

# 8<sup>a</sup> JORNADA DE LOGÍSTICA PORTUARIA

El gigantismo de los buques portacontenedores

# SIL 2008



**JOSE LUIS HORMAECHEA ESCOS**  
*Director General de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras*  
**(SIL 2008)** BARCELONA, 5 de Junio de 2008

# ÍNDICE

**8ª JORNADA  
DE LOGÍSTICA PORTUARIA**  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
**SIL2008**



**1.- LA DEMANDA MUNDIAL Y REGIONAL DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES.**

**2.- LA OFERTA PORTUARIA: LA RESPUESTAS DE LOS PUERTOS A LAS NUEVAS EXIGENCIAS.**

**3.- ESTRATEGIA: UN NUEVO ESCENARIO.**

**4.- CONCLUSIONES.**



AUTORIDAD PORTUARIA BAHIA DE ALGECIRAS

**8ª JORNADA**  
**DE LOGÍSTICA PORTUARIA**  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
**SIL2008**



**LA DEMANDA**  
MUNDIAL Y REGIONAL DE TRÁFICO DE CONTENEDORES





## EVOLUCIÓN MUNDIAL DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES POR REGIONES AL 2020 (Incluye trasbordos) millones TEUs

|                     | 2006  | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         | 2011         | 2012         | 2013         | 2014         | 2015         | 2020           |       |
|---------------------|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|-------|
| Extremo Oriente     | 207,5   | 229,1        | 248,8        | 266,3        | 283,5        | 303,0        | 321,5        | 341,2        | 361,4        | 381,4        | 481,0          |       |
| América             | 77,0  | 83,2         | 88,8         | 94,6         | 100,7        | 107,0        | 113,7        | 120,6        | 127,9        | 133,4        | 172,8          |       |
| Europa Mediterráneo | Norte de Europa   | 49,1         | 52,0         | 55,9         | 60,0         | 64,3         | 68,7         | 73,2         | 77,9         | 82,6         | 109,9          |       |
|                     | Sur. Europe/Mediterráneo                                    | 42,9         | 47,2         | 51,8         | 56,8         | 62,0         | 67,4         | 73,1         | 79,0         | 85,2         | 117,0          |       |
|                     | TOTAL   | 92,0         | 99,2         | 107,7        | 116,8        | 126,3        | 136,1        | 146,3        | 156,9        | 167,8        | 178,8          | 226,8 |
| Otros               | M. East/Subcont. Indio<br>Sub-Saharan Africa<br>Australasia | 49,4         | 54,1         | 58,9         | 63,7         | 68,5         | 73,3         | 78,1         | 82,9         | 87,7         | 92,5           | 120,8 |
| <b>TOTAL</b>        | <b>425,9</b>  | <b>465,6</b> | <b>504,2</b> | <b>541,4</b> | <b>579,0</b> | <b>619,4</b> | <b>659,6</b> | <b>701,6</b> | <b>744,8</b> | <b>786,1</b> | <b>1.001,5</b> |       |

Fuente: Ocean Shipping Consultants Ltd.





## FACTOR CHINDIA

CHINA E INDIA TIENEN LA CAPACIDAD Y EL DINAMISMO  
DE TRANSFORMAR LA ECONOMÍA MUNDIAL DEL SIGLO XXI

- CHINA con 1.300 Millones de habitantes e INDIA con 1.100, representan el 37% de la población mundial.
- Sus economías han crecido anualmente de forma continua un 9.5% y 6% respectivamente desde hace dos décadas, y lo seguirán haciendo al 7-8 % anual.
- CHINA se ha convertido en la gran plataforma de producción, representando el 11.5% del comercio mundial de productos manufacturados.



### PREVISIÓN DEL TRAFICO DE CONTENEDORES AL 2015 EN EL MEDITERRANEO

| MILLONES TEUs / año                  |           | 2005   | 2010   | 2015    |
|--------------------------------------|-----------|--------|--------|---------|
| MEDITERRANEO OCCIDENTAL              | Capacidad | 12.67  | 23.74  | 30.78   |
|                                      | Demanda   | 10.51  | 16.81  | 24.03   |
|                                      | Ocupación | 82.9 % | 70.8 % | 78.1 %  |
| MEDITERRANEO CENTRAL                 | Capacidad | 15.53  | 24.42  | 29.37   |
|                                      | Demanda   | 12.06  | 18.18  | 26.32   |
|                                      | Ocupación | 77.7 % | 74.5 % | 89.6 %  |
| MEDITERRANEO ORIENTAL<br>Y MAR NEGRO | Capacidad | 13.37  | 25.50  | 29.21   |
|                                      | Demanda   | 12.30  | 21.22  | 32.83   |
|                                      | Ocupación | 92.0 % | 83.2 % | 112.4 % |

Fuente: Ocean Shipping Consultants Ltd.

