

15 DE JULIO DE 2020

Transporte

El periódico del transporte y la logística en España **XXI**

TOP 200

PUERTOS DE CONTENEDORES DEL MUNDO

EDICIÓN 2020

logistics made in Spain





Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

Trabajamos para conectar las empresas con el mundo
y hacer más competitiva la economía.
Lo hacemos con las 500 empresas y los 32.000 trabajadores
de la Comunidad Portuaria.
Juntos consolidamos Barcelona
como el *smart port* de referencia del sur de Europa.

Súmate: Avanzamos juntos.

www.portdebarcelona.cat

Tráfico global de contenedores | Escenario internacional

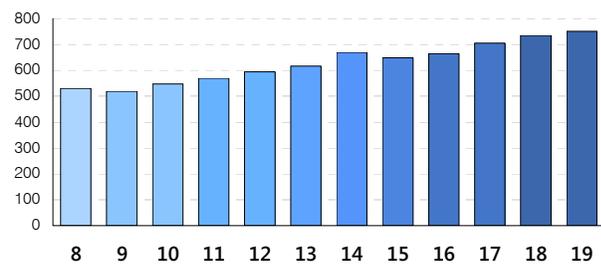
EL CONTENEDOR, BAJO LA BATUTA DE CHINA

El puerto de Róterdam asalta el Top 10 del ranking mundial y logra romper el claro dominio asiático

El puerto de Hong Kong lideraba el tráfico mundial de contenedores en el año 2001, con un movimiento de casi 18 millones de TEUs. En segundo lugar se situaba el puerto de Singapur -ahora también-, su rival en el Estrecho de Malaca, con 15,5 millones de TEUs. Eran los únicos enclaves por encima de los 10 millones de TEUs. Entre los diez primeros, además, aparecían dos recintos europeos: Róterdam, que ha regresado a este 'selecto club', tras su salida en 2012, y Hamburgo.

Hoy, el escenario internacional es bien distinto. ¿Qué ha pasado? La explicación es sencilla: 'China movió el mundo', tras irrumpir como uno de los actores más importantes en la producción y el tráfico mundial. Un giro de 180 grados en el comercio marítimo mundial que responde precisamente al crecimiento exponencial a lo largo de las últimas décadas de los flujos de China con Europa y Norteamérica, así como de los inter-

TRÁFICO GLOBAL DE CONTENEDORES 2010-2019



Datos en millones de TEUs. Elaboración: TXXI.

ASIA ACAPARA LAS NUEVE PRIMERAS POSICIONES DEL RANKING DE PUERTOS DE CONTENEDORES, CON CHINA A LA CABEZA

cambios intraasiáticos. Los datos recopilados en el informe anual de TRANSPORTE XXI a partir de una relación de más de 450 puertos -algunos sin actividad, ya que no habían hecho públicos sus resultados al cierre de este especial-son contundentes.

En la actualidad, el líder indiscutible del negocio es Shanghái, mientras que Hong Kong ha caído al noveno puesto. Los nueve primeros puertos de contenedores están localizados en el continente asiático. Siete de ellos en China, que concentra más de la tercera parte del tráfico mun-

TOP PUERTOS POR ÁREAS GEOGRÁFICAS

▶ ÁFRICA

PUERTO	2019	%19/18
Tánger-Med	4.802	+38%
Port Said (*)	3.658	+18%
Durban	2.770	-6%
Alejandro	1.815	+5%
Lomé	1.500	+25%
Mombasa	1.425	+7%
Casablanca	1.090	+5%
Damietta	1.068	-7%
Ciudad del Cabo	886	-1%
Tema (*)	878	+5%

▶ NORDE DE EUROPA

PUERTO	2019	%19/18
Róterdam	14.800	+2%
Amberes	11.870	+7%
Hamburgo	9.260	+6%
Bremen/Bremerh.	4.857	-11%
Duisburg	4.000	-2%
Felixstowe (*)	3.778	-1%
Le Havre	2.786	-3%
San Petersburgo (*)	2.239	+5%
Gdansk	2.073	+6%
Southampton	s/d	-

▶ ASIA, SIN CHINA

PUERTO	2019	%19/18
Singapur	37.200	+2%
Busan (*)	21.910	+1%
Port Klang	13.581	+10%
Kaohsiung	10.429	-0%
Tanjung Pelepas	9.077	+1%
Laem Chabang	8.100	+0%
Jakarta (*)	7.900	+1%
Colombo	7.200	+3%
Saigón	6.600	+4%
Manila	5.316	+5%

▶ CHINA

PUERTO	2019	%19/18
Shanghái	43.300	+3%
Ningbo-Zhoushan	27.530	+4%
Shenzhen	25.770	+0%
Guangzhou	22.830	+6%
Quingdao	21.010	+9%
Hong Kong	18.360	-6%
Tianjin	17.300	+8%
Xiamen	11.120	+4%
Dalian	8.760	-10%
Suzhou	6.270	-1%

▶ ORIENTE MEDIO

PUERTO	2019	%19/18
Dubai	14.100	-6%
Jeddah	4.434	+8%
Salalah	4.000	+19%
Puerto Califa (*)	2.500	+47%
Karachi (*)	2.161	-2%

▶ OCEANÍA

PUERTO	2019	%19/18
Melbourne	3.175	+4%
Sydney	2.573	-3%
Brisbane	1.310	-5%
Tauranga	1.233	+4%
Auckland	940	-3%

▶ MEDITERRÁNEO

PUERTO	2019	%19/18
El Pireo	5.650	+15%
Valencia	5.440	+5%
Algeciras	5.125	+7%
Barcelona	3.324	-3%
Ambarli-Estambul	s/d	-
Marsaxlokk	2.720	-18%
Génova	2.615	+0%
Gioia Tauro	2.523	+8%
Mersin	1.939	+13%
Marsella (*)	1.485	+8%

▶ NORTEAMÉRICA

PUERTO	2019	%19/18
Los Angeles	9.338	-1%
Long Beach	7.632	-6%
NY/NJ	7.471	+4%
Savannah	4.600	+6%
Northwest Seaport	3.775	-1%

▶ SURAMÉRICA

PUERTO	2019	%19/18
Santos	4.165	+9%
Cartagena (CO)	2.813	+11%
Callao	2.314	-1%
Guayaquil	2.084	+1%
San Antonio	1.574	-5%

▶ CENTROAMÉRICA

PUERTO	2019	%19/18
Colón	4.379	+1%
Balboa	2.899	+9%
Limón-Moin	1.248	+5%
Puerto Cortés	644	-4%
Sto. Tomas de Castilla	565	+2%

Datos en miles de TEUs. (*) Estimaciones. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

TIE
Terminal Intermodal de l'Empordà SL

Si quieres transportar mercancías de manera fiable, eficiente y sostenible ambientalmente, **coge el tren**

Còrsega, 273
08008 Barcelona
+34 933 634 960
info@terminalemporda.com
terminalemporda.com

UNIÓ EUROPEA
Fons Europeu de Desenvolupament Regional

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES

RANKING DE PUERTOS DE CONTENEDORES

Rk.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Shanghái 29.069	Shanghái 31.737	Shanghái 32.529	Shanghái 33.617	Shanghái 35.285	Shanghái 36.537	Shanghái 37.133	Shanghái 40.233	Shanghái 42.010	Shanghái 43.300
2	Singapur 28.431	Singapur 29.938	Singapur 31.649	Singapur 32.579	Singapur 33.869	Singapur 30.922	Singapur 30.904	Singapur 33.667	Singapur 36.600	Singapur 37.200
3	Hong Kong 23.663	Hong Kong 24.384	Hong Kong 23.117	Shenzhen 23.278	Shenzhen 24.037	Shenzhen 24.205	Shenzhen 23.979	Shenzhen 25.209	Ningbo-Zhoushan 26.350	Ningbo-Zhoushan 27.530
4	Shenzhen 22.510	Shenzhen 22.571	Shenzhen 22.941	Hong Kong 22.352	Hong Kong 22.226	Ningbo-Zhoushan 20.627	Ningbo-Zhoushan 21.561	Ningbo-Zhoushan 24.607	Shenzhen 25.740	Shenzhen 25.770
5	Busan 14.194	Busan 16.185	Busan 17.046	Busan 17.686	Ningbo-Zhoushan 19.450	Hong Kong 20.073	Hong Kong 19.813	Hong Kong 20.779	Busan 21.663	Guangzhou 22.830
6	Ningbo-Zhoushan 13.147	Ningbo-Zhoushan 14.719	Ningbo-Zhoushan 16.175	Ningbo-Zhoushan 17.351	Busan 18.683	Busan 19.469	Busan 19.456	Busan 20.493	Guangzhou 21.620	Busan 21.910
7	Guangzhou 12.546	Guangzhou 14.250	Guangzhou 14.547	Qingdao 15.522	Qingdao 16.580	Guangzhou 17.625	Guangzhou 18.858	Guangzhou 20.356	Hong Kong 19.600	Qingdao 21.010
8	Qingdao 12.012	Dubái 13.031	Qingdao 14.503	Guangzhou 15.311	Guangzhou 16.389	Qingdao 17.436	Qingdao 18.050	Qingdao 18.310	Qingdao 19.320	Hong Kong 18.360
9	Dubái 11.600	Qingdao 13.020	Dubái 13.280	Dubái 13.641	Dubái 15.249	Dubái 15.592	Dubái 14.772	Dubái 15.368	Tianjin 16.010	Tianjin 17.300
10	Róterdam 11.148	Róterdam 11.877	Tianjin 12.303	Tianjin 13.012	Tianjin 14.061	Tianjin 14.111	Tianjin 14.519	Tianjin 15.069	Dubái 14.950	Róterdam 14.800

Datos en miles de TEUs. Fuente: Gobierno de Hong Kong con datos del Lloyd's List. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

dial, que en el año 2019 superó los 750 millones de TEUs, con un avance del 2 por ciento. Y en la lista del 'Top 200 puertos de contenedores del mundo', que elabora todos los años este periódico, ya hay un total de 16 puertos con un volumen de tráfico de doble dígito (ver ranking en este mismo suplemento). El dominio de Asia, que ha logrado romper Róterdam, tras rebasar a Dubái, es aplastante.

El primero de la clase es Shanghái, que cerró el pasado año con un movimiento de 43,3 millones de TEUs, lo que supone un crecimiento del 3 por ciento. A continuación se encuentra Singapur, su perseguidor desde 2010, cuando perdió el primer puesto que había logrado alcanzar en 2005. En 2019, movió 37,2 millones de TEUs, con un avance del 2 por ciento. Completa el podio Ningbo-Zhoushan, que mantiene su

EL PUERTO DE DUBÁI SALE DEL TOP 10 TRAS REGISTRAR EL PASADO AÑO UNA CAÍDA DEL 6% EN EL TRÁFICO DE CONTENEDORES

tendencia al alza desde que irrumpió en el Top 10 en el año 2008. El enclave, que se alzó con la tercera plaza en 2018, registró un tráfico de 27,5 millones de TEUs, un 4 por ciento más que un año antes. Entre los diez primeros puertos de contenedores también destaca el crecimiento del 9 por ciento de Qingdao, en octavo lugar, con 21 millones de TEUs, y el avance del 8 por ciento de Tianjin, en el noveno

puesto con un movimiento de 17,3 millones de TEUs. Cierra el Top 10 el puerto holandés de Róterdam, que está otra vez de vuelta. El primer enclave de la UE por tráfico de mercancías cerró 2019 con un movimiento de 14,8 millones de TEUs, un 2,1 por ciento más que un año antes. Pese al buen inicio de año, en el último semestre de 2019, el crecimiento en el transbordo de contenedores fue prácticamente nulo.



