



Impacto de las tendencias del mercado agroalimentario en el diseño de terminales portuarias

Seminario Terminales Agroalimentarias
Ciudad de Panamá, 21 a 23 de julio de 2008

Pablo Ruiz del Real

Consultor – Ingeniero Caminos, Canales y Puertos

ADVANCED LOGISTICS GROUP
Barcelona · Caracas · Dubai · Madrid · México DF
Milán · Lima · Lisboa · Londres · Sao Paulo



Requerimientos actuales del mercado agroalimentario

Se debe poder operar de forma eficaz buques cada vez mayores con la posibilidad de combinar productos

Las terminales deberán especializarse de manera que pasen de ser nodos de la cadena a centros de manipulación de la carga

Se debe asegurar la intermodalidad en el puerto y fomentar alternativas al transporte terrestre, en especial por carretera

Se debe garantizar la sostenibilidad ambiental, funcional y económica de la Terminal y su integración en el entorno



El transporte oceánico agroalimentario se realiza generalmente en buques Panamax monoproducción



Trayectos oceánicos



Panamax

- DWT: 80.000 Tn
- GT: 50.000 Tn
- Calado: 12 m
- Eslora: 170 m
- Duración de la estiba: 3 días
- Velocidad media: 12,5 nudos

Trayectos corta distancia

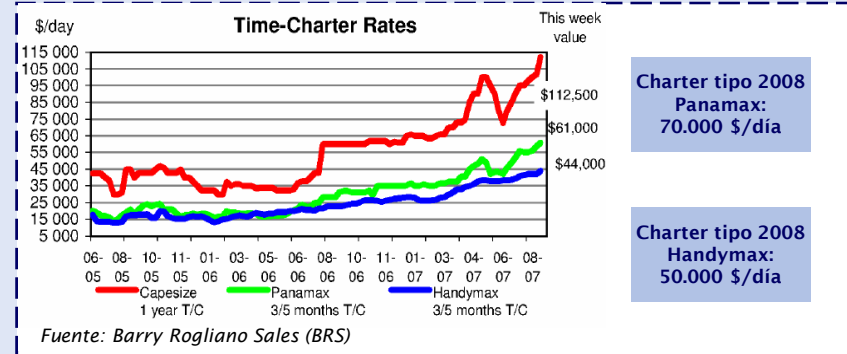


Handymax

- DWT: 35.000 Tn
- GT: 25.000 Tn
- Calado: 9-10 m
- Eslora: 130 m
- Duración de la estiba: 2 días
- Velocidad media: 12,5 nudos

Tipología de servicios charter

- 1 Por viajes (*on spot*)
- 2 Por periodo de tiempo



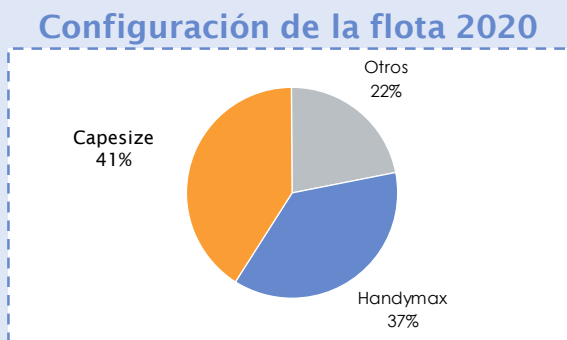
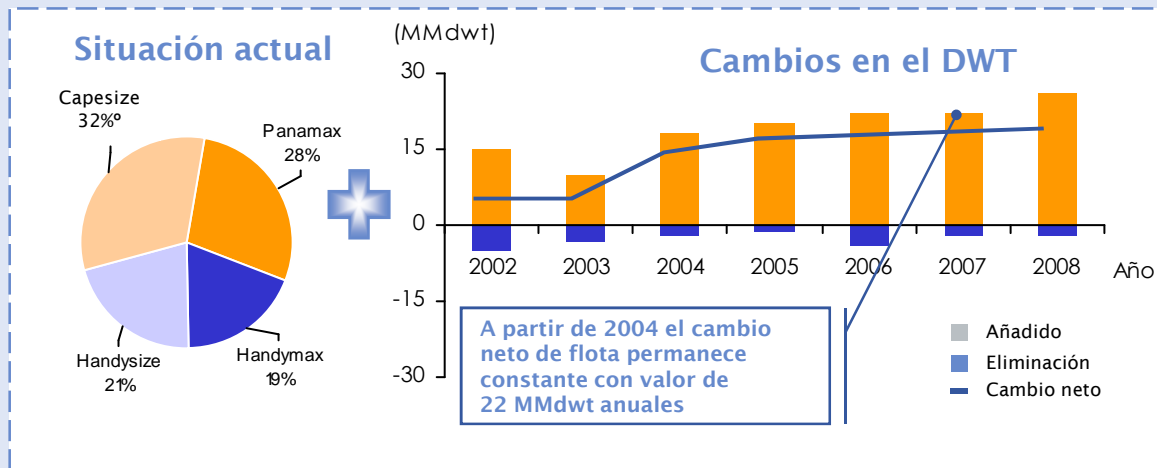
Ilustrativo