**8ª JORNADA**  
**DE LOGÍSTICA PORTUARIA**  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
**SIL2008**



**LA OFERTA**  
RESPUESTA A LAS NUEVAS EXIGENCIAS





## EVOLUCIÓN DE LA FLOTA DE PORTACONTENEDORES

|  | TEUs         | ESLORA<br>(m) | MANGA<br>(m) | CALADO    | CALADO<br>MUELLE (m) |
|--|--------------|---------------|--------------|-----------|----------------------|
| PRIMERA GENERACIÓN 1968                          | 1.100        | -             | -            | -         | -                    |
| SEGUNDA GENERACIÓN 1970-80                       | 2-3.000      | 213           | 27.4         | 10.8      | 12.0                 |
| PANAMAX 1980-90                                  | 3-4.500      | 294           | 32.0         | 12.2      | 12.8-13.0            |
| POST-PANAMAX 1988-95                             | 4-5.000      | 280-305       | 41.1         | 12.7      | 13.5-14.0            |
| QUINTA GENERACIÓN 1996-2005                      | 6.400-8.000  | 300-347       | 42.9         | 14.0-14.5 | 14.8-15.3            |
| DESARROLLO ACTUAL                                | 8.000-10.500 | 320-380       | 43-47        | 14.5-15.0 | 15.3-15.8            |
| ULCC (ULTRA LARGE CONTAINER CARRIERS DESDE 2006) | 12.500       | 380-400       | 58-60        | 14.5-15.0 | 15.3-15.8            |
|  | 14.500       | 380-400       | 58           | 15.0      | 16.3                 |

Fuente: Ocean Shipping Consultants Ltd.



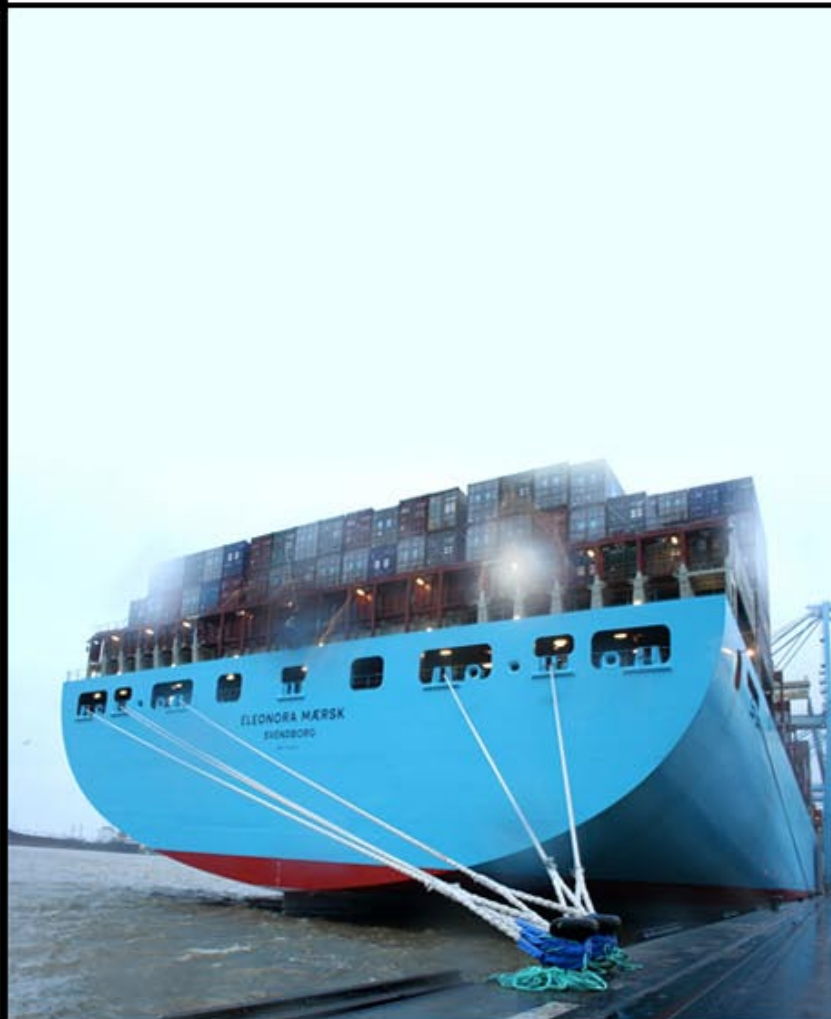
2

RESPUESTA A LAS  
NUEVAS EXIGENCIAS

**8ª JORNADA**  
**DE LOGÍSTICA PORTUARIA**  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
**SIL2008**



OFERTA



En el año 2007, existían un total de 79 buques con más de 8.000 TEU's de capacidad y pedidos para otros 153.

En la actualidad se están desarrollando dos tipos de buques:

- 12.500 TEU's con una sola máquina, 24 nudos de velocidad y 14.5-15 m de calado.
- 14.500 TEU's con una sola máquina, 24 nudos de velocidad y mayor calado