Welcome to a new mean of transportation,
leaders thanks to you, let's continue !!

Salgar
GRUPO

CONTAINER - LAND - RAIL
salgarsl.com



Algeciras - Barcelona - Bilbao - Cádiz - Castellón - Gijón - Leixoes - Lisboa - Madrid - Málaga - Santander - Setubal - Sevilla - Sines - Tarragona - Valencia - Vigo - Zaragoza

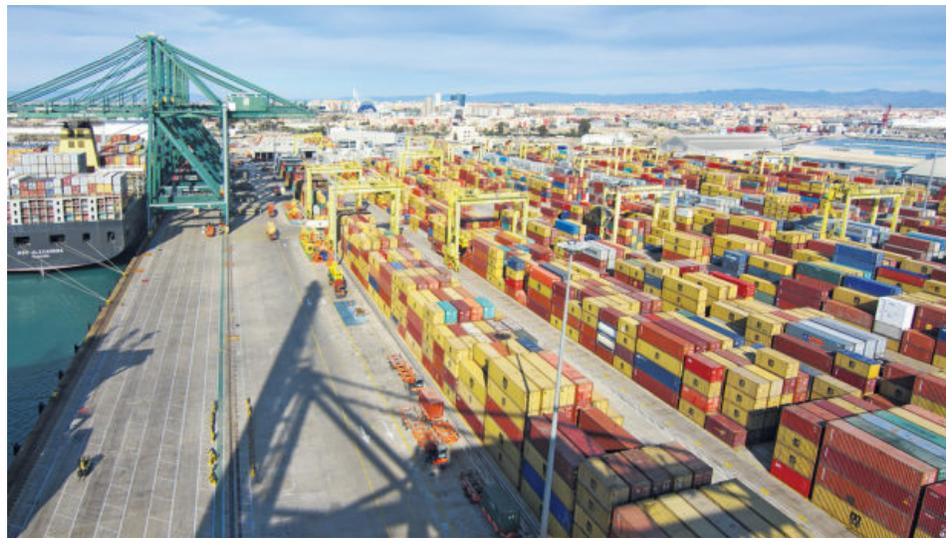
Tráfico global de contenedores | España

España, segundo país de Europa en el negocio del contenedor, solo por detrás de Alemania, continúa explotando su privilegiada posición, en el eje de las principales rutas marítimas. Eso sí, en un entorno de creciente competencia internacional, lo que obligará a seguir haciendo bien los deberes para no perder el interés de las principales navieras.

Las 28 autoridades portuarias, que gestionan 46 puertos de interés general, volvieron a superar la barrera de los 17 millones de TEUs en 2019. En concreto, el tráfico rozó los 17,5 millones de TEUs, nuevo máximo histórico, con un modesto crecimiento del 1,5 por ciento, frente al 8 por ciento del año anterior, fruto de la desaceleración del comercio global. Una buena marcha que se romperá este año, debido al fuerte impacto del Covid-19 en el transporte marítimo en general, y en particular en el contenedor.

En el contexto mundial, la fortaleza de España queda patente en el 'Top 200 puertos de contenedores', que elabora todos los años TRANSPORTE XXI. Una lista en la que se mantienen seis puertos españoles, Valencia, Algeciras, Barcelona, Las Palmas, Bilbao y Santa Cruz de Tenerife. Los dos primeros, Valencia y Algeciras, en el Top 35, con Barcelona llamando a las puertas del Top 50.

El primer enclave español es Valencia, que aparece en el puesto 29. La Autoridad Portuaria que preside Aurelio Martínez superó la barrera de los 5 millones de TEUs, por segundo año consecutivo. Un guarismo que hace veinte años solo superaban ocho puertos en



Valencia, primer puerto español en el ranking mundial por tráfico de contenedores.

ESPAÑA SACA MÚSCULO EN EL TRÁFICO DE TEUS

Seis puertos entre los 200 del ranking mundial de contenedores, con Valencia y Algeciras en el Top 35

todo el mundo. En 2019, los tres recintos gestionados por el organismo portuario, Valencia, Sagunto y Gandía, canalizaron 5,4 millones de TEUs, un 5 por ciento más que en 2018, es decir, el triple de la media nacional. La entidad logró cazar más de 258.000 TEUs nuevos, fruto del aumento de operaciones de navieras como MSC, Maersk, CMA CGM, Cosco y Hapag-Lloyd, entre otras.

El siguiente puerto español

de la lista es Algeciras, en el puesto 31. Las dos terminales de contenedores de la dársena andaluza, gestionadas por APM Terminals y TTIA, también lograron superar los 5 millones de TEUs, con un avance del 7,3 por ciento, ligeramente por encima de las previsiones iniciales.

A las puertas de los cincuenta primeros del ranking, en concreto, en el puesto 53, se queda Barcelona, que tras varios años

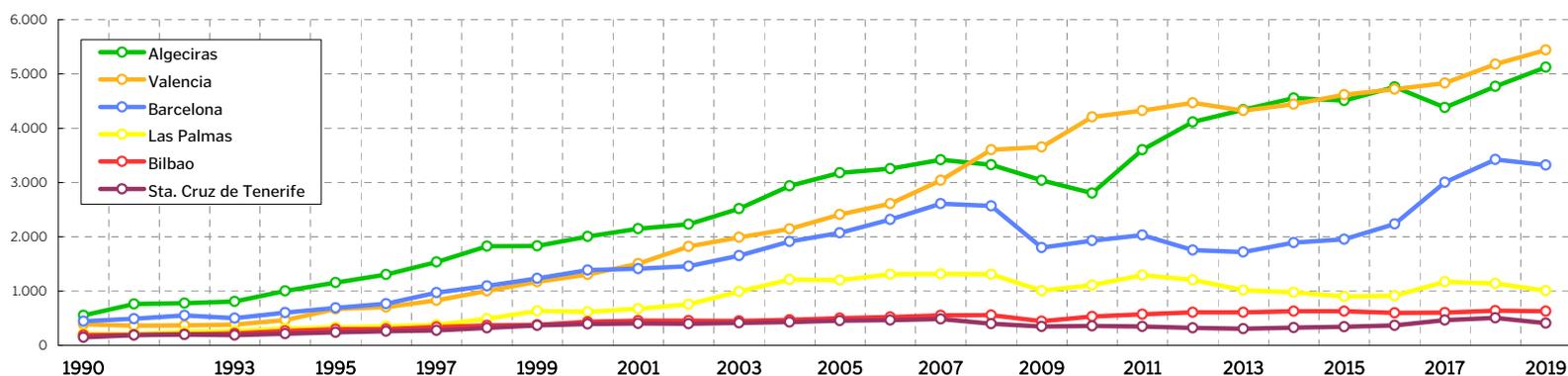
creciendo a un ritmo de doble dígito, cerró el pasado ejercicio con 3,3 millones de TEUs y una caída del 2,9 por ciento.

En el Top 200 también se encuentra la Autoridad Portuaria de Las Palmas, puesto 139, con un tráfico de poco más de un millón de TEUs. Los siguientes españoles de la lista son Bilbao, puesto 173, con 628.425 TEUs, y Santa Cruz de Tenerife, que cierra el Top 200 con 410.908 TEUs.

LOS PUERTOS ESPAÑOLES VOLVIERON A SUPERAR LA BARRERA DE LOS 17 MILLONES DE TEUS EN 2019

LOS TRES PRIMEROS PUERTOS EN TRÁFICO DE CONTENEDORES, VALENCIA, ALGECIRAS Y BARCELONA, CONTROLAN EL 80% DEL TOTAL DEL NEGOCIO EN ESPAÑA

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES DENTRO DEL TOP 200





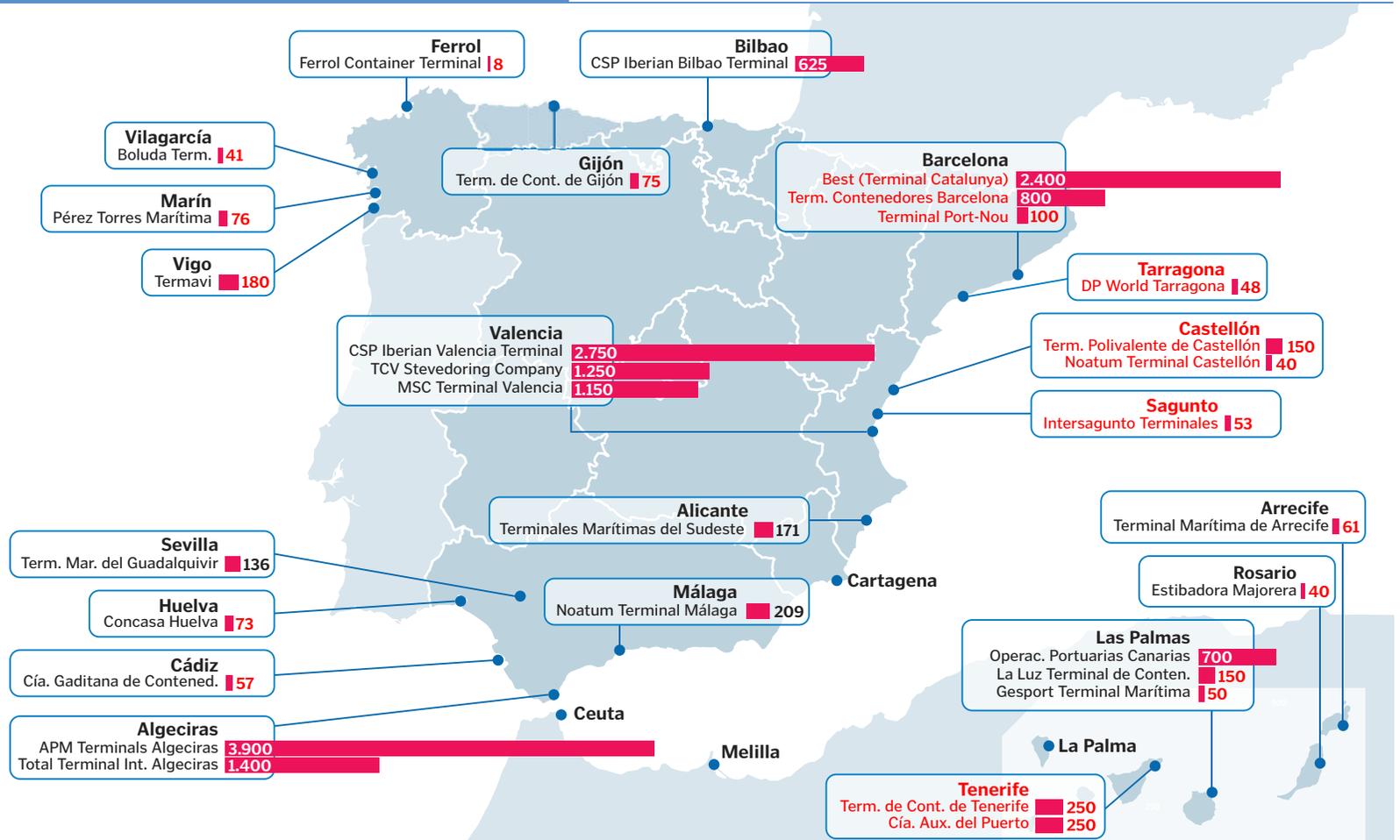
Nunca un puerto y el punto de venta habían estado tan unidos

Puerto de referencia en Europa para la entrada de mercancía perecedera desde los principales mercados de origen gracias a su gran conectividad mundial directa: 200 puertos de 75 países a través de 150 servicios regulares de 30 líneas marítimas. PIF 24 horas y Comunidad Portuaria ampliamente especializada que ofrece una amplia oferta logística: capacidad para más de 30.000 pallets. Todo ello convierte al Puerto de Algeciras en un ágil eslabón dentro de las principales cadenas logísticas mundiales de mercancía reefer.