Cada vez será más atractivo económicamente (\$/Tn) el uso de buques de mayor capacidad



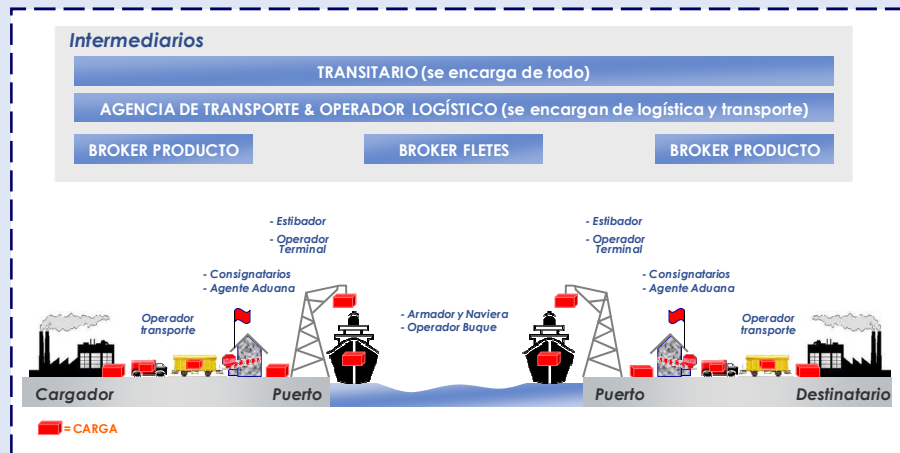
La flota granelera mundial tiende a buques de mayor capacidad combinando distintos productos



La cadena de transporte agroalimentarios está sufriendo un proceso de concentración



Multiplicidad de agentes de la cadena



TRANSFORMACIÓN

Cambios estructurales

Expansión vertical

- Asunción de **mayor protagonismo** por parte de los **distribuidores globales**: agricultores, transportistas, navieras, operadores terminal, ...

Reducción costes

- Por eliminación **intermediarios**
- Mayores volúmenes** permiten obtener ahorros en fletes, costes portuarios,...

Estrechamiento de los márgenes de los productos

Alcance global de los principales brokers de *commodities*



Ejemplos significativos son dos de los principales distribuidores mundiales de *commodities*



Historia

Empresa familiar norteamericana, **proveedor internacional** de productos alimenticios, agrícolas y de gestión del riesgo de productos y servicios. Cuenta con **158.000 empleados** en 70 países, facturando **90.000 millones \$**

Organización

Cargill esta estructurado en 5 grandes grupos de acción:

- Servicios agrícolas
- Aplicaciones e ingredientes
- Gestión de riesgos financieros
- Aplicaciones industriales
- Origen y procesamiento

“Cargill Grain & Oilseed” Supply Chain

- Consta de **13 unidades de negocio** que funcionan sobre una base global integrada. Se encarga del comercio, proceso y distribución de cereales y oleaginosas. La mayor parte son productos manipulados de trigo, maíz, oleaginosas, cebada y sorgo, aceites vegetales y comidas.
- 37.000 de hectáreas de plantaciones de aceite de palma en Indonesia y Papua Nueva Guinea.
- Este grupo también **incluye a Cargill de flete marítimo y la logística de negocios.**
- **Operan 324 silos**, 54 plantas de compresión en 17 países y



Historia

Louis Dreyfus empresas están presentes en más de **53 países**. Las ventas brutas en los últimos años han superado los 20 millones de dólares



Naviera

El Grupo Louis Dreyfus ha participado en las actividades de transporte marítimo desde hace más de 100 años y es hoy uno de los diez líderes en la industria de los graneleros