La mayoría de desplegaran en la ruta  
**ASIA-EUROPA**



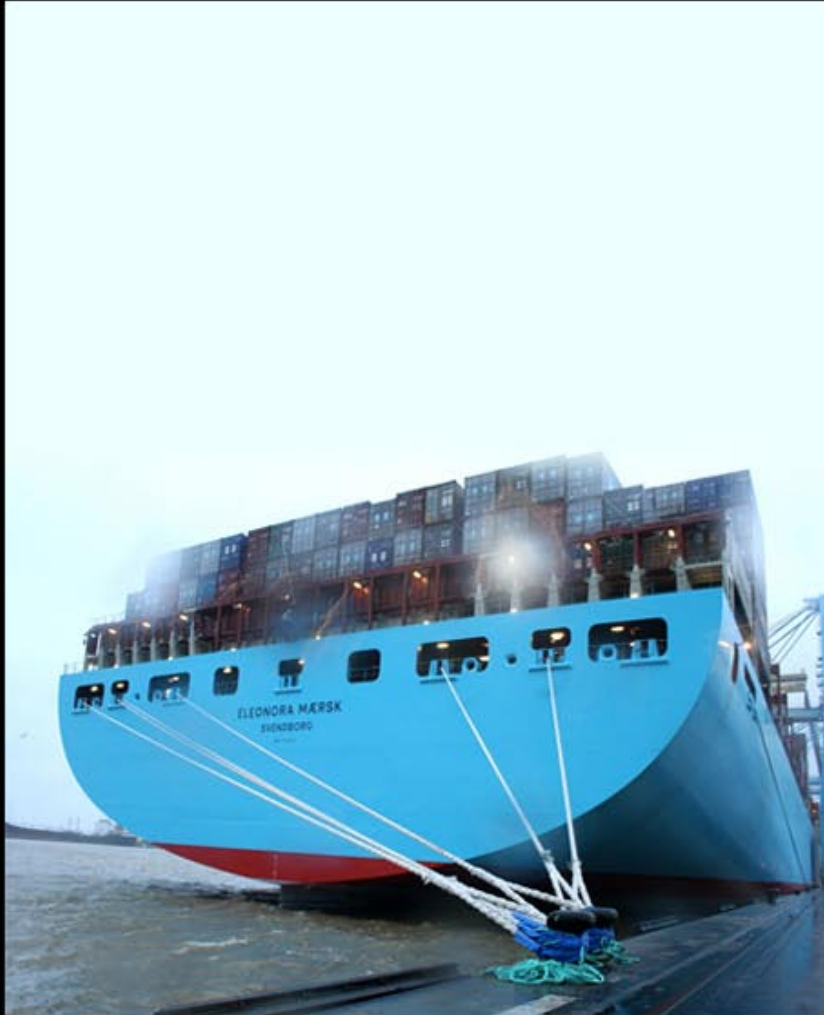
2

RESPUESTA A LAS  
NUEVAS EXIGENCIAS

8ª JORNADA  
DE LOGÍSTICA PORTUARIA  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
**SIL2008**



OFERTA



En el año 2012 existirán un total de  
173 buques entre 10.000-13.000 TEU's  
de capacidad.