Puerto de Algeciras. Es solo el comienzo...

El negocio del contenedor | Red de terminales en España

RED DE TERMINALES DE CONTENEDORES EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES



Miles de TEUs. Los de las terminales de los puertos de Barcelona y Las Palmas son una proyección de acuerdo a la evolución del tráfico del enclave. Fuente: Autoridades Portuarias y empresas estibadoras. Elaboración: TXXI.

TERMINALES AL GUSTO DE LOS MEGACARRIERS

España tiene una red moderna de terminales en permanente transformación para atender los requisitos de los navieros

Los puertos españoles disponen de una red moderna de terminales que prestan servicios al negocio del contenedor, un red que está en permanente transformación para atender los

exigentes requisitos de los grandes navieros interoceánicos.

La red, formada por una treintena de instalaciones, logró en 2019 sus mejores tráficos de la historia. Las instalaciones manejaron un total de 17,4 millones de TEUs, un 1,6 por ciento más que en 2018, con un mejor comportamiento de los tráficos 'import-export' (+2,6), con 6 millones de TEUs, mientras que el negocio del tránsito supuso un movimiento de 9,4 millones de TEUs. Por su parte, los tráficos de cabotaje ascendieron a 2 millones de TEUs, con una reducción de flujos próxima al 1 por ciento.

Durante 2019, las terminales enclavadas en los puertos españoles solo atraparon alrededor de 300.000 TEUs de flujos nuevos, una cifra mucho más reducida que el crecimiento obtenido en 2018, que ascendió a 1,26 millones de TEUs. En los flujos de nuevas mercancías por las instalaciones, destaca que 138.000 TEUs fueron de tránsito, mientras que en el caso de

los tráficos de 'import-export' fue mayor, con 156.000 TEUs, gracias a un mayor dinamismo del comercio exterior por los puertos españoles, logrando asimismo afianzar el importante crecimiento experimentado en 2018.

España mueve
48.500
TEUs diarios

Un año más, el crecimiento está fragmentado en el ritmo logrado por las instalaciones, con luces y sombras, con terminalistas que mantuvieron flujos y otros que lograron capturar nuevos nichos de mercado, tanto de tránsito como de carga local. De acuerdo a los tráficos, la instalación con mayor volumen de España es APM Terminals Algeciras.

La estibadora, con un crecimiento del 8 por ciento, logró un nuevo récord de tráfico de contenedores en su instalación, con un movimiento de 3,9 millones de TEUs. De este modo, la instalación se reafirma como la de mayor volumen del sur de Europa, gracias a sus planes de eficiencia interna.

En segundo lugar, destaca el comportamiento de la terminal de CSP Spain en el puerto de Valencia. La instalación gestionó un flujo de 2,75 millones de TEUs dando servicio a las dos principales alianzas mundiales, la '2M', formada por Maersk y MSC, y la 'Ocean Alliance' de Cosco, CMA CGM y Evergreen.

En tercer lugar del ranking se posiciona Best, la terminal de Hutchison en el puerto de Barcelona, cuya evolución en 2019 fue notable, con un movimiento de 2,4 millones de TEUs y capitalizando los crecimientos del negocio del enclave. Por su parte, la terminal TTI Algeciras, propiedad de la surcoreana HMM, logró mejorar sus resultados

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES

tratando una producción de 1,4 millones de TEUs. La terminal semiautomatizada, la primera implantada en España, sumó el pasado año un acumulado de 10 millones de TEUs desde su pistoletazo de salida efectuado en el ejercicio 2010 en la rada andaluza con un claro protagonismo en la dinamización de nuevos volúmenes import-export y un gran crecimiento en los tráficos reefer.

En quinta posición se colocó APM Terminals Valencia, una de las cuatro instalaciones que explota en España APM Terminals Gateway, que con un volumen de 1,25 millones de TEUs, se ha consolidado en la rada española como terminal multicliente.

BAJO TUTELA NAVIERA

Hay que destacar que la mayoría de las terminales en España son de grupos con intereses navieros, instalaciones que vienen haciendo frente a continuas obras de modernización y puesta en servicio de equipamiento para responder con éxito a las necesidades de los megabuques. Y es que Maersk tiene termina-



La instalación de APM Terminals Algeciras es la instalación con mayor volumen de España / MARTÍNEZ

les en Algeciras, Valencia, Barcelona, Gijón y Castellón. MSC en Valencia y Las Palmas. Hyundai en Algeciras. Cosco en Valen-

cia y Bilbao. La española Boluda gestiona las terminales de Sevilla, La Luz, Tenerife y Vilagarcía y Alonso, con InterSagunto,

donde atiende a su naviera Nisa. Como terminalistas independientes destacan Hutchison en Barcelona y Yilport en Huelva y Ferrol.

LAS TERMINALES DE AP MOLLER-MAERSK LOGRARON MOVER 6 MILLONES DE TEUS EN ESPAÑA EN 2019, EL 35% DEL TRÁFICO TOTAL DEL NEGOCIO

BUEN AÑO PARA LAS TERMINALES DE BEST Y TTIA, LAS DOS ÚNICAS QUE DISPONEN DE PATIO AUTOMATIZADO EN ESPAÑA



Puerto de Huelva

Conectando Europa. Abierto al mundo



El negocio del contenedor | Red de terminales en España

HACIA EL CONTROL DE TODA LA CADENA

Navieras y terminalistas apuestan por extender su emergente protagonismo en los flujos terrestres a nuevos ámbitos de la logística en relación directa con los cargadores

La cadena de suministro en España es una oportunidad para las navieras y terminalistas que operan el negocio portuario del contenedor.

Tanto los *megacarriers* que operan en las radas, como las terminales que les dan servicio, junto a las navieras de menor tamaño, están apostando por extender su emergente protagonismo en los flujos terrestres a nuevos ámbitos de la logística. Quieren relación directa con los cargadores que terminan utilizando sus servicios marítimos.

El mercado está transformándose para intentar dar una mayor velocidad a una cadena de suministro que va a tener una revolución tras la crisis sanitaria del coronavirus.

El aumento de los *stocks*, la apuesta por un mayor control del contenedor más allá de su paso por el trayecto marítimo y terrestre y el negocio de la última milla está presente en las reuniones de los equipos directivos de las compañías navieras.

La adquisición de Ceva Logistics por parte del grupo naviero francés CMA CGM solo es un nuevo aviso a navegantes. Las transformaciones del sector vendrán por crecimiento propio o por adquisiciones. Y las crisis, como la actual, son una oportunidad propicia para entrar en nuevos negocios, donde existe una rentabilidad mayor que la que ofrece la operación marítima.

¿Sobran los intermediarios? No, pero durante este periodo van a sufrir. Los armadores van a estrechar los márgenes y, con ello, toda la cadena logística deberá apretar sus costes. Transportistas, transitarios y operadores logísticos independientes ya lo vienen sufriendo, mientras que los terminalistas están llamados a ser los que más deberán ajustar. El negocio



La gestión de las operaciones 'inland', fuera del ámbito portuario, es una nueva oportunidad de negocio para navieras y terminalistas. / MARTÍNEZ

de terminales, que genera un volumen de más de 1.800 millones de ventas anuales, según los últimos datos del Libro Blanco del Sector Marítimo-Portuario en España, elaborado por TRANSPORTE XXI, está con la competitividad bajo mínimos. Las empresas no encuentran fórmulas más allá de lograr nuevos contratos o de mantener continuas inversiones en maquinaria y automatización, para rebajar los costes operativos. Todo un engranaje que debe asegurar a España en una senda de equilibrio dentro de un escenario de emergente competencia internacional por los flujos y donde Sines, Gioia Tauro y Tánger-Med centran gran parte de las preocupaciones, sin olvidar la fuerte competencia de los puertos del norte de Europa, con unos sistemas paraaduaneros con una mayor flexibilidad.

Y dentro de este escenario, el negocio 'inland' supone una auténtica oportunidad de rentabilizar la posición

EL NEGOCIO ANUAL DE LAS TERMINALES EN ESPAÑA GENERA UN VOLUMEN DE MÁS DE 1.800 MILLONES DE EUROS

NAVIERAS Y TERMINALES HAN ABIERTO FILIALES EN ESPAÑA PARA EL DESARROLLO DE TRÁFICOS 'INLAND'

de grandes grupos como Maersk, MSC, Cosco y CMA CGM, que dominan los principales flujos portuarios en España.

BATALLA EN TIERRA

Mientras que las navieras se dedican a navegar juntas en el mar, en tierra hay una auténtica pelea por cada partida de contenedores de un cargador. Hoy, los trenes se han convertido en *feeders* de 70 TEUs y las navieras ya empiezan a utilizar el intermodal como un servicio "todo en uno" para los embarcadores, tanto exportadores como importadores.

El control de la cadena de suministro empieza a ser un hecho. Navieras como Maersk se encontraron en España, vía compra Grup Maritim TCB, negocios intermodales ya diseñados y en evolución, mientras que terminalistas y navieros como CSP Spain, Hutchison y MSC han diseñado sus propios brazos intermodales. Estos están permitiendo elevar la cuota

del modo ferroviario en el transporte de contenedores con la puesta en marcha de innovadores convoyes, como los trenes de contenedores *reefer* que tienen tanto la danesa Maersk como la suiza MSC entre el mercado de Zaragoza y los puertos de Valencia y Barcelona. Suman estas novedades a las que ya tenía la antigua MacAndrews en España, hoy en la órbita de la francesa CMA CGM.

Y, ¿qué les falta para un mayor control? Sin duda, la logística. Este es el nuevo afán. La explotación de plataformas logísticas, junto al de terminales intermodales y puertos secos, ya empieza a ser una constante. En los próximos años habrá una mayor implicación de las navieras por gestionar almacenes junto a los puertos donde escalan sus buques, una oportunidad para aquellos operadores independientes que sepan convencer a los armadores de que la externalización, manteniendo el control, es también posible.