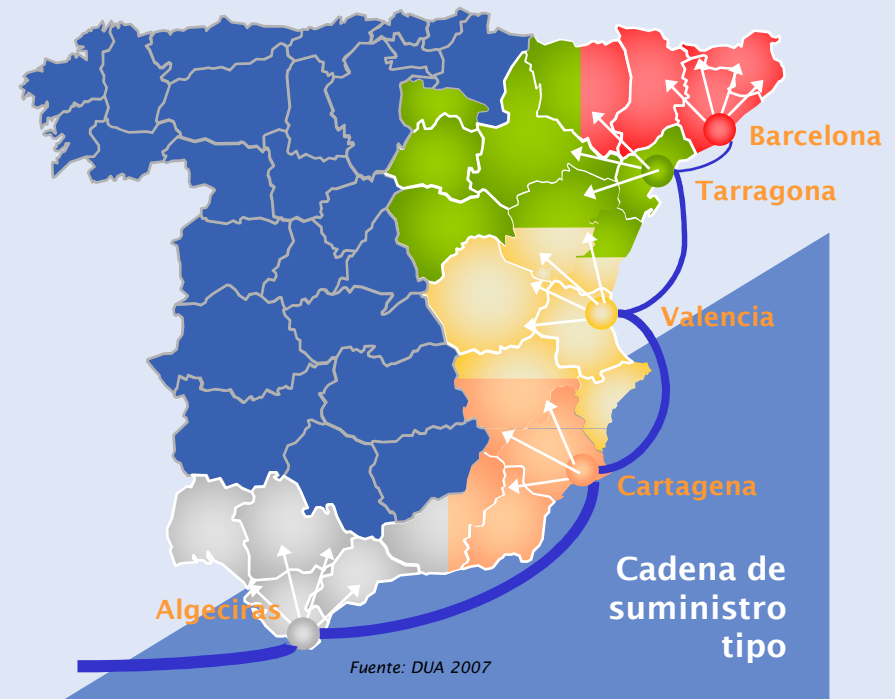
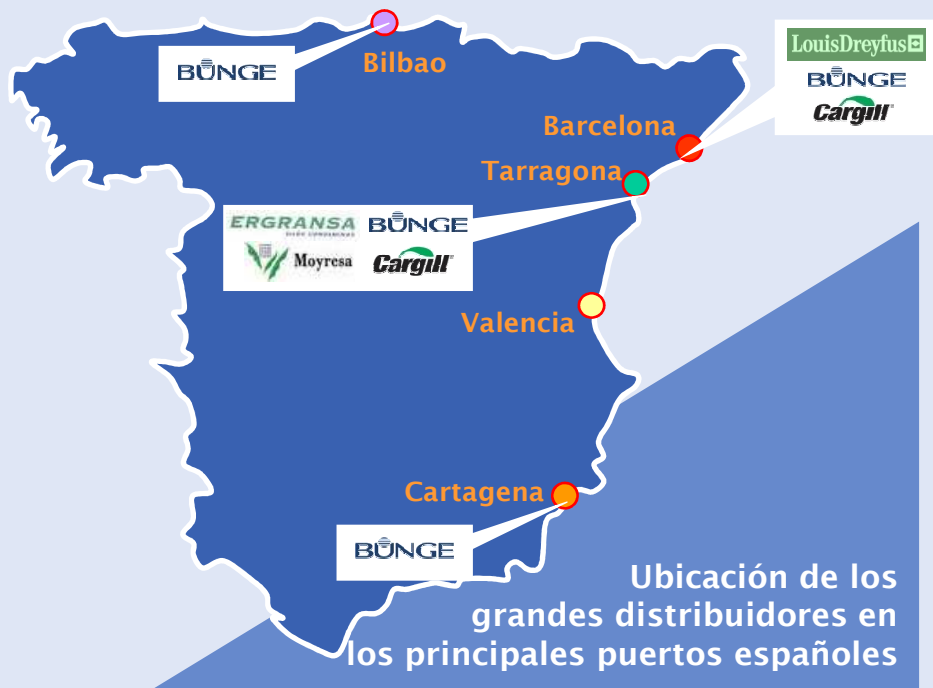


Principales actividades

- **Transformación**, comercio y la comercialización de varias materias primas agrícolas, energía y productos básicos
- Esta significativamente involucrado en la **propiedad y la gestión de buques**
- En el desarrollo y funcionamiento de las **infraestructuras de telecomunicaciones**
- En el **desarrollo inmobiliario, la gestión y la propiedad**
- En paralelo lleva a cabo gestión de **riesgo** de estos productos y servicios