AUTORIDAD PORTUARIA BAHIA DE ALGECIRAS

2

RESPUESTA A LAS  
NUEVAS EXIGENCIAS

**8ª JORNADA  
DE LOGÍSTICA PORTUARIA**  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
**SIL2008**



OFERTA



ESLORA: 397 m.  
CALADO: -16 m  
MANGA: 56 m (22 filas)  
CAPACIDAD(FLC): 11.000 TEU's  
CAPACIDAD FÍSICA: 14.000 TEU's





**8ª JORNADA**  
**DE LOGÍSTICA PORTUARIA**  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
**SIL2008**



**ESTRATEGIA**  
UN NUEVO ESCENARIO



3

UN NUEVO ESCENARIO

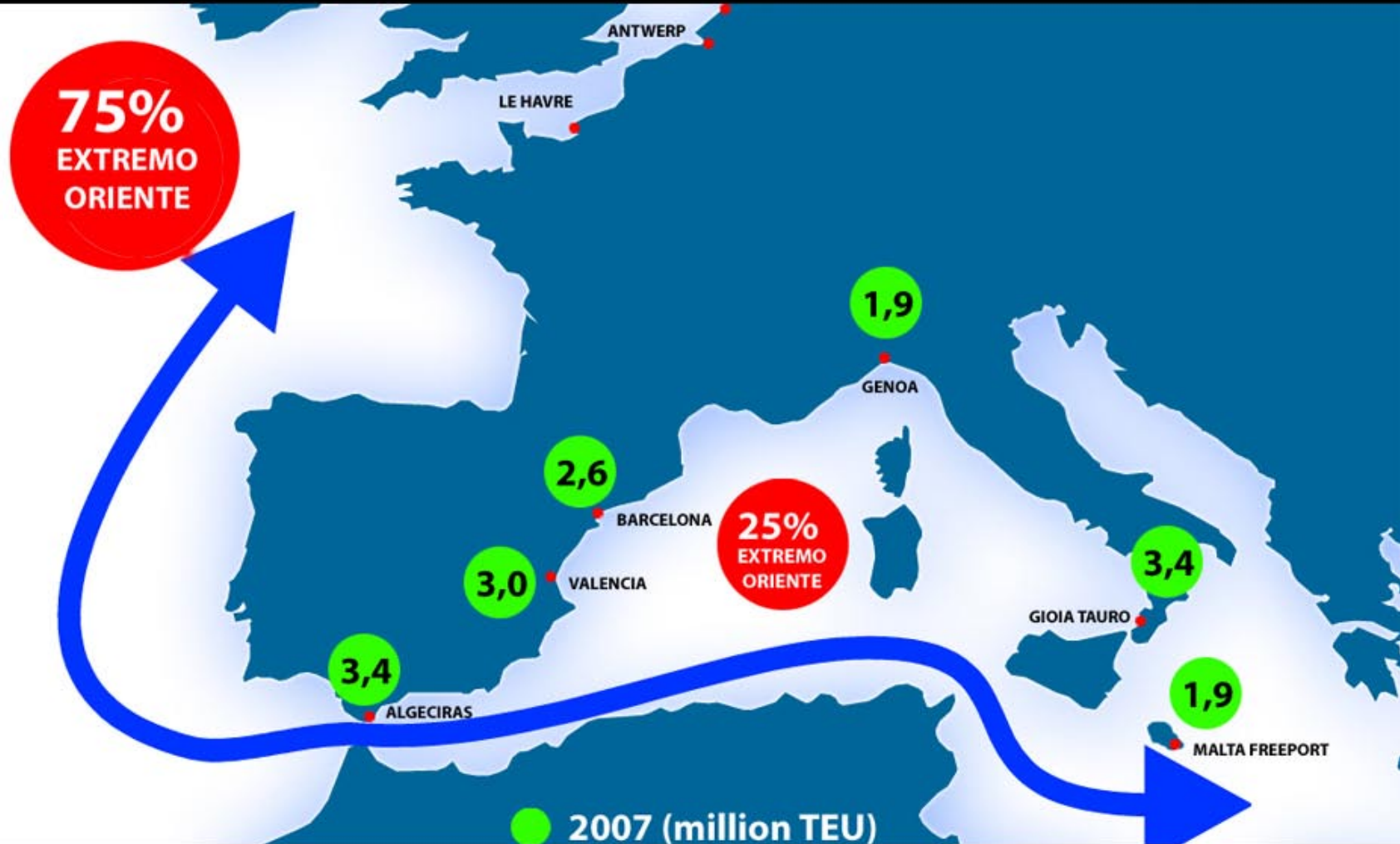
# 8ª JORNADA DE LOGÍSTICA PORTUARIA

El gigantismo de los buques portacontenedores

## SIL2008

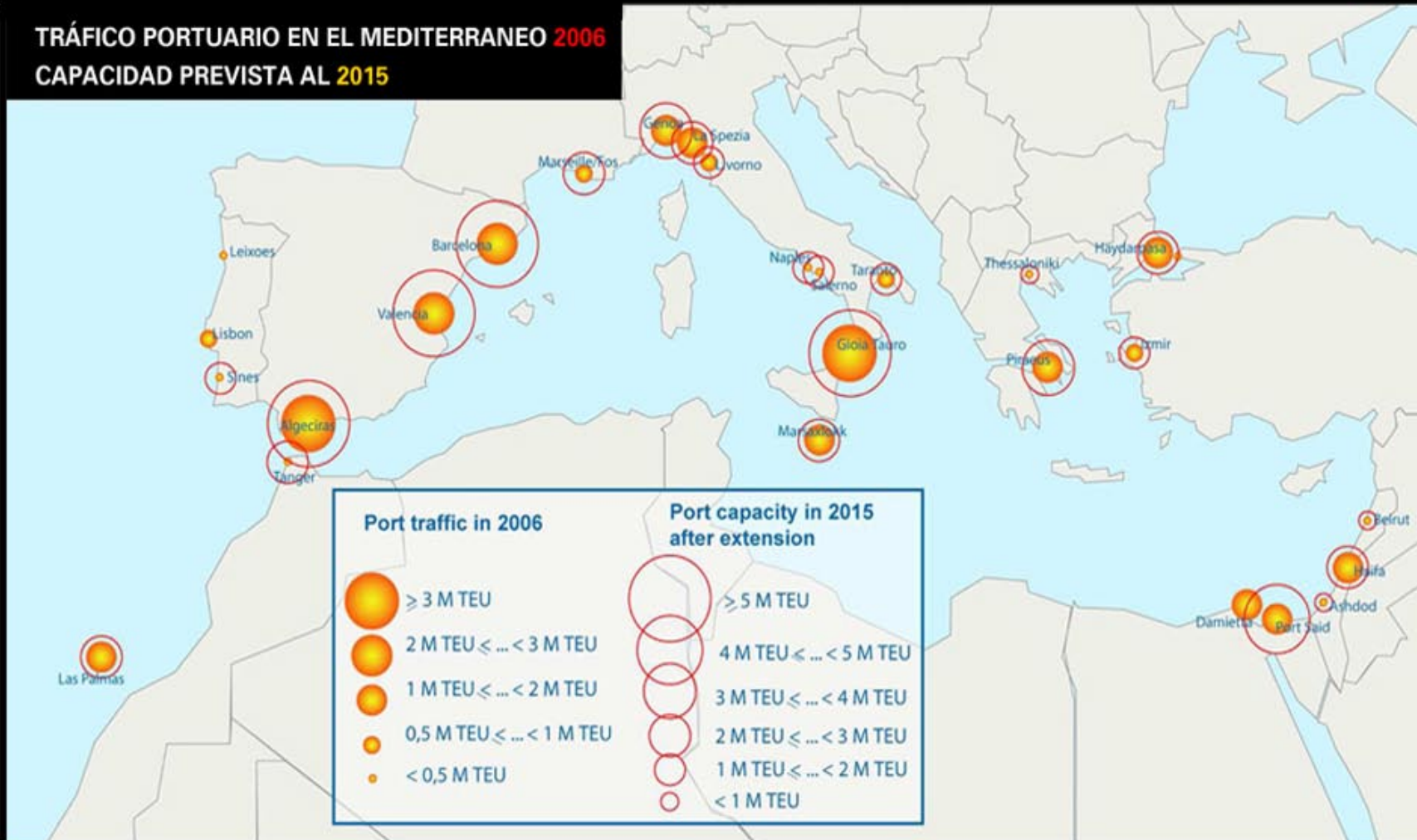


ESTRATEGIA





**TRÁFICO PORTUARIO EN EL MEDITERRANEO 2006**  
**CAPACIDAD PREVISTA AL 2015**



3

UN NUEVO ESCENARIO

8ª JORNADA  
DE LOGÍSTICA PORTUARIA  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
SIL2008



ESTRATEGIA

# 0º DESVIACION

AFRICA>>

<< EUROPA



AUTORIDAD PORTUARIA BAHIA DE ALGECIRAS





| <b>PUERTOS</b>     | <b>DESVIACION</b><br>Millas Náuticas | <b>DESVIACION</b><br>Horas |
|--------------------|--------------------------------------|----------------------------|
| <b>ALGECIRAS</b>   | 0                                    | 0                          |
| <b>BARCELONA</b>   | 209                                  | 22                         |
| <b>GENOVA</b>      | 352                                  | 31                         |
| <b>GIOIA TAURO</b> | 66                                   | 13                         |
| <b>MARSAXLOKK</b>  | 6                                    | 9,5                        |