Bilbao
PORT **B**

Bilboko Portuko Agintaritza | Autoridad Portuaria de Bilbao

Puerto de Bilbao, el N°1 en comercio exterior.

***Con la terminal de contenedores
de mayor calado de la Península Ibérica***



comercial@bilbaoport.eus | +34 944 871 200

www.bilbaoport.eus

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES EN EL MUNDO 2019

Rnk	2019	2018	PUERTO	País	TRÁFICO ANUAL (miles de TEUs)					%2019/2018		%2018/2017		%2017/2016		%2019/2008	
					2019	2018	2017	2016	2008	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%
1	1		Shanghái	China	43.300	42.010	40.233	37.133	28.006	+1.290	+3%	+1.777	+4%	+3.100	+8%	+15.294	+55%
2	2		Singapur	Singapur	37.200	36.600	33.667	30.904	29.918	+600	+2%	+2.933	+9%	+2.763	+9%	+7.282	+24%
3	3		Ningbo-Zhoushan	China	27.530	26.350	24.607	21.561	10.934	+1.180	+4%	+1.743	+7%	+3.046	+14%	+16.596	+152%
4	4		Shenzhen	China	25.770	25.740	25.209	23.980	21.417	+30	+0%	+531	+2%	+1.229	+5%	+4.353	+20%
5	6		Guangzhou	China	22.830	21.620	20.370	18.858	11.001	+1.210	+6%	+1.250	+6%	+1.512	+8%	+11.829	+108%
6	5		Busan (*)	Corea del Sur	21.910	21.663	20.493	19.456	13.453	+247	+1%	+1.169	+6%	+1.037	+5%	+8.457	+63%
7	8		Qingdao	China	21.010	19.320	18.310	18.050	10.377	+1.690	+9%	+1.010	+6%	+260	+1%	+10.633	+102%
8	7		Hong Kong	China	18.360	19.600	20.770	19.813	24.494	-1.240	-6%	-1.170	-6%	+957	+5%	-6.134	-25%
9	9		Tianjin	China	17.300	16.010	15.069	14.519	8.500	+1.290	+8%	+941	+6%	+550	+4%	+8.800	+104%
10	11		Róterdam	Holanda	14.800	14.500	13.734	12.385	10.784	+300	+2%	+766	+6%	+1.349	+11%	+4.016	+37%
11	10		Dubai	Emiratos Árabes Ud.	14.100	14.950	15.368	14.772	11.827	-850	-6%	-418	-3%	+596	+4%	+2.273	+19%
12	12		Port Klang	Malasia	13.581	12.316	11.978	13.170	7.970	+1.265	+10%	+338	+3%	-1.191	-9%	+5.611	+70%
13	13		Amberes	Bélgica	11.870	11.100	10.451	10.037	8.665	+770	+7%	+649	+6%	+414	+4%	+3.205	+37%
14	14		Xiamen	China	11.120	10.700	10.400	9.614	5.035	+420	+4%	+300	+3%	+786	+8%	+6.085	+121%
15	15		Kaohsiung	Taiwán	10.429	10.450	10.271	10.465	9.677	-21	-0%	+179	+2%	-194	-2%	+752	+8%
16	17		Los Angeles	EE.UU.	9.338	9.459	9.343	8.857	7.850	-121	-1%	+116	+1%	+486	+5%	+1.488	+19%
17	19		Hamburgo	Alemania	9.260	8.730	8.815	8.907	9.737	+530	+6%	-85	-1%	-91	-1%	-477	-5%
18	18		Tanjung Pelepas	Malasia	9.077	8.961	8.261	8.281	5.600	+117	+1%	+700	+8%	-20	-0%	+3.477	+62%
19	16		Dalian	China	8.760	9.770	9.739	9.614	4.503	-1.010	-10%	+31	+0%	+125	+1%	+4.257	+95%
20	21		Laem Chabang	Tailandia	8.100	8.070	7.780	7.227	5.134	+30	+0%	+290	+4%	+553	+8%	+2.966	+58%
21	22		Jakarta (*)	Indonesia	7.900	7.800	6.920	6.100	3.984	+100	+1%	+880	+13%	+820	+13%	+3.916	+98%
22	20		Long Beach	EE.UU.	7.632	8.091	7.545	6.775	6.488	-459	-6%	+547	+7%	+769	+11%	+1.144	+18%
23	23		New York/New Jersey	EE.UU.	7.471	7.180	6.711	6.252	5.265	+291	+4%	+469	+7%	+459	+7%	+2.206	+42%
24	24		Colombo	Sri Lanka	7.200	6.990	6.210	5.735	3.690	+210	+3%	+780	+13%	+475	+8%	+3.510	+95%
25	27		Saigón (Ho Chi Minh)	Vietnam	6.600	6.330	6.156	5.990	s/d	+270	+4%	+174	+3%	+166	+3%	-	-
26	26		Suzhou	China	6.270	6.360	5.880	5.630	s/d	-90	-1%	+480	+8%	+250	+4%	-	-
27	32		El Pireo	Grecia	5.650	4.900	4.060	3.737	s/d	+750	+15%	+840	+21%	+323	+9%	-	-
28	25		Yingkou	China	5.480	6.490	6.275	6.086	2.036	-1.010	-16%	+215	+3%	+189	+3%	+3.444	+169%
29	29		Valencia	España	5.440	5.183	4.832	4.732	3.602	+257	+5%	+351	+7%	+100	+2%	+1.838	+51%
30	31		Manila	Filipinas	5.316	5.085	4.826	4.523	s/d	+230	+5%	+259	+5%	+303	+7%	-	-
31	33		Algeciras	España	5.125	4.773	4.390	4.761	3.328	+352	+7%	+383	+9%	-372	-8%	+1.798	+54%
32	30		Jawahartal Nehru Port	India	5.031	5.133	4.833	4.500	3.952	-102	-2%	+300	+6%	+333	+7%	+1.079	+27%
33	36		Mundra	India	5.000	4.440	4.240	3.320	s/d	+560	+13%	+200	+5%	+920	+28%	-	-
34	28		Bremen/Bremerhaven	Alemania	4.857	5.448	5.509	5.535	5.488	-591	-11%	-61	-1%	-26	-0%	-631	-12%
35	47		Tánger-Med	Marruecos	4.802	3.472	3.312	2.964	s/d	+1.329	+38%	+160	+5%	+348	+12%	-	-
36	34		Lianyungang	China	4.780	4.750	4.720	4.703	s/d	+30	+1%	+30	+1%	+17	+0%	-	-
37	37		Savannah	EE.UU.	4.600	4.350	4.040	3.600	2.616	+250	+6%	+310	+8%	+440	+12%	+1.984	+76%
38	35		Tokyo	Japón	4.514	4.571	4.500	4.250	s/d	-57	-1%	+71	+2%	+250	+6%	-	-
39	41		Rizhao	China	4.500	4.020	3.238	3.010	s/d	+480	+12%	+782	+24%	+228	+8%	-	-
40	42		Foshan	China	4.440	3.990	3.805	s/d	s/d	+450	+11%	+185	+5%	-	-	-	-
41	39		Jeddah	Arabia Saudí	4.434	4.117	4.154	4.199	s/d	+317	+8%	-37	-1%	-45	-1%	-	-
42	38		Colón	Panamá	4.379	4.324	3.891	3.258	2.469	+55	+1%	+433	+11%	+633	+19%	+1.911	+77%
43	44		Santos	Brasil	4.165	3.836	3.578	3.394	s/d	+329	+9%	+258	+7%	+185	+5%	-	-
44	50		Salalah	Omán	4.000	3.360	3.940	3.325	s/d	+640	+19%	-580	-15%	+615	+18%	-	-
45	40		Duisburg	Alemania	4.000	4.100	4.100	3.700	s/d	-100	-2%	+0	+0%	+400	+11%	-	-
46	45		Felixstowe (*)	Reino Unido	3.778	3.800	4.161	4.016	s/d	-22	-1%	-361	-9%	+145	+4%	-	-
47	46		The Northwest Seaport All.	EE.UU.	3.775	3.798	3.702	3.616	3.566	-22	-1%	+95	+3%	+86	+2%	+209	+6%
48	54		Cai Mep	Vietnam	3.750	3.200	3.065	2.000	s/d	+550	+17%	+135	+4%	+1.065	+53%	-	-
49	55		Dongguan	China	3.680	3.190	3.910	3.640	s/d	+490	+15%	-720	-18%	+270	+7%	-	-

Continental
The Future in Motion

Cada movimiento que haces.
Mejorado por la experiencia.

Continental proporciona una amplia gama de neumáticos y un sistema inteligente de monitorización. Nuestros representantes de ventas ofrecen soluciones a medida al nivel de tus desafíos. Encuentra la combinación adecuada de neumáticos y soluciones de Continental, y la próxima vez que te muevas, será tu mejor movimiento.