Estos distribuidores llevan años tomando posiciones en el mercado portuario español



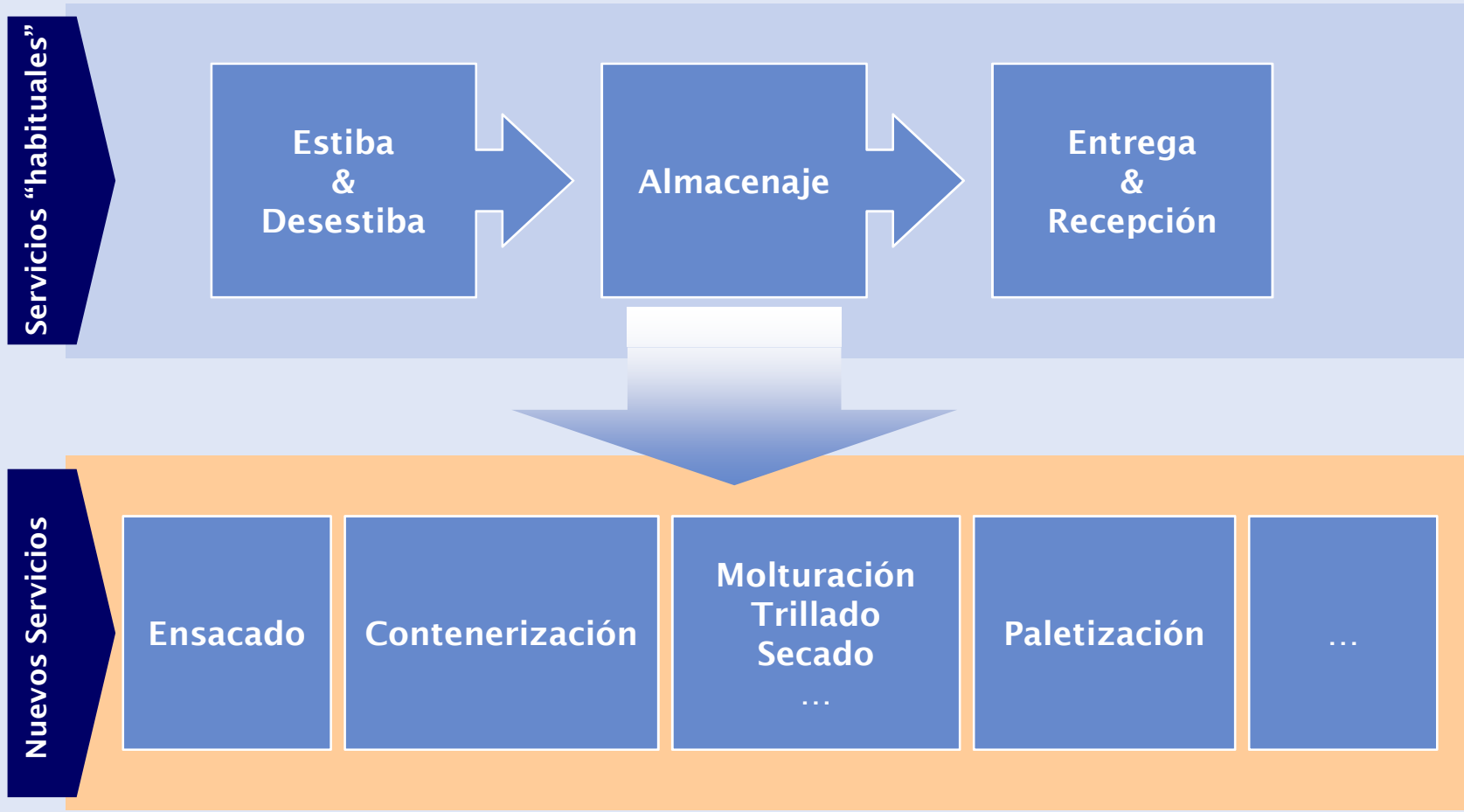
Se podrían reducir escalas en el puertos, siempre que se cuente con suficiente espacio y conexiones terrestres / marítimas al mercado final

Cada vez existen un mayor nº de terminales no solo especializadas sino también dedicadas

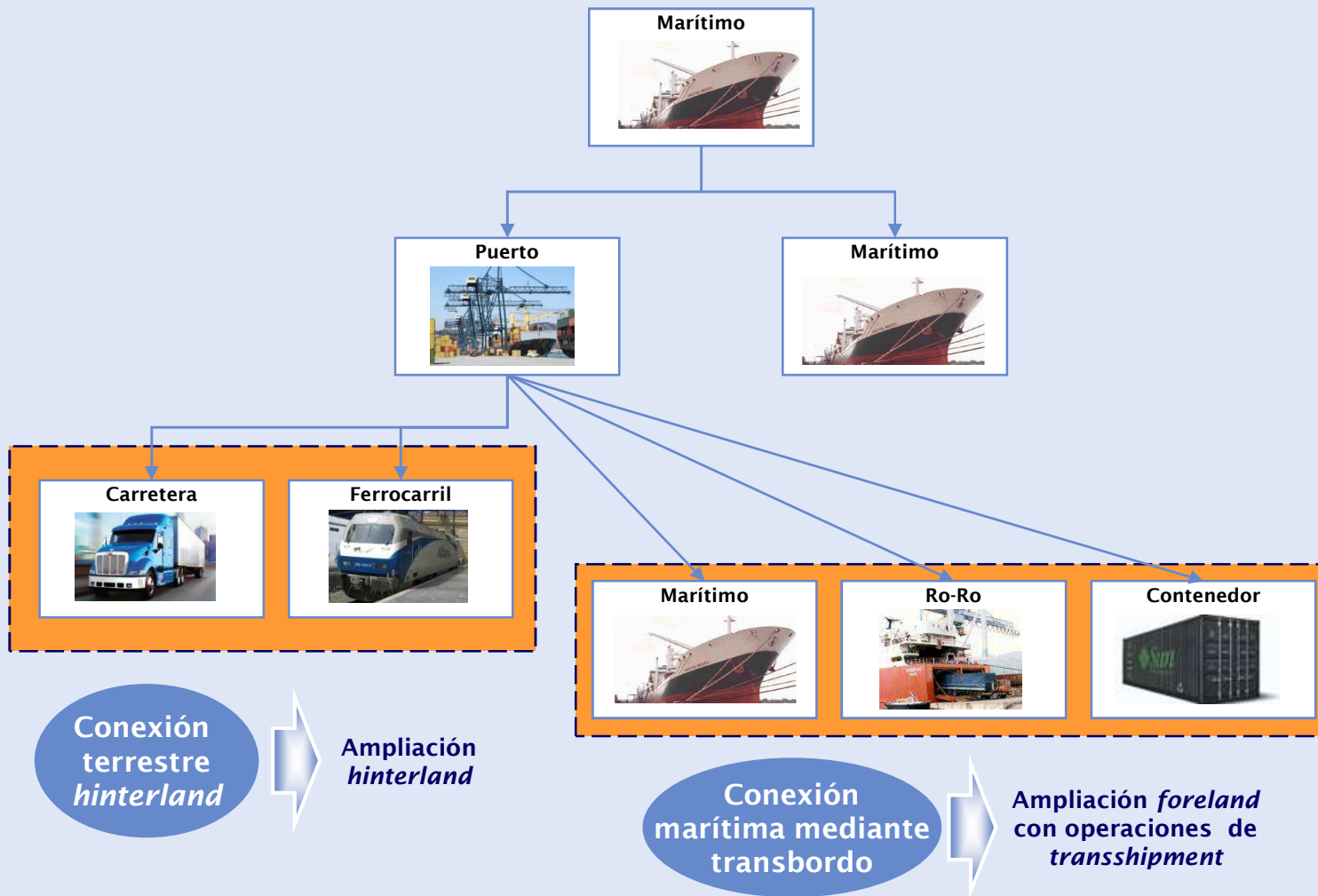
Existe una oportunidad de ahorro reduciendo el número de escalas y por tanto aumentando las rotaciones anuales del buque



La especialización conlleva que la Terminal deba ser capaz de dar servicios distintos al *stockage*



Para que esto sea posible es además indispensable asegurar la intermodalidad plena en el puerto



La distribución terrestre desde una gran terminal agroalimentaria debe sustentarse en el ferroviario



Características de los flujos:

- Graneles, grandes volúmenes
- Flujos reiterados: orígenes y destinos fijos
- Entre terminales, centros productivos y/o centros de distribución
- Márgenes bajos: se requiere transporte barato

Qué puede aportar el ferrocarril:

- Trenes monoprodecto y monocliente (operativa sencilla)
- Posibilidad de disponer de instalaciones dedicadas y especializadas en los puntos origen y destino
- Menores costes que la carretera
- Menor coste ambiental



Aunque el ferrocarril arrastra una imagen de ineficiencia, el **proceso de liberalización** emprendido en Europa permite entrever grandes oportunidades para los distribuidores agroalimentarios en colaboración con los operadores ferroviarios privados...



- ... es posible establecer una relación de **estrecha colaboración**
- ... incluso los **distribuidores** podrían llegar a ser **operadores ferroviarios** y solo subcontratar la tracción
- ... van apareciendo **operadores de ámbito internacional** para asegurar la distribución paneuropea
- ... más **eficacia y flexibilidad** que un operador "nacional"
- ... precios **más competitivos** que los de un operador "nacional"
- ... para el nuevo operador privado, los tráficos graneleros son una oportunidad para su lanzamiento

El *feeder* debe ser el transporte complementario, cuando no alternativo, a la distribución terrestre



Problemática actual

- Saturación actual de la carretera
- Escaso desarrollo ff.cc.
- Costes externos del transporte terrestre excesivo
- Baja sostenibilidad

VS.

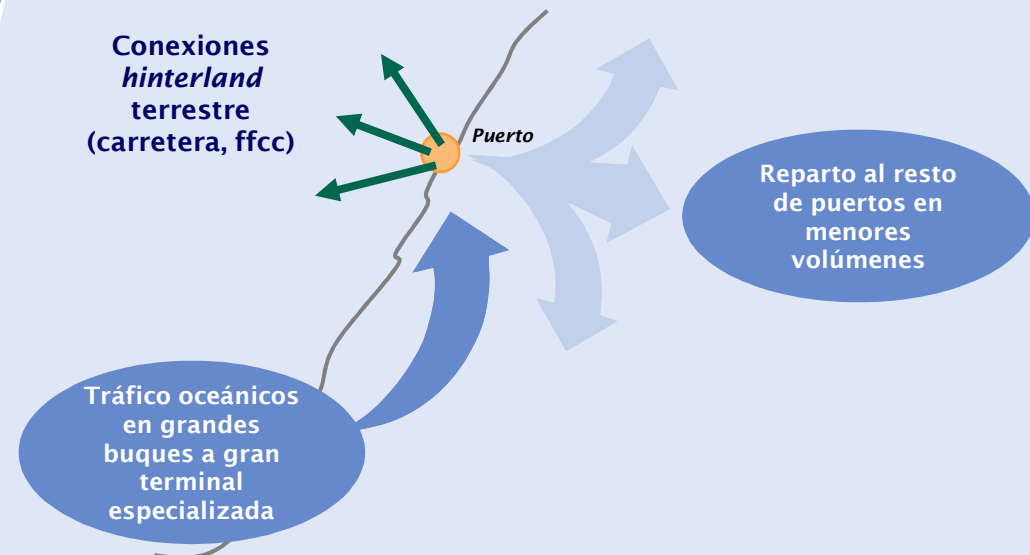
Alternativa marítima

- Mar cuenta con gran parte de las infraestructuras “gratis”
- Sostenibilidad del medio
- Políticas de promoción y desarrollo

Condiciones necesarias

- **Espacio suficiente** almacenaje
- **Productividad adecuada** minimice coste portuario

Oportunidad desarrollo red completa de distribución marítimo/terrestre



La sostenibilidad de la terminal debe completarse con su adecuación al entorno



Conclusiones de los requerimientos actuales



Nuevos retos para el futuro

Comodalidad

Una vez asegurada la intermodalidad, se debe intentar dar un paso más allá, basado en la **colaboración y cooperación** entre mar y terrestre de cara a contar con un **crecimiento sostenible** del transporte

Centro productivo

El siguiente paso en la evolución de la cadena logística será la **integración de la terminal con centros productivos** que abaraten costes de transporte y manipulación. Especialmente será la integración con la industria de los **biocombustibles**

Capacidad adaptación

Las terminales han de contar con la suficiente **flexibilidad** para absorber **variaciones en los flujos**, debido a **cambios estructurales** previsibles en el comercio agroalimentario

- Políticas agrarias UE y EEUU
- Biodiesel de 1ª y 2ª generación o de biomasa
- Cambios en las dietas de países emergentes - aumento consumo carne provoca un aumento consumo agroalimentarios

Muchas Gracias

¿Preguntas?

Contactar:

Pablo Ruiz del Real

pruiz@alg-global.com

+ 34 667 73 59 26