| <b>PORT SAID</b>   | 0                                    | 0                          |

**Desviaciones en Horas y Millas Náuticas desde la ruta Suez-Gibraltar a los principales puertos del Mediterráneo.**







## DEEPSEA CONTAINER SHIP TRADING COST EARLY 2007

|                                       | <b>4000 TEU</b> | <b>6800 TEU</b> | <b>8100 TEU</b> | <b>12500 TEU</b> |
|---------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| <b>Total Cost at the sea - \$/day</b> | 79625           | 125081          | 143275          | 168512           |
| <b>Total Cost at in port - \$/day</b> | 37905           | 67865           | 79801           | 86056            |
| <b>Total Cost at the sea - \$/TEU</b> | 19.91           | 18.39           | 17.69           | 13.48            |
| <b>Total Cost at in port - \$/TEU</b> | 9.48            | 9.98            | 9.85            | 6.88             |

Excludes agency, marketing and liner servicing cost.

SOURCE: Ocean Shipping Consultants Ltd.

3

UN NUEVO ESCENARIO

8ª JORNADA  
DE LOGÍSTICA PORTUARIA  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
**SIL2008**



ESTRATEGIA



AUTORIDAD PORTUARIA BAHIA DE ALGECIRAS

3

UN NUEVO ESCENARIO

8ª JORNADA  
DE LOGÍSTICA PORTUARIA  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
**SIL2008**



ESTRATEGIA



AUTORIDAD PORTUARIA BAHÍA DE ALGECIRAS



3

UN NUEVO ESCENARIO

# 8ª JORNADA DE LOGÍSTICA PORTUARIA

El gigantismo de los buques portacontenedores

## SIL2008



ESTRATEGIA





3

UN NUEVO ESCENARIO

8ª JORNADA  
DE LOGÍSTICA PORTUARIA  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
**SIL2008**



ESTRATEGIA



AUTORIDAD PORTUARIA BAHIA DE ALGECIRAS

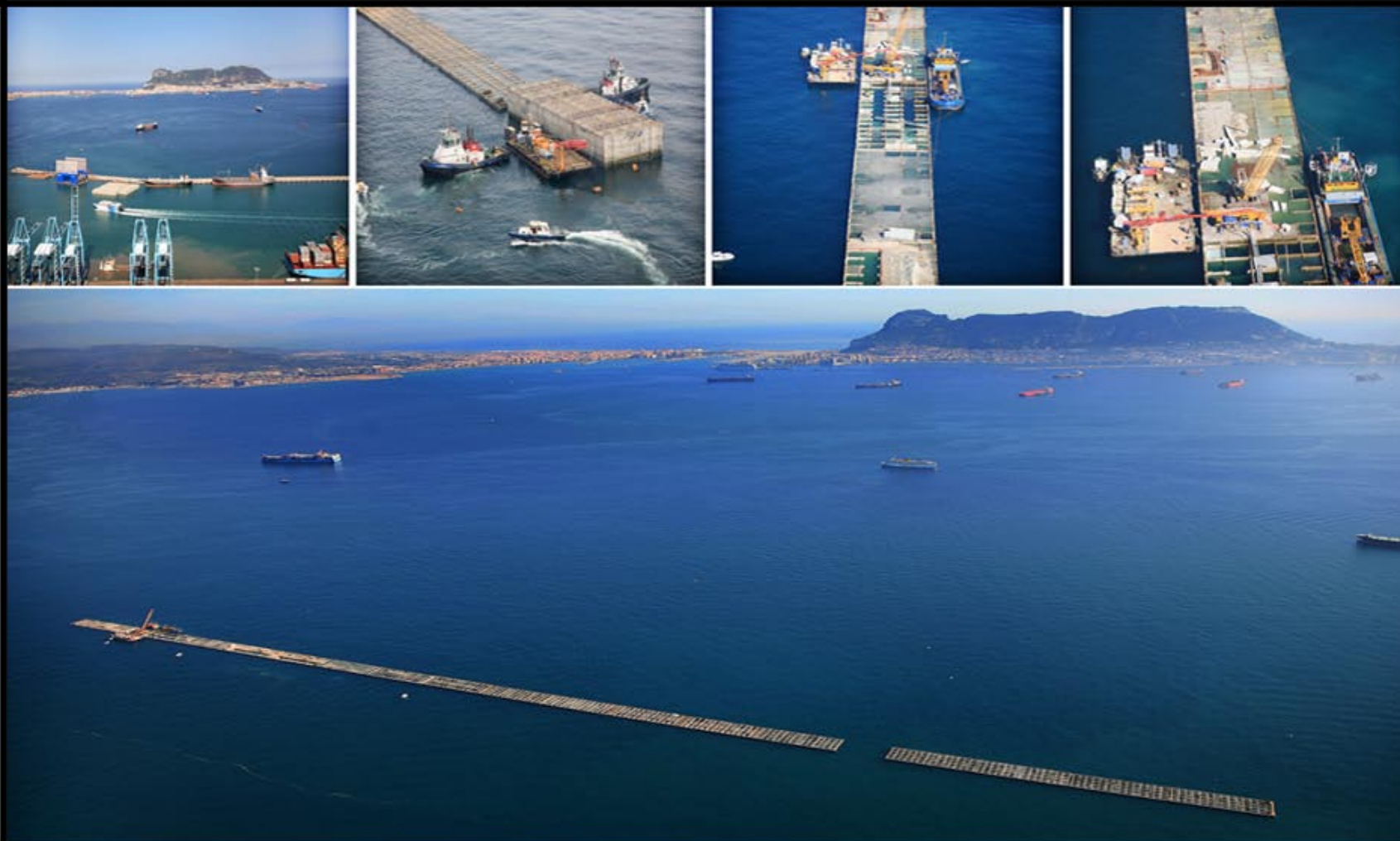
3

UN NUEVO ESCENARIO

**8ª JORNADA**  
**DE LOGÍSTICA PORTUARIA**  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
**SIL2008**



ESTRATEGIA





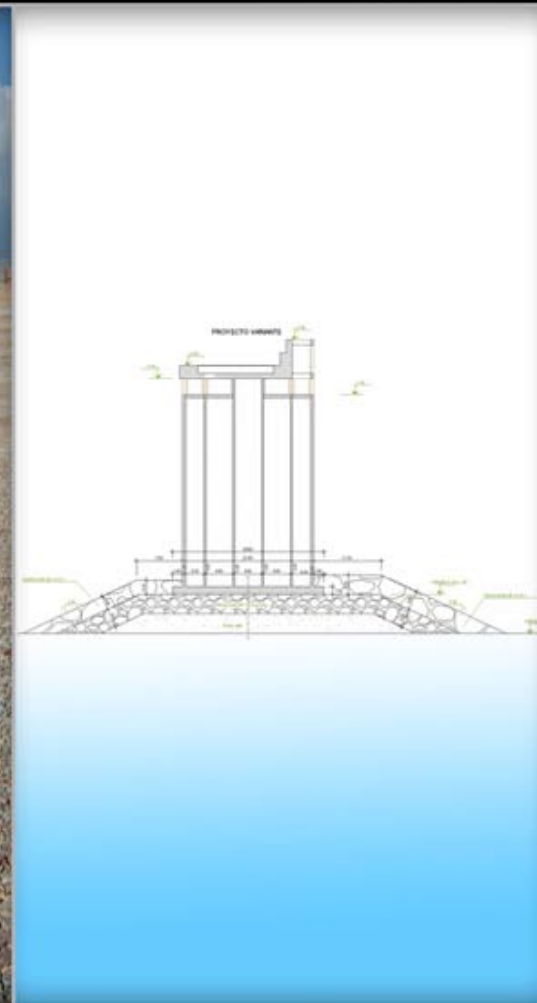
3

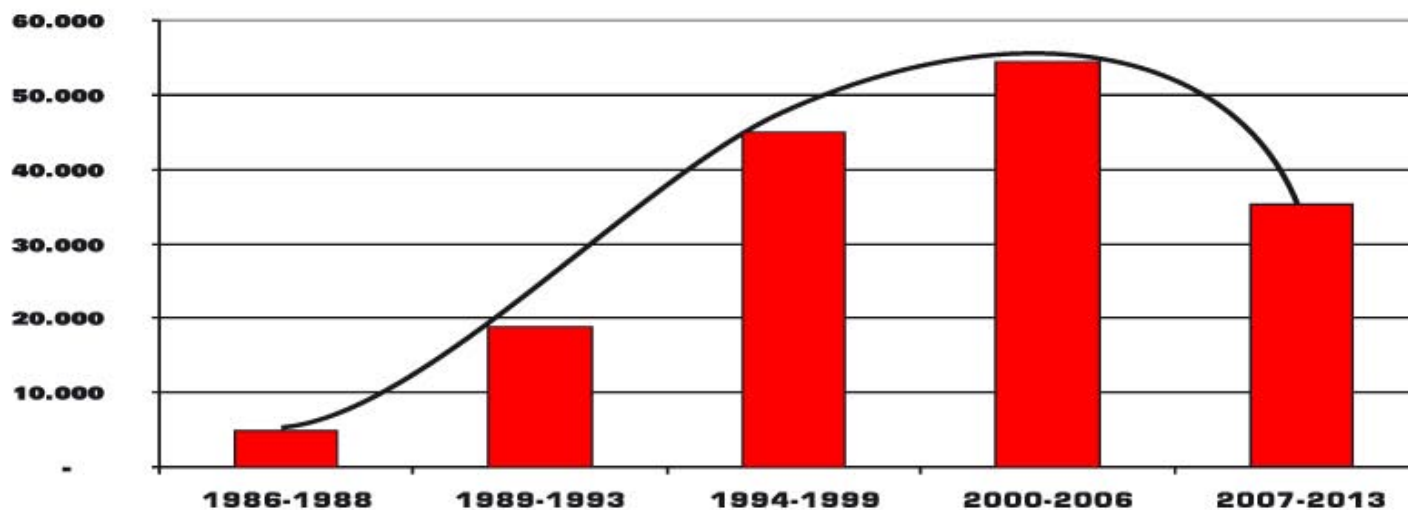
UN NUEVO ESCENARIO

8ª JORNADA  
DE LOGÍSTICA PORTUARIA  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
**SIL2008**



ESTRATEGIA




**RECURSOS FINANCIEROS CONCEDIDOS A ESPAÑA  
POR LA POLÍTICA DE COHESIÓN** (Millones de Euros)


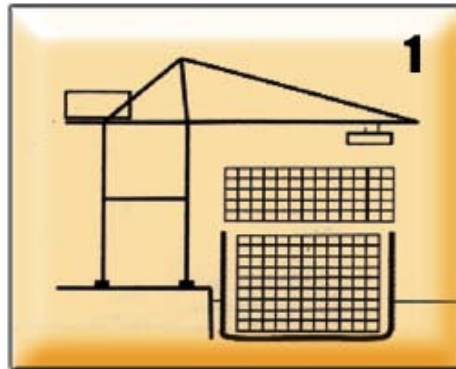
|                      | 1986-1988    | 1989-1993     | 1994-1999     | 2000-2006     | 2007-2013     |
|----------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| FONDOS ESTRUCTURALES | 4.822        | 18.707        | 35.469        | 42.050        | 31.674        |
| FONDO DE COHESIÓN    | -            | -             | 9.574         | 12.322        | 3.543         |
| <b>TOTAL</b>         | <b>4.822</b> | <b>18.707</b> | <b>45.043</b> | <b>54.372</b> | <b>35.217</b> |

NOTA: Valores en Millones de Euros a precios de 2004, excepto 2007-13 a precios corrientes. Fondos estructurales de 1994 a 2013 no incluyen FEOGA-0 y IFOP

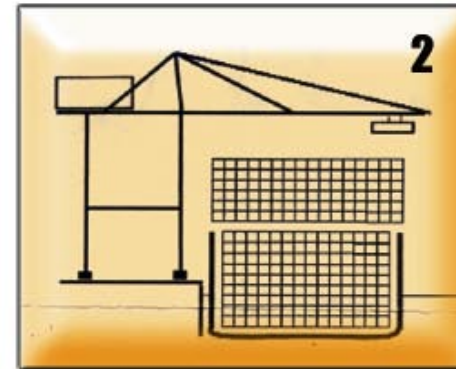
FUENTES: Cordero G. 2005: actualización de la evaluación intermedia del MAC Objetivo 1 2000-2006, QUASAR CONSULTORES 2005



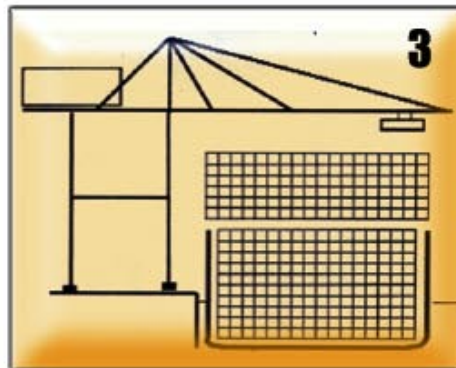




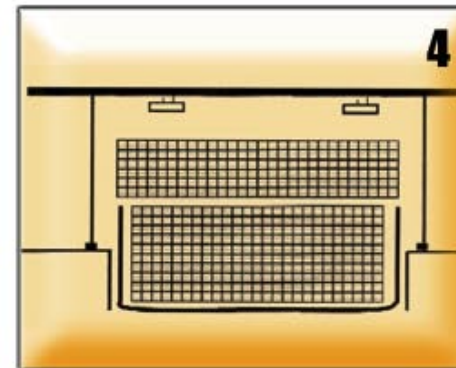
**PANAMAX**  
 13 M. CALADO - 4.800 TEUS



**POST-PANAMAX**  
 14 M. CALADO - 7.000 TEUS



**SUPER POST-PANAMAX**  
 14 M. CALADO - 9.000 TEUS



**MEGA-CONTAINERSHIP**  
 400 ESLORA/70 MANGA 15.000 TEUS

**8ª JORNADA**  
**DE LOGÍSTICA PORTUARIA**  
El gigantismo de los buques portacontenedores  
**SIL2008**



**CONCLUSIONES**



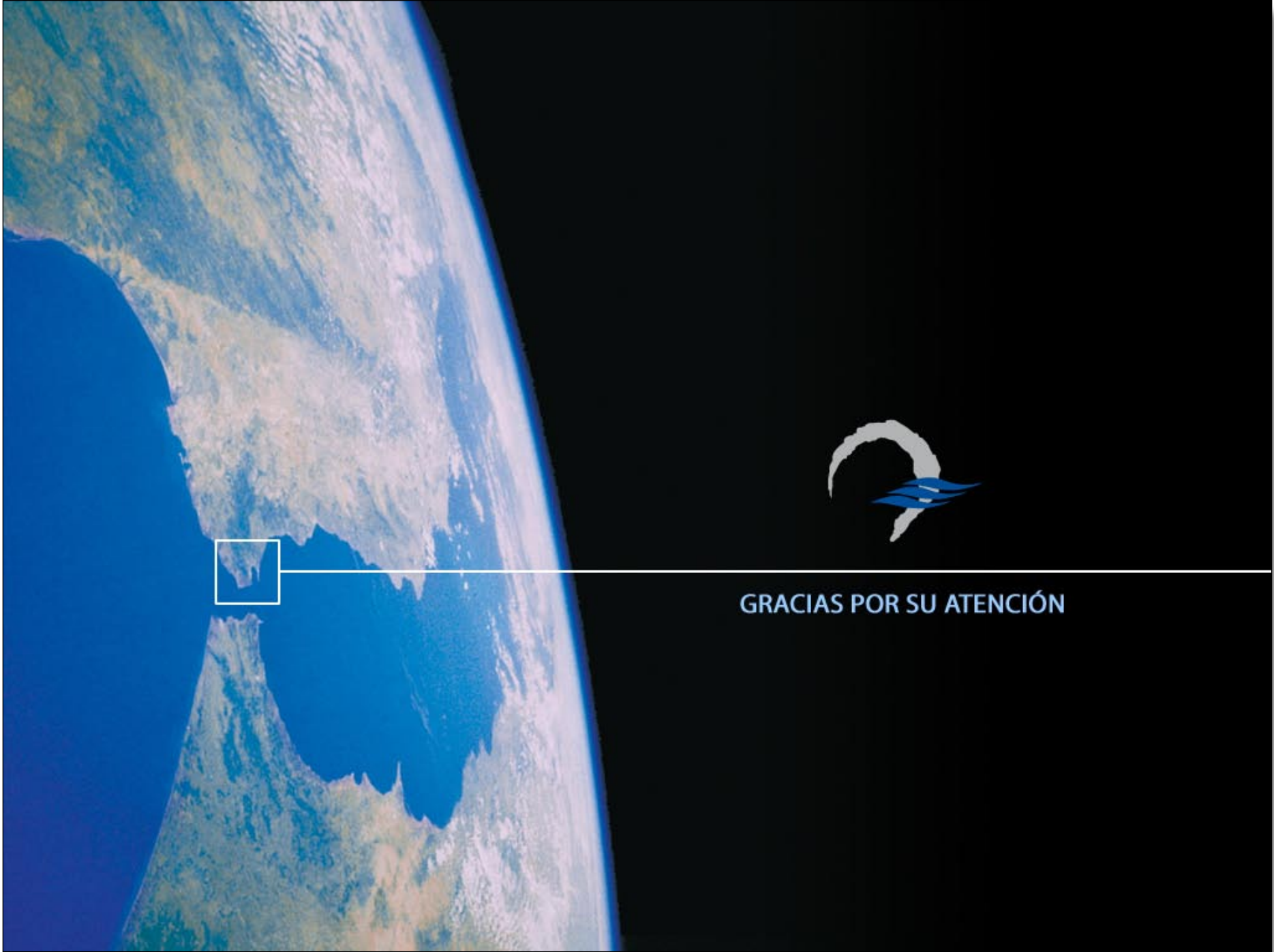


## POSICIONAMIENTO DE LOS PUERTOS

Las características portuarias para albergar a grandes buques portacontenedores han reducido ya el número de puertos de escala, con una considerable influencia en la geografía portuaria que ha llevado a una clasificación de los puertos de contenedores en 3 categorías:

- 1.- PUERTO PIVOT, HUB O CENTROS DE CARGA**, especializados en las operaciones con grandes buques portacontenedores, ubicados en las principales rutas de comercio, y donde los contenedores se transbordan a buques más pequeños con destino a puertos cercanos.
- 2.- PUERTOS FEEDER**, destinados a buques pequeños que transportan los contenedores hacia los puertos Hub.
- 3.- PUERTOS DIRECTOS DE ESCALA**, que disponen de suficiente comercio local para destino de grandes buques, pero que no son usados para el trasbordo de contenedores hacia otros puertos de la región.





GRACIAS POR SU ATENCIÓN