www.continental-neumaticos.es/specialty

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES EN EL MUNDO 2019

Rnk	2019	2018	PUERTO	País	TRÁFICO ANUAL (miles de TEUs)					%2019/2018		%2018/2017		%2017/2016		%2019/2008	
					2019	2018	2017	2016	2008	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%
50	58		Port Said (*)	Egipto	3.658	3.105	2.968	3.203	2.332	+553	+18%	+137	+5%	-235	-7%	+1.326	+57%
51	51		Fuzhou	China	3.540	3.340	3.008	2.650	s/d	+200	+6%	+332	+11%	+358	+14%	-	-
52	49		Vancouver	Canadá	3.399	3.400	3.252	2.930	s/d	-1	-0%	+148	+5%	+323	+11%	-	-
53	48		Barcelona	España	3.324	3.423	2.969	2.237	2.570	-99	-3%	+454	+15%	+732	+33%	+755	+29%
54	53		Nanjing (*)	China	3.310	3.210	3.150	3.084	s/d	+100	+3%	+60	+2%	+66	+2%	-	-
55	60		Melbourne	Australia	3.175	3.066	2.819	2.755	2.157	+109	+4%	+247	+9%	+65	+2%	+1.017	+47%
56	56		Ambarli	Turquía	s/d	3.170	3.132	2.798	2.262	-	-	+38	+1%	+334	+12%	-	-
57	62		Yantai	China	3.100	3.000	2.702	2.600	1.510	+100	+3%	+298	+11%	+102	+4%	+1.590	+105%
58	57		Incheon	Corea del Sur	3.092	3.121	3.048	2.680	1.771	-29	-1%	+73	+2%	+369	+14%	+1.321	+75%
59	69		Chittagong	Bangladesh	3.088	2.808	2.706	2.419	1.070	+280	+10%	+103	+4%	+286	+12%	+2.018	+189%
60	59		Manzanillo	México	3.069	3.079	2.830	2.579	1.410	-9	-0%	+248	+9%	+252	+10%	+1.659	+118%
61	61		Yokohama	Japón	2.990	3.030	2.930	2.781	s/d	-40	-1%	+100	+3%	+149	+5%	-	-
62	70		Houston	EE.UU.	2.987	2.700	2.459	2.183	1.795	+287	+11%	+241	+10%	+276	+13%	+1.192	+66%
63	63		Tangshan	China	2.960	2.960	2.532	1.932	s/d	+0	+0%	+428	+17%	+600	+31%	-	-
64	68		Norfolk	EE.UU.	2.938	2.856	2.841	2.656	2.083	+82	+3%	+15	+1%	+185	+7%	+855	+41%
65	71		Balboa	Panamá	2.899	2.663	2.987	2.990	s/d	+236	+9%	-324	-11%	-3	-0%	-	-
66	65		Kobe	Japón	2.864	2.940	2.924	2.801	2.557	-76	-3%	+16	+1%	+123	+4%	+308	+12%
67	43		Tanjung Perak	Indonesia	2.858	3.870	3.560	3.355	s/d	-1.012	-26%	+310	+9%	+205	+6%	-	-
68	67		Nagoya	Japón	2.840	2.880	2.780	2.658	2.817	-40	-1%	+100	+4%	+122	+5%	+23	+1%
69	75		Cartagena	Colombia	2.813	2.530	2.357	2.324	1.064	+283	+11%	+172	+7%	+34	+1%	+1.749	+164%
70	66		Le Havre	Francia	2.786	2.884	2.875	2.518	s/d	-98	-3%	+9	+0%	+357	+14%	-	-
71	64		Durban	Suráfrica	2.770	2.957	2.700	2.620	2.642	-187	-6%	+257	+10%	+80	+3%	+128	+5%
72	52		Marsaxlokk	Malta	2.720	3.310	3.150	3.080	s/d	-590	-18%	+160	+5%	+70	+2%	-	-
73	73		Génova	Italia	2.615	2.609	2.622	2.298	1.767	+6	+0%	-13	-0%	+324	+14%	+849	+48%
74	76		Quanzhou	China	2.580	2.400	2.240	2.092	1.207	+180	+8%	+160	+7%	+149	+7%	+1.373	+114%
75	72		Sydney	Australia	2.573	2.648	2.530	2.364	1.784	-76	-3%	+118	+5%	+167	+7%	+789	+44%
76	82		Zhuhai	China	2.560	2.310	2.270	1.650	s/d	+250	+11%	+40	+2%	+620	+38%	-	-
77	80		Gioia Tauro	Italia	2.523	2.328	2.449	2.797	3.468	+195	+8%	-120	-5%	-349	-12%	-945	-27%
78	97		Puerto Califa (*)	Emiratos Árabes Ud.	2.500	1.700	1.400	1.530	s/d	+800	+47%	+300	+21%	-130	-8%	-	-
79	74		Oakland	EE.UU.	2.500	2.546	2.421	2.370	2.234	-46	-2%	+126	+5%	+51	+2%	+266	+12%
80	81		Charleston	EE.UU.	2.440	2.320	2.178	1.996	1.636	+120	+5%	+142	+7%	+182	+9%	+804	+49%
81	77		Gwangyang	Corea del Sur	2.380	2.400	2.230	2.224	1.810	-20	-1%	+170	+8%	+6	+0%	+570	+31%
82	79		Callao	Perú	2.314	2.341	2.250	2.055	1.203	-27	-1%	+90	+4%	+195	+10%	+1.111	+92%
83	84		San Petersburgo (*)	Rusia	2.239	2.130	1.920	1.745	1.983	+109	+5%	+210	+11%	+175	+10%	+255	+13%
84	83		Karachi (*)	Pakistán	2.161	2.199	2.249	2.100	1.214	-37	-2%	-50	-2%	+149	+7%	+948	+78%
85	78		Osaka (*)	Japón	2.130	2.400	2.320	2.217	1.950	-270	-11%	+80	+3%	+103	+5%	+180	+9%
86	86		Guayaquil	Ecuador	2.084	2.064	1.872	1.822	875	+20	+1%	+193	+10%	+50	+3%	+1.209	+138%
87	88		Gdansk	Polonia	2.073	1.949	1.581	1.299	186	+124	+6%	+368	+23%	+281	+22%	+1.887	>999%

Tan comprometidos como tú

En APM Terminals Algeciras, damos lo mejor de nosotros y nos anticipamos a los retos de la cadena de suministro, aportando las mejores soluciones para tu negocio.

APM TERMINALS
Lifting Global Trade.

Working Together
www.apmterminals.com

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES EN EL MUNDO 2019

Rnk	2019	2018	PUERTO	País	TRÁFICO ANUAL (miles de TEUs)					%2019/2018		%2018/2017		%2017/2016		%2019/2008	
					2019	2018	2017	2016	2008	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%
88	87		Khor Fakkan	Emiratos Árabes Ud.	s/d	2.000	2.321	4.903	2.112	-	-	-321	-14%	-2.582	-53%	-	-
89	90		Haikou	China	1.970	1.850	1.640	s/d	s/d	+120	+6%	+210	+13%	-	-	-	-
90	96		Mersin	Turquía	1.939	1.723	1.592	1.453	8.445	+216	+13%	+131	+8%	+139	+10%	-6.506	-77%
91	89		Southampton	Reino Unido	s/d	1.900	2.035	2.037	1.850	-	-	-135	-7%	-2	-0%	-	-
92	95		Jiaying	China	1.870	1.723	1.442	s/d	s/d	+147	+9%	+280	+19%	-	-	-	-
93	91		Kingston	Jamaica	s/d	1.833	1.560	1.567	s/d	-	-	+273	+18%	-7	-0%	-	-
94	106		Dammam	Arabia Saudí	1.823	1.542	1.582	1.785	1.247	+281	+18%	-41	-3%	-202	-11%	+576	+46%
95	94		Alejandro-El Dekheila	Egipto	1.815	1.733	1.613	1.634	1.264	+82	+5%	+120	+7%	-21	-1%	+550	+44%
96	93		Taichung	Taiwán	1.794	1.740	1.661	1.535	1.239	+54	+3%	+79	+5%	+126	+8%	+555	+45%
97	99		Montreal	Canadá	1.745	1.679	1.537	1.448	1.473	+66	+4%	+142	+9%	+90	+6%	+272	+18%
98	105		Wuhan	China	1.700	1.570	1.520	s/d	s/d	+130	+8%	+50	+3%	-	-	-	-
99	85		Shahid Rajaei (Bandar Abbas)	Irán	1.683	2.099	2.607	2.130	2.000	-416	-20%	-508	-19%	+477	+22%	-318	-16%
100	104		Zeebrugge	Bélgica	1.680	1.578	1.520	1.399	2.210	+102	+6%	+58	+4%	+121	+9%	-530	-24%
101	98		Londres	Reino Unido	s/d	1.680	1.550	1.497	s/d	-	-	+130	+8%	+53	+4%	-	-
102	102		Taipei	Taiwán	1.620	1.660	1.562	1.477	s/d	-40	-2%	+98	+6%	+84	+6%	-	-
103	101		San Antonio	Chile	1.574	1.661	1.297	1.288	s/d	-87	-5%	+364	+28%	+9	+1%	-	-
104	113		San Juan	Puerto Rico	1.547	1.405	1.199	1.270	s/d	+141	+10%	+206	+17%	-71	-6%	-	-
105	124		Lomé	Togo	1.500	1.200	1.194	822	s/d	+300	+25%	+6	+1%	+372	+45%	-	-
106	110		Ashdod	Israel	1.500	1.480	1.525	1.443	828	+20	+1%	-45	-3%	+82	+6%	+672	+81%
107	108		Bangkok	Tailandia	1.500	1.500	1.950	1.490	1.375	+0	+0%	-450	-23%	+460	+31%	+125	+9%
108	107		Penang	Malasia	1.493	1.510	1.507	1.437	918	-18	-1%	+3	+0%	+70	+5%	+575	+63%
109	114		Marsella (*)	Francia	1.485	1.380	1.362	1.252	s/d	+105	+8%	+18	+1%	+110	+9%	-	-
110	111		Keelung	Taiwán	1.455	1.470	1.418	1.388	s/d	-15	-1%	+52	+4%	+30	+2%	-	-
111	100		Buenos Aires	Argentina	1.445	1.667	1.489	1.428	1.781	-223	-13%	+179	+12%	+60	+4%	-336	-19%
112	112		Haifa	Israel	1.440	1.470	1.343	1.265	1.396	-30	-2%	+127	+9%	+78	+6%	+44	+3%
113	118		Mombasa	Kenia	1.425	1.328	1.190	1.091	s/d	+97	+7%	+138	+12%	+99	+9%	-	-
114	92		Sines	Portugal	1.423	1.750	1.669	1.513	233	-327	-19%	+81	+5%	+156	+10%	+1.190	+511%
115	109		La Spezia	Italia	1.409	1.486	1.474	1.272	1.246	-76	-5%	+12	+1%	+201	+16%	+163	+13%
116	103		Chennai	India	1.384	1.620	1.549	1.495	1.143	-236	-15%	+71	+5%	+54	+4%	+241	+21%
117	120		Shantou	China	1.350	1.310	s/d	s/d	s/d	+40	+3%	-	-	-	-	-	-
118	122		Jacksonville	EE.UU.	1.338	1.270	1.033	968	697	+68	+5%	+237	+23%	+65	+7%	+641	+92%
119	119		Lázaro Cárdenas	México	1.319	1.315	1.149	1.115	s/d	+4	+0%	+166	+14%	+34	+3%	-	-
120	115		Brisbane	Australia	1.310	1.380	1.285	1.175	s/d	-70	-5%	+95	+7%	+110	+9%	-	-
121	129		Hai Phong (*)	Vietnam	1.270	1.165	1.087	1.000	s/d	+105	+9%	+79	+7%	+87	+9%	-	-
122	125		Limón-Moin	Costa Rica	1.248	1.188	1.200	1.177	853	+61	+5%	-12	-1%	+22	+2%	+395	+46%
123	127		Tauranga	Nueva Zelanda	1.233	1.182	1.086	954	582	+51	+4%	+96	+9%	+132	+14%	+651	+112%
124	121		Beirut	Líbano	1.230	1.307	1.305	1.147	945	-77	-6%	+2	+0%	+158	+14%	+285	+30%
125	131		Itajaí	Brasil	1.230	1.150	999	209	s/d	+80	+7%	+151	+15%	+791	+379%	-	-
126	123		Honolulu	EE.UU.	s/d	s/d	1.205	1.212	1.124	-	-	-	-	-7	-1%	-	-
127	137		Prince Rupert	Canadá	1.200	1.026	927	737	s/d	+174	+17%	+99	+11%	+190	+26%	-	-
128	117		Caucedo	República Dominicana	1.193	1.332	1.236	919	s/d	-139	-10%	+96	+8%	+317	+35%	-	-
129	126		Southern Mindanao	Filipinas	1.167	1.182	1.094	956	s/d	-16	-1%	+89	+8%	+137	+14%	-	-
130	128		Veracruz	México	1.144	1.176	1.117	965	s/d	-32	-3%	+59	+5%	+152	+16%	-	-
131	116		Buenaventura	Colombia	1.121	1.368	896	865	s/d	-247	-18%	+472	+53%	+31	+4%	-	-
132	134		Miami	EE.UU.	1.120	1.084	1.024	1.028	828	+36	+3%	+60	+6%	-4	-0%	+292	+35%
133	136		Casablanca	Marruecos	1.090	1.036	987	951	s/d	+54	+5%	+49	+5%	+36	+4%	-	-
134	138		Baltimore	EE.UU.	1.074	1.023	962	870	613	+51	+5%	+61	+6%	+92	+11%	+461	+75%
135	130		Damietta	Egipto	1.068	1.151	1.131	810	1.125	-83	-7%	+19	+2%	+321	+40%	-57	-5%
136	133		Port Everglades	EE.UU.	1.053	1.108	1.077	1.037	985	-55	-5%	+32	+3%	+40	+4%	+68	+7%
137	135		Freeport (BS)	Bahamas	s/d	1.050	850	1.200	s/d	-	-	+200	+23%	-350	-29%	-	-
138	141		Johor	Malasia	1.043	942	901	827	s/d	+102	+11%	+41	+5%	+74	+9%	-	-
139	132		Las Palmas	España	1.007	1.141	1.183	946	1.312	-134	-12%	-43	-4%	+238	+25%	-306	-23%
140	139		Koper	Eslovenia	959	988	912	845	354	-29	-3%	+77	+8%	+67	+8%	+605	+171%
141	140		Auckland	Nueva Zelanda	940	974	952	907	s/d	-34	-3%	+21	+2%	+45	+5%	-	-
142	150		Paranaguá	Brasil	915	814	752	725	s/d	+102	+13%	+61	+8%	+27	+4%	-	-
143	142		Dandong	China	s/d	908	1.863	1.990	220	-	-	-955	-51%	-127	-6%	-	-
144	143		Valparaiso	Chile	899	903	1.074	884	s/d	-5	-1%	-170	-16%	+190	+21%	-	-
145	148		Altamira (*)	México	889	820	803	685	s/d	+69	+8%	+17	+2%	+118	+17%	-	-
146	144		Ciudad del Cabo	Suráfrica	886	898	882	927	s/d	-12	-1%	+16	+2%	-45	-5%	-	-
147	146		Tema (*)	Ghana	878	836	956	894	s/d	+42	+5%	-120	-13%	+63	+7%	-	-
148	145		Yibuti	Yibuti	s/d	847	928	987	s/d	-	-	-81	-9%	-59	-6%	-	-
149	147		Kolkata	India	844	830	796	772	429	+14	+2%	+34	+4%	+24	+3%	+415	+97%
150	149		Liverpool	Reino Unido	s/d	819	s/d	727	s/d	-	-	-	-	-	-	-	-
151	157		V.O. Chidambaram	India	804	739	698	642	439	+65	+9%	+41	+6%	+56	+9%	+365	+83%
152	156		Livorno	Italia	790	748	734	800	779	+42	+6%	+14	+2%	-66	-8%	+11	+1%
153	161		Trieste	Italia	790	725	616	486	336	+64	+9%	+109	+18%	+130	+27%	+454	+135%
154	160		Dublin	Irlanda	774	727	698	664	s/d	+47	+6%	+29	+4%	+35	+5%	-	-
155	155		Gotemburgo	Suecia	772	750	644	798	s/d	+22	+3%	+106	+16%	-154	-19%	-	-
156	151		Portonave	Brasil	752	806	812	895	s/d	-54	-7%	-6	-1%	-83	-9%	-	-
157	152		Montevideo	Uruguay	750	798	939	888	s/d	-48	-6%	-142	-15%	+51	+6%	-	-
158	171		Itapoa	Brasil	735	634	592	548	s/d	+101	+16%	+42	+7%	+45	+8%	-	-
159	153		Ngqura	Suráfrica	734	775	806	572	s/d	-41	-5%	-31	-4%	+234	+41%	-	-
160	163		Abidjan	Costa de Marfil	731	675	664	636	s/d	+56	+8%	+11	+2%	+28	+4%	-	-
161	154		Klaipeda	Lituania	703	750	472	443	373	-47	-6%	+278	+59%	+29	+7%	+330	+88%
162	162		Dakar	Senegal	s/d	700	571	540	s/d	-	-	+130	+23%	+31	+6%	-	-
163	165		Leixões	Portugal	686	670	635	659	s/d	+16	+2%	+35	+6%	-24	-4%	-	-
164	178		Nápoles	Italia	682	583	510	483	482	+99	+17%	+73	+14%	+26	+5%	+200	+42%
165	168		HaminaKotka	Finlandia	678	653	687	631	s/d	+24	+4%	-33	-5%	+55	+9%	-	-
166	166		Constanza	Rumanía	666	668	696	711	s/d	-2	-0%	-28	-4%	-15	-2%	-	-
167	176		Odesa	Ucrania	650	593	421	464	572	+57	+10%	+172	+41%	-44	-9%	+78	+14%
168	177		Nueva Orleans	EE.UU.	649	591	533	532	235	+57	+10%	+59	+11%	+0	+0%	+413	+176%
169	169		Esmirna	Turquía	s/d	648	639	682	895	-	-	+8	+1%	-43	-6%	-	-
170	164		Puerto Cortés	Honduras	644	671	642	622	572	-27	-4%	+29	+4%	+20	+3%	+71	+12%

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES EN EL MUNDO 2019

Rnk	2019	2018	PUERTO	País	TRÁFICO ANUAL (miles de TEUs)					%2019/2018		%2018/2017		%2017/2016		%2019/2008	
					2019	2018	2017	2016	2008	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%
171	173		Novorossiysk	Rusia	638	620	596	484	381	+18	+3%	+24	+4%	+112	+23%	+257	+67%
172	167		Sokhna	Egipto	635	655	s/d	s/d	s/d	-20	-3%	-	-	-	-	-	-
173	170		Bilbao	España	628	638	605	597	557	-10	-2%	+34	+6%	+8	+1%	+71	+13%
174	159		Jubail	Arabia Saudí	628	727	674	535	s/d	-99	-14%	+53	+8%	+139	+26%	-	-
175	175		Cochin	India	620	595	556	491	261	+25	+4%	+39	+7%	+65	+13%	+359	+138%
176	174		Philadelphia	EE.UU.	s/d	600	545	460	256	-	-	+55	+10%	+86	+19%	-	-
177	172		Venezia	Italia	593	632	611	606	379	-39	-6%	+21	+3%	+6	+1%	+214	+56%
178	182		Coronel	Chile	574	528	431	433	s/d	+46	+9%	+97	+22%	-1	-0%	-	-
179	181		Aarhus	Dinamarca	574	540	513	455	s/d	+34	+6%	+27	+5%	+58	+13%	-	-
180	179		Santo Tomas de Castilla	Guatemala	565	554	567	614	411	+11	+2%	-12	-2%	-48	-8%	+154	+38%
181	158		Rio Grande (*)	Brasil	549	737	744	705	s/d	-188	-26%	-7	-1%	+39	+5%	-	-
182	180		Halifax	Canadá	547	547	559	481	s/d	-1	-0%	-12	-2%	+79	+16%	-	-
183	183		Helsinki	Finlandia	530	510	491	451	s/d	+20	+4%	+19	+4%	+40	+9%	-	-
184	189		Haina	República Dominicana	508	480	489	445	s/d	+28	+6%	-9	-2%	+44	+10%	-	-
185	187		Puerto Quetzal	Guatemala	508	486	367	427	280	+21	+4%	+119	+32%	-60	-14%	+228	+81%
186	188		Visayas	Filipinas	506	485	437	403	s/d	+21	+4%	+47	+11%	+34	+8%	-	-
187	194		Visakhapatnam	India	504	450	389	367	86	+54	+12%	+61	+16%	+22	+6%	+418	+486%
188	190		Anchorage (*)	EE.UU.	481	472	461	471	544	+10	+2%	+11	+2%	-10	-2%	-63	-12%
189	199		Southern Luzon	Filipinas	478	417	329	265	s/d	+61	+15%	+89	+27%	+64	+24%	-	-
190	192		Suape	Brasil	476	455	461	391	s/d	+22	+5%	-6	-1%	+70	+18%	-	-
191	191		Riga	Letonia	467	469	446	386	207	-2	-0%	+23	+5%	+60	+16%	+260	+126%
192	195		Lisboa	Portugal	459	428	495	391	s/d	+30	+7%	-67	-14%	+104	+27%	-	-
193	185		Puerto Barrios	Guatemala	456	490	456	428	249	-34	-7%	+34	+7%	+28	+6%	+207	+83%
194	197		Dunkerke	Francia	450	421	377	347	s/d	+29	+7%	+44	+12%	+30	+9%	-	-
195	196		Tesalónica	Grecia	449	424	402	344	239	+25	+6%	+22	+5%	+58	+17%	+210	+88%
196	231		Deendayal	India	446	243	118	10	138	+203	+84%	+125	+106%	+108	>999%	+308	+223%
197	201		Argel	Argelia	445	387	s/d	s/d	s/d	+58	+15%	-	-	-	-	-	-
198	198		Puerto Cabello	Venezuela	s/d	418	s/d	s/d	s/d	-	-	-	-	-	-	-	-
199	193		Salerno	Italia	413	453	455	389	330	-40	-9%	-1	-0%	+66	+17%	+83	+25%
200	184		Santa Cruz de Tenerife	España	411	509	467	371	398	-98	-19%	+42	+9%	+96	+26%	+13	+3%
TOTAL					750.257	734.878	704.545	664.675	530.543	+2%		+4%		+6%		+41%	

Incluye 300 puertos con datos de 2019 conocidos y 450 en total. Para el cálculo de interanuales, en el caso de los puertos sin datos (s/d), utilizamos el último dato disponible. (*): Estimaciones. Fuente: Puertos del Estado, ESPO, CEPAL, Alphaliner, Lloyd's List, asociaciones portuarias y memorias de las autoridades portuarias. Nota: El dato de los puertos indios corresponde a ejercicios que se cierran el 31 de marzo de cada año. Datos en miles de TEUs. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

UN PERIÓDICO DE

CINCO ESTRELLAS

TRANSPORTE MARÍTIMO LOGÍSTICA

TRANSPORTE AÉREO TRANSPORTE POR CARRETERA TRANSPORTE POR FERROCARRIL

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

www.TransporteXXI.com

COMPAÑÍA DE SERVICIOS MARÍTIMOS

Contacto: 96 396 49 80
fax: 96 375 30 05
email: info@intercontainer.es

AUTORIZACIÓN DE USO TT-0014
Fundación Marca de Garantía
Puerto de Valencia

Calidad

Almacenaje

INTERCONTAINER

Transporte

Depósito contenedores • Reparación contenedores • Venta y Alquiler de contenedores

Sedes:

Alfajar: Prolongación C/ de la Gloria s/n • 46910 Alfajar (Valencia) (Junto a Casterllar-Oliveral)
Alcacer: C/ del Gremis nave 4 • Polígono L'Alter • 46290 Alcacer (Valencia)
Ribarroja: Parque Logístico de Valencia • Buzón nº 18 • 46190 Ribarroja del Turia (Valencia)

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES

Tráfico global de contenedores | Ranking de puertos

TOP 50 PUERTOS DE CONTENEDORES EN 2019

Rk.	2019	2018	PUERTO	País	TEUs 2019	Rk.	2019	2018	PUERTO	País	TEUs 2019
1	1		Shanghái	China	43.300	26	26		Suzhou	China	6.270
2	2		Singapur	Singapur	37.200	27	32		El Pireo	Grecia	5.650
3	3		Ningbo-Zhoushan	China	27.530	28	25		Yingkou	China	5.480
4	4		Shenzhen	China	25.770	29	29		Valencia	España	5.440
5	6		Guangzhou	China	22.830	30	31		Manila	Filipinas	5.316
6	5		Busan (*)	Corea del Sur	21.910	31	33		Algeciras	España	5.125
7	8		Qingdao	China	21.010	32	30		Jawahartal Nehru Port	India	5.031
8	7		Hong Kong	China	18.360	33	36		Mundra	India	5.000
9	9		Tianjin	China	17.300	34	28		Bremen/Bremerhaven	Alemania	4.857
10	11		Róterdam	Holanda	14.800	35	47		Tánger-Med	Marruecos	4.802
11	10		Dubai	EAU	14.100	36	34		Lianyungang	China	4.780
12	12		Port Klang	Malasia	13.581	37	37		Savannah	EE.UU.	4.600
13	13		Amberes	Bélgica	11.870	38	35		Tokyo	Japón	4.514
14	14		Xiamen	China	11.120	39	41		Rizhao	China	4.500
15	15		Kaohsiung	Taiwán	10.429	40	42		Foshan	China	4.440
16	17		Los Angeles	EE.UU.	9.338	41	39		Jeddah	Arabia Saudí	4.434
17	19		Hamburgo	Alemania	9.260	42	38		Colón	Panamá	4.379
18	18		Tanjung Pelepas	Malasia	9.077	43	44		Santos	Brasil	4.165
19	16		Dalian	China	8.760	44	50		Salalah	Omán	4.000
20	21		Laem Chabang	Tailandia	8.100	45	40		Duisburg	Alemania	4.000
21	22		Jakarta (*)	Indonesia	7.900	46	45		Felixstowe (*)	Reino Unido	3.778
22	20		Long Beach	EE.UU.	7.632	47	46		The Northwest Seaport Alliance	EE.UU.	3.775
23	23		New York/New Jersey	EE.UU.	7.471	48	54		Cai Mep	Vietnam	3.750
24	24		Colombo	Sri Lanka	7.200	49	55		Dongguan	China	3.680
25	27		Saigón (Ho Chi Minh)	Vietnam	6.600	50	58		Port Said (*)	Egipto	3.658

Datos en miles de TEUs. (*) Estimaciones. Elaboración: TRANSPORTE XXI.



TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES



Alianzas navieras | Evolución del mercado mundial



Los puertos españoles empiezan a recibir los nuevos megabuques de más de 24.000 TEUs de forma regular / APB

ESPAÑA MANTIENE SU POSICIÓN

Los consorcios '2M', 'Ocean Alliance' y 'The Alliance' reafirman sus compromisos con los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona

España sigue siendo una pieza clave en la estrategia de los grandes armadores mundiales. El mercado español, que caminaba a un escenario de bonanza con un flujo de 20 millones de TEUs en los próximos cinco años, se detendrá fruto del impacto del Covid-19.

Pese a esta coyuntura, el mercado español es muy atractivo por sus altos índices de 'import-export', el 50 por ciento de los volúmenes, y una adecuada productividad.

En este sentido, la aparición de las alianzas navieras no ha venido a suponer con el paso de los años grandes cambios en el mercado español, pero sí que ha supuesto una transformación en el negocio de puertos y terminales, una situación que se traslada día a día al resto de la cadena logística del contenedor.

Durante 2020, los consorcios '2M', 'Ocean Alliance' y 'The Alliance', formados por las principales navieras mundiales, están manteniendo sus compromisos con los puertos españoles. Bahía de Algeciras, Valen-

1%
de reducción de
oferta en seis
meses

cia y Barcelona son los receptores de los servicios interoceánicos que mantienen las tres alianzas y que permiten líneas directas con el norte de Europa, Extremo Oriente y América, al haber mantenido, hasta

la aparición de la pandemia, las frecuencias y, eso sí, aumentando el tamaño de los buques, pero con una reducción de la oferta global de un 1 por ciento respecto a inicios de 2020.

ESCENARIO DE FLOTA

La alianza '2M', formada por Maersk Line y MSC, mantenía al inicio del segundo semestre una bodega de 7.687.567 TEUs, un 3,5 por ciento menos que el volumen que manejaba a principios de año, fruto de la retirada de buques de la danesa del mercado. La '2M' se mantiene, pese a ello, como el consorcio líder del mercado marítimo de línea regular de contenedores. La principal novedad en 2019 de la '2M' fue el inicio de una cooperación estratégica con la naviera israelí ZIM, con la que se procedió a dar continuidad al acuerdo alcan-

zado en julio de 2018 en la rutas entre Asia y la costa este de Estados Unidos.

Por su parte, las navieras CMA CGM, Cosco Shipping y Evergreen renovaron este año su consorcio 'Ocean Alliance' lanzado en 2017. Hay que destacar que Cosco integró durante 2019 a OOCL dentro de su entramado.

Los armadores han decidido renovar su compromiso con una oferta renovada de servicios que comenzó a aplicarse el pasado 1 de abril, que han materializado en el producto "Ocean Alliance Day 4 Product". Al cierre del primer semestre, la 'Ocean Alliance' sumaba una oferta de bodega de 6.865.331 TEUs, una cifra que supone un descenso del 0,71 por ciento respecto al volumen manejado a inicios de 2020.

Por último, la principal novedad en 2020 en el escena-

CONCENTRACIÓN Y FIABILIDAD

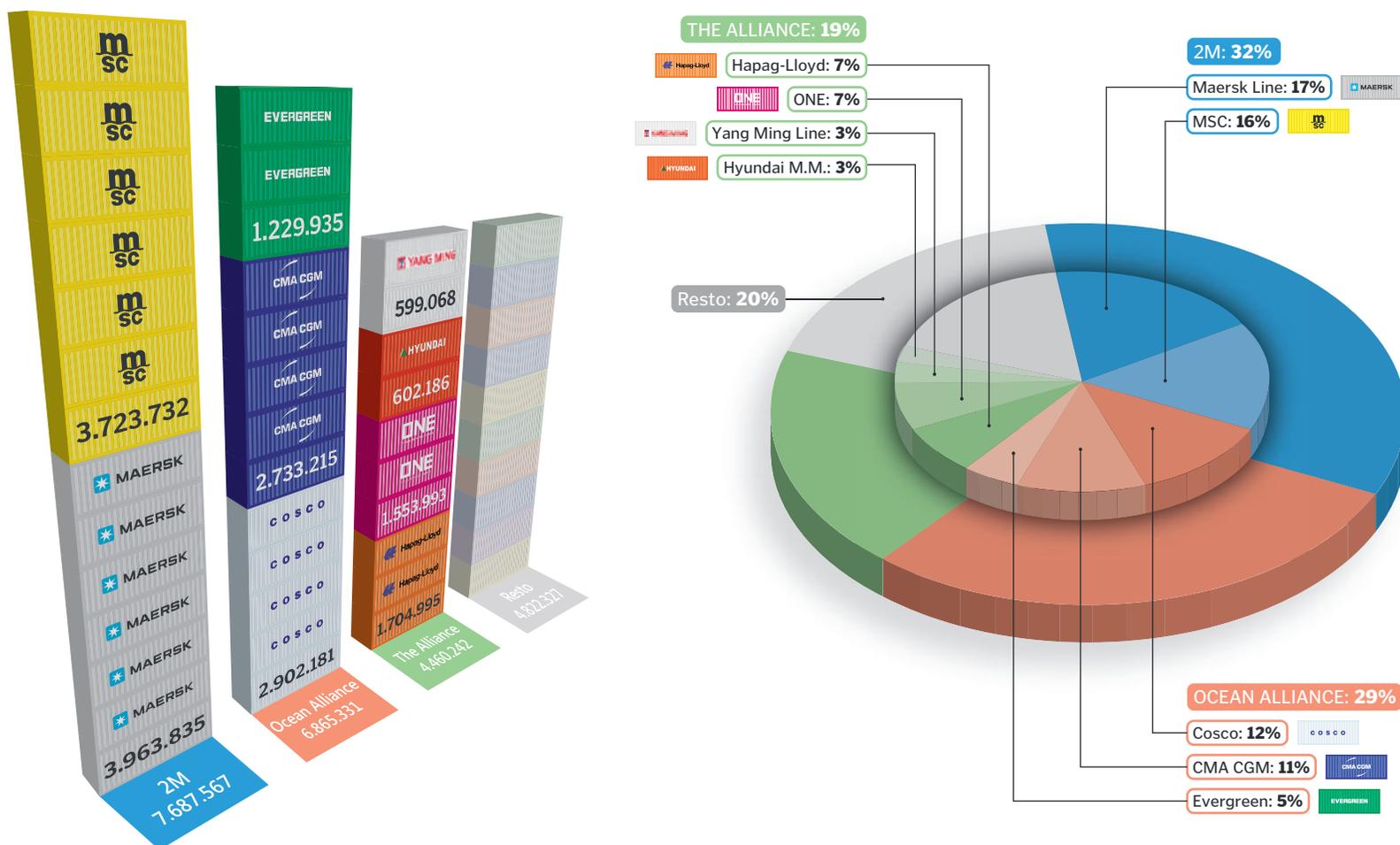
Con las alianzas marítimas, el tamaño de los buques en los puertos se ha disparado y se necesita articular nuevas estrategias para llenar sus bodegas. El desarrollo de la intermodalidad o el posicionamiento de nuevos servicios feeder está generando nuevas oportunidades de desarrollo, incluso para los puertos de pequeño tamaño que han empezado a captar servicios marítimos en los dos últimos años.

España sigue siendo un punto de transbordo interoceánico, donde los armadores también consiguen carga local, lo que permite abaratar sensiblemente el coste unitario de los contenedores manipulados. Hoy los puertos de Valencia, Algeciras y Barcelona están posicionados como referencia en el Mediterráneo para los grandes armadores mundiales, radas que junto al enclave portugués de Sines, el italiano de Gioia Tauro y el marroquí de Tánger-Med, son los grandes puertos en el movimiento de mercancías de los tres consorcios navieros mundiales.

La tendencia del mercado mantiene su travesía hacia una mayor concentración. La necesidad de concentrar volúmenes amplios para ofrecer una red atractiva de servicios y la activación de nuevos megabuques que reducen los costes de escala son necesarios para ser competitivo. En este escenario, una de las principales preocupaciones de las navieras es mejorar la fiabilidad de sus escalas.

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES

CUOTA DE MERCADO POR ALIANZA



Datos cerrados a 2 de julio de 2020.. Todos los porcentajes son totales sobre la capacidad total mundial. Datos en TEUs. Fuente: Alphaliner. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

rio de las alianzas navieras ha sido la incorporación de Hyundai Merchant Marine (HMM) al consorcio 'The Alliance' desde el pasado 1 de abril, donde comparte espacios en los servicios marítimos junto a la ale-

mana Hapag-Lloyd, la japonesa ONE y la taiwanesa Yang Ming Line. Con su aparición estelar en la alianza, la surcoreana HMM ha empezado a desplegar en las rutas Asia-Europa una serie de 12 bu-

ques de 24.000 TEUs, lo que supone que la compañía dispondrá de unidades similares a las que, por ejemplo, la suiza MSC tiene en servicio y que ya han empezado a escalar con asiduidad en los puertos de

Algeciras, Valencia y Barcelona. Esto ha supuesto que 'The Alliance' haya aumentado su oferta de bodega en 2020 en un 3,5 por ciento, con 4.460.242 TEUs al cierre del primer semestre de 2020.

Mercancía General Altamente Especializada

>90 Servicios Marítimos (Directos & Feeder)

>1.300 Conexiones Reefer

lo-lo & ro-ro

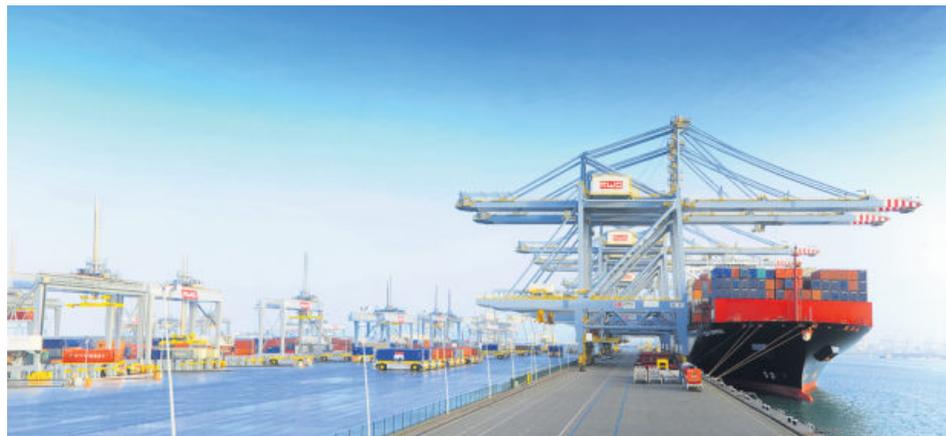
Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

El negocio del contenedor | Terminalistas

CONTINUA LA TRANSFORMACIÓN

Los terminalistas siguen reforzando sus sinergias con el resto de los operadores de la cadena logística



Instalaciones de 'Rotterdam World Gateway' / RTG

Los grupos terminalistas continuaron durante el pasado año su proceso de transformación en su apuesta por reforzar las sinergias con el resto de los operadores de la cadena logística. El objetivo: aumentar los servicios de valor añadido e incrementar los niveles de eficiencia. China Merchants Port Holdings (CMPort), que lidera el ranking con 111,7 millones de TEUs, busca aprovechar las oportunidades que surgen de la nueva Ruta de la seda, así como la migración de las industrias internacionales. Después de identificar los puertos de entrada del sudeste asiático y el sur de Asia como objetivos clave de inversión, ha adquirido ocho terminales de CMA CGM en el sudeste asiático, el sur de Asia, Europa y el mar Caribe, a través de su filial Terminal Link. CMPort está buscando desarrollar el modelo de desarrollo de parques industriales "port-park-city", iniciado en la Zona de Libre Comercio Internacional de Djibouti a principios de 2019, y que registra cerca de un centenar de empresas. Esta iniciativa se basa en agregar valor con los aportes locales para contribuir a la generación de carga portuaria. El grupo también refuerza su estrategia de digitalización, con su plataforma de comercio electrónico CM ePort destinada a la industria portuaria y marítima

de sus terminales, y que ha arrancado en West Shenzhen (China). Además, la primera operación de control remoto de grúa pórtico con neumáticos (RTG) bajo una red 5G está en marcha en la terminal de contenedores de Mawan. Por otra parte, el primer operador anticipa una recuperación frágil para la economía mundial en 2020, debido a factores desfavorables, que incluyen las incertidumbres comerciales y los efectos de la pandemia del Covid-19.

Por su parte, Cosco Shipping Ports, que manipuló 98,6 millones de TEUs, continuó consolidando durante el pasado ejercicio su red de terminales, mejorando las sinergias con la naviera del grupo y con los socios de la 'Ocean Alliance', y estableciendo una plataforma de la cadena de suministro portuaria para desarrollar el negocio logístico. El terminalista chino sigue inmerso en su plan quinquenal diseñado en 2016, que se marcó el objetivo de un crecimiento del 50 por ciento en sus activos totales y duplicar el beneficio neto para 2021. Cosco Shipping Ports adquirió el 60 por ciento de la terminal de Chancay en Perú. También firmó un acuerdo con PSA Corporation para añadir dos nuevos atraques en la terminal Cosco-PSA (CPT) de Boao, en Hainan y puso en marcha CSP Abu Dhabi Terminal, en el puerto de Kha-

lifa, Abu Dhabi. Cosco desarrollará en el puerto chino de Guangzhou una plataforma portuaria para la cadena de suministro con servicios logísticos de almacenaje de alta gama para dar respuesta a las industrias.

El grupo Cosco junto con CMA CGM, Hapag-Lloyd, Hutchison Ports, OOCL,

Port of Qingdao, PSA International y Shanghai International Port Group (SIPG) compartirán accionariado en Global Shipping Business Network (GSBN). Este consorcio busca, a través de la tecnología 'Blockchain', facilitar una plataforma de intercambio de datos segura y confiable en la cadena de suministro para acelerar la transformación digital de la industria marítima.

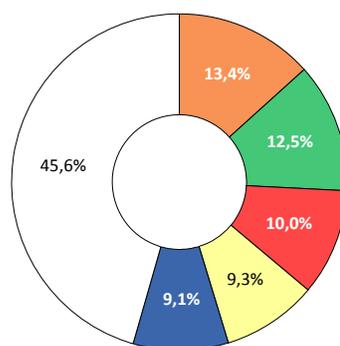
Maersk, el grupo al que pertenece APM Terminals, continúa con su proceso de transformación para convertirse en el integrador de la logística de los contenedores, conectando y simplificando las cadenas de suministro de los clientes. Conforme con este objetivo, APM Terminals se centra en ser operador portuario tras la venta a Maersk de su red de terminales interiores de APM Terminals Inland Services.

Entre los principales proyectos del operador en 2019 está la firma de un memorando de entendimiento con Sahathai Terminal PLC (PORT) y Mitr Phol Sugar para acometer una terminal de contenedores con capacidad de 345.000

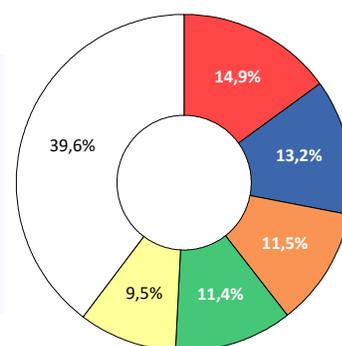
RANKING DE TERMINALISTAS MUNDIALES

Rk	GRUPO	Cuota	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2008	%19/18	%19/08
1	China Merchants	14,9%	111.720	109.600	102.900	95.800	83.660	80.840	50.480	+1,9%	+121,3%
3	Cosco Shipping Ports (*)	13,2%	98.680	94.857	87.310	79.337	75.329	67.300	45.879	+4,0%	+115,1%
2	Hutchison	11,5%	86.000	84.600	84.700	81.400	83.800	82.900	67.600	+1,7%	+27,2%
4	PSA International	11,4%	85.200	81.000	74.240	67.630	64.100	65.400	63.200	+5,2%	+34,8%
5	DP World	9,5%	71.248	71.419	70.100	63.700	61.700	59.878	46.800	-0,2%	+52,2%
6	APM Terminals (***)	5,5%	41.227	43.260	39.700	37.300	36.000	38.300	34.000	-4,7%	+21,3%
7	TIL -MSC	4,5%	34.000	34.000	s/d	s/d	16.748	16.500	10.000	0,0%	+240,0%
8	SSA Marine	2,3%	17.200	14.000	14.000	14.000	12.500	11.000	7.400	+22,9%	+21,2%
9	Eurogate	1,9%	14.100	11.300	14.410	15.996	15.531	14.839	14.195	+24,8%	-95,9,4%
10	CMA CGM (**)	1,5%	11.300	14.100	19.000	15.600	13.000	12.200	6.500	-19,9%	+73,8%
	TOTAL 10	76,1%	570.675	558.136	506.360	470.763	462.368	449.157	346.054	+2,2%	+64,9%
	TOTAL MERCADO	100,0%	750.257	734.878	704.545	664.675	648.030	669.541	530.543	+2,1%	+41,4%

► 2008



► 2019



(*) No incluye el tráfico de sus subsidiarias. (**) Incluye Terminal Link. Datos en miles de TEUs.

(***). Estimaciones. Elaboración TRANSPORTE XXI en base a datos proporcionados por las compañías.

Nota: Para el cálculo de interanuales, en el caso de los puertos sin datos (s/d), utilizamos el último dato disponible.

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES

TEUs en Bangkok, Tailandia. Además, inauguró APM Terminals Moín (Costa Rica) y puso en marcha la terminal 3 de MPS en el Puerto de Tema (Ghana). Por su parte, CMA CGM acordó con China Merchants Port la venta de ocho terminales portuarias por 815 millones de dólares (unos 724 millones de euros) a Terminal Link, la empresa conjunta participada en un 51 por ciento por el grupo galo y en un 49 por ciento restante por el asiático. Este acuerdo incluye las instalaciones de Odessa (Ucrania); CMA CGM PSA Lion Terminal (CPLT) en Singapur; Kingston Freeport Terminal (Jamaica); Rotterdam World Gateway (Países Bajos); Qingdao Qianwan United Advance Container Terminal (China); Ciudad Ho Chi Minh (Vietnam); Laem Chabang (Tailandia); y Umm Qasr (Iraq). La operación se encuadra dentro del objetivo de CMA CGM por reducir su deuda y aumentar su liquidez tras la adquisición de Ceva Logistics durante el pasado año por más de 1.700 millones de dólares (1.511 millones de euros).

**CMA CGM ACORDÓ
CON CHINA
MERCHANTS PORT
LA VENTA DE OCHO
TERMINALES A LA
EMPRESA CONJUNTA
DE TERMINAL LINK**

**TIL TOMÓ EN 2019
EL CONTROL DE
MEDCENTER
CONTAINER
TERMINAL EN EL
PUERTO ITALIANO DE
GIOIA TAURO, TRAS
COMPRAR A
CONTSHIP ITALIA EL
50% QUE LE
FALTABA**



Vista aérea de las nuevas instalaciones de APM Terminals Moín en Costa Rica / APