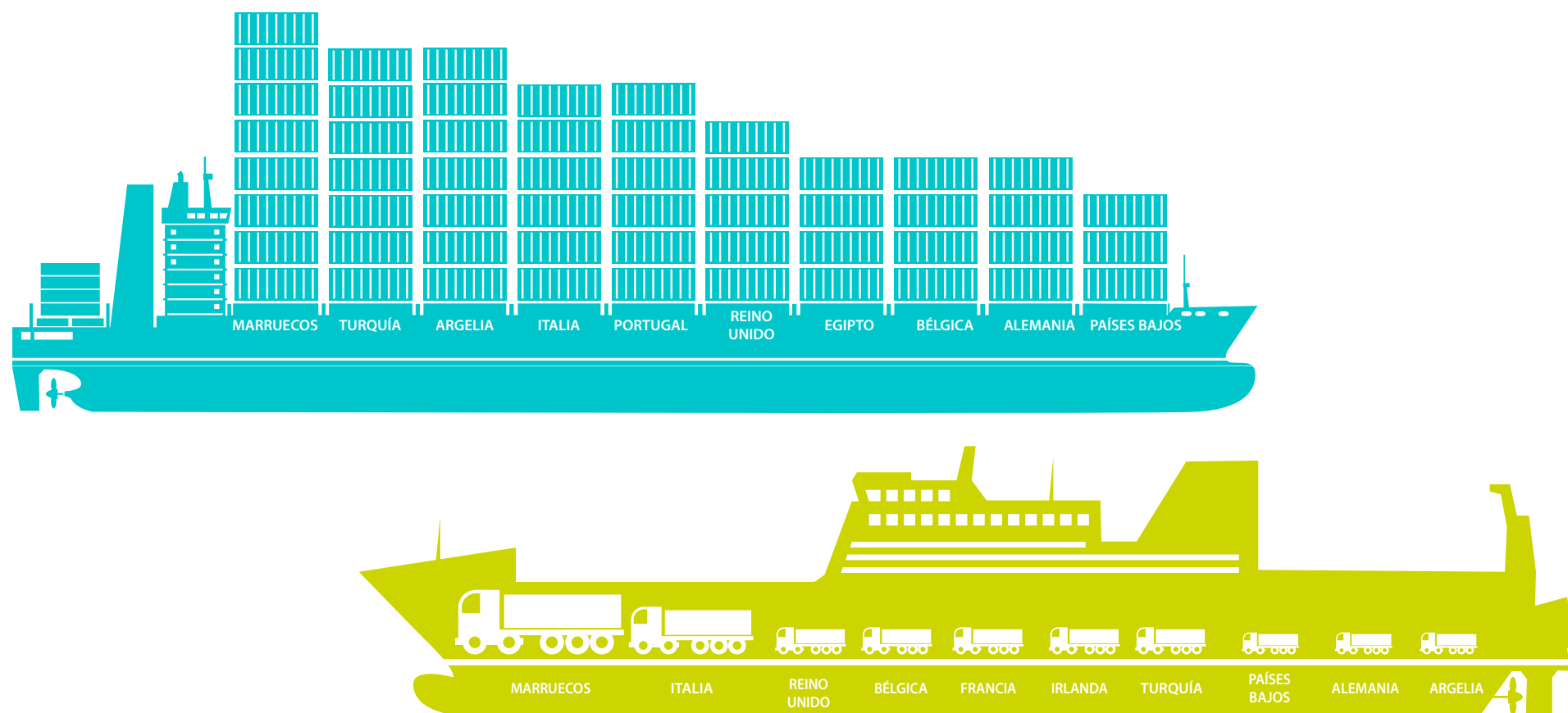
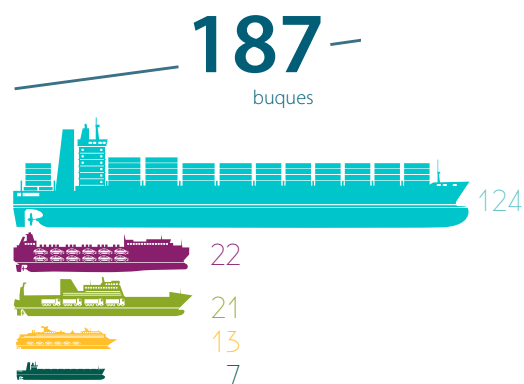
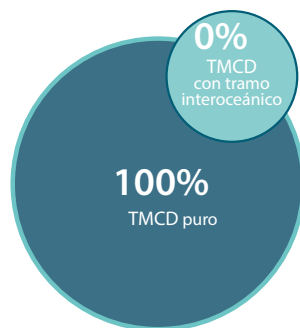
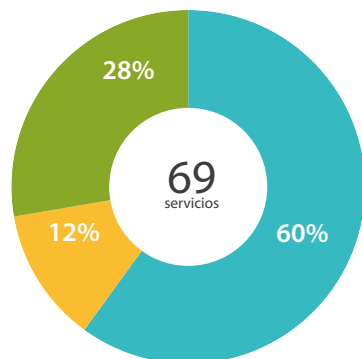


Figura 12. Ranking países de destino según capacidad ajustada ofertada (TEU y metros lineales)

07

TMCD ALTERNATIVO AL TRANSPORTE POR CARRETERA



CAR-CARRIER CONTENEDOR ROPAX RORO CARGA GENERAL



16 Origen 74 Destino

Puertos

	Servicios	Navieras	Puertos		Frecuencia	Buques
			Origen	Destino		
Fachada Atlántica	28	16	8	40	1	60
Ambas Fachadas	4	8	9	7	1	13
Fachada Mediterránea	37	27	7	48	1	119

notas metodológicas

Las bases de datos LinePort, desarrolladas por la Fundación Valenciaport, recogen información acerca de los servicios regulares de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) ofertados en los puertos españoles para la EXPORTACIÓN (por tanto, no incluyen servicios de cabotaje nacional).

A continuación, se detalla la metodología establecida para el cálculo de los indicadores semestrales publicados en la presente edición.

SERVICIOS DE TMCD

Clasificaciones definidas en la base de datos LinePort

Clasificación de los servicios

- **TMCD:** servicios de transporte de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio europeo de acuerdo con un criterio geográfico o entre esos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa -según definición de TMCD del European Short Sea Network (ESN)-.

También se consideran como servicios de TMCD los servicios de transporte marítimo interoceánicos que admiten carga para los países de destino considerados objeto de estudio.



- **TMCD alternativo a la carretera:** esta categoría incluye los servicios marítimos de contenedor o de carga rodada considerados como una alternativa al transporte por carretera. Se han excluido por tanto de dicha categoría los tráficos entre España y países o archipiélagos no accesibles por vía terrestre, así como los de graneles, vehículos y los servicios interoceánicos, al considerar que dichos tráficos presentan una serie de especificidades logísticas que hacen que su transporte por carretera no sea factible o competitivo y pueden considerarse por tanto, en cierta forma, tráficos cautivos del modo marítimo.

- **Autopistas del Mar:** servicios de TMCD que cumplen tanto los criterios **reguladores** establecidos por la Comisión Europea como los definidos por la Fundación Valenciaport, en coherencia además, con los criterios definidos en las sucesivas convocatorias de los instrumentos financieros para el desarrollo de la Red TransEuropea de Transporte.

- **Criterio Comisión Europea (Regulación (EU) No 1315/2013):**

1. Los proyectos de interés común para autopistas del mar en la red transeuropea de transporte deberán ser propuestos por al menos dos Estados miembros. Estos contratos podrán comprender:

- a) un enlace marítimo y sus conexiones con las zonas del interior dentro de la red básica entre dos o más puertos de la red básica
- b) un enlace marítimo y sus conexiones con las zonas del interior entre un puerto de la red básica y puertos de la red global, con un especial hincapié en las conexiones con las zonas de interior de los puertos de las redes básica y global.

2. Las autopistas del mar consistirán en rutas marítimas de corta distancia que comprendan enlaces marítimos entre los puertos marítimos de la red global o entre un puerto de la red global y un puerto de un tercer país, cuando dichos enlaces sean de importancia estratégica para la Unión.

- **Criterio Fundación Valenciaport:**

Frecuencia mínima de tres salidas semanales.

Tres escalas como máximo en la rotación.

Puertos objeto de estudio

- **Puertos de origen:** 46 puertos españoles de interés general agrupados en 28 autoridades portuarias.

En base a la localización de los puertos españoles se distinguen dos fachadas españolas:

- **Fachada Atlántica:** incluye los puertos españoles ribereños del Océano Atlántico y del Mar Cantábrico.

- **Fachada Mediterránea:** incluye el puerto Bahía de Algeciras y los puertos españoles ribereños del Mar Mediterráneo.



- **Puertos de destino:** puertos localizados en Europa o en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa.

Servicios totales de TMCD: suma de las líneas recogidas en la base de datos LinePort durante el periodo considerado.

Servicios de TMCD con tramo interoceánico: suma de las líneas de transporte marítimo interoceánicas que admiten carga para los países de destino considerados objeto de estudio en la base de datos LinePort.

Servicios totales de TMCD por puerto de origen y tipo de carga: suma del total de líneas activas en el periodo considerado, desagregadas por puerto español de carga y tipo de mercancía. El agregado de esta clasificación difiere del total de líneas ya que una misma línea se contabiliza en todos los puertos españoles en los que escale y se permita la carga de mercancías.

Frecuencia media por tipo de carga: promedio de la frecuencia del total de líneas, calculada como el número de salidas por semana que ofrecen las líneas en su periodo de actividad, desagregadas por tipo de carga.

Navieras por tipo de carga: suma de las navieras que ofrecen servicios durante el periodo considerado desagregadas por tipo de tráfico.

Puertos de origen totales: número total de puertos españoles que ofrecen servicios de TMCD.

Puertos de destino totales: número total de puertos extranjeros de destino conectados con puertos españoles.

Puertos de destino por puerto de origen y tipo de carga: suma del total de puertos de destino en el periodo considerado, desagregados por puerto español de carga y tipo de mercancía.

Índice de conectividad por puerto de origen y tipo de carga: el índice mide la conectividad entre puertos, considerando los servicios regulares de TMCD objeto de estudio de LinePort. La metodología propuesta se basa en la utilizada por la UNCTAD en el cálculo del LSCI (Line Shipping Connectivity Index), adaptada y extendida por la Fundación Valenciaport de la forma que se detalla a continuación.

$$ICP_{ij} = \left(\left(\frac{N_j}{\text{Max}(N_{j..n})} + \frac{L_j}{\text{Max}(L_{j..n})} + \frac{C_j}{\text{Max}(C_{j..n})} + \frac{B_j}{\text{Max}(B_{j..n})} + \frac{TB_j}{\text{Max}(TB_{j..n})} + \frac{F_j}{\text{Max}(F_{j..n})} + \frac{PD_j}{\text{Max}(PD_{j..n})} \right) / X \right)$$

Donde:

ICP: índice de conectividad portuaria

j: puerto objeto de estudio

i: periodo para el que se calcula el ICP

n: número total de puertos incluidos en el ICP

N (Navieras): suma de las navieras que ofrecen servicios en cada puerto

L (Líneas): suma de las líneas de TMCD ofertadas durante el año analizado

C (Capacidad ajustada): suma del DWT de los buques que ofrecen servicios en cada puerto

B (Buques): número total de buques por línea que intervienen en su rotación

TB (Tamaño_buque): tamaño máximo del buque que opera en el puerto considerado, expresado en DWT

F (Frecuencia): número de salidas por semana ofertadas por cada puerto

PD (Puertos de destino): número total de puertos extranjeros de destino conectados por puerto español

X: número total de variables que forman el ICP

Buques totales: número total de buques que intervienen en la rotación para el total de líneas activas en el periodo considerado.

Buques por tamaño del buque y tipo de carga: suma de los buques que intervienen en las líneas activas en el periodo considerado, desagregados por la longitud del buque (eslora) y tipo de tráfico.

Buques por edad del buque: suma de los buques que intervienen en las líneas activas en el periodo considerado, agrupados por su edad.

Capacidad total: calculada teniendo en cuenta la frecuencia del servicio y las características de los buques que intervienen en la rotación.

- **Capacidad total ofertada DWT:** suma del total de DWT ofertado por cada servicio.

- **Capacidad total ofertada TEUS:** suma del total de TEUS que pueden ser transportados por los servicios.

- **Capacidad total ofertada METROS LINEALES:** suma del total de metros lineales que pueden ofrecer los servicios.

Capacidad ajustada por puerto de origen: Debido a que en determinados trayectos la capacidad de carga asignada a un puerto no se corresponde con la capacidad máxima del buque, se ha utilizado el concepto de capacidad ajustada por puerto de origen, resultado de aplicar un factor de ponderación a la capacidad total del buque.

$$\text{Capacidad ajustada por puerto de origen} = \text{Capacidad total} \times \left(\frac{1}{\text{N}^{\circ} \text{ puertos de origen}} \right)$$

Capacidad ajustada por país de destino: de forma similar a la anterior, el concepto de capacidad ajustada se aplica también al considerar la capacidad por país de destino, aplicando un factor de ponderación que distribuye los TEUS y los metros lineales totales entre los países de escala.

$$\text{Capacidad ajustada por país de destino} = \text{Capacidad total} \times \left(\frac{\text{Puertos de destino en un mismo país de destino}}{\text{Puertos de destino totales}} \right)$$

En el caso de las líneas de TMCD con tramo interoceánico, dado que la finalidad principal de estas líneas es el transporte de mercancías entre grandes áreas geográficas (ej. línea Extremo Oriente - Mediterráneo), para el cálculo de la capacidad ajustada además de utilizar el coeficiente de ajuste anterior, se añade un factor de corrección del 0,1. Este factor de corrección se deriva de la hipótesis asumida de que sólo el 10% de la carga irá destinada a los puertos objeto de estudio de LinePort.

Escalas por puerto de origen y tipo de carga: suma total del número de escalas en un puerto español en el periodo considerado, desagregadas por puerto de origen y tipo de tráfico.

Los indicadores de la base de datos LinePort calculados en esta publicación incluyen mejoras de carácter metodológico que representan una ruptura en la serie histórica de los datos calculados hasta ahora. Con objeto de salvar dicha ruptura, la Fundación Valenciaport elaborará una edición especial del presente Boletín, calculando los datos históricos con la metodología actual.

Datos extraídos de las bases de datos



Para citar esta información, se ruega utilice la Fuente: *Base de datos LinePort de la Fundación Valenciaport.*

Edición

Lorena Sáez

Análisis de datos

Lorena Sáez
Amparo Mestre
Mark Tanner
Julián Martínez
Solanyi Rodríguez

Diseño gráfico

Laura Pérez
Lorena Sáez



Fundación Valenciaport
Sede APV - Fase III
Avda. Muelle del Turia, s/n
46024 Valencia (España)

www.fundacion.valenciaport.com
lineport@fundacion.valenciaport.com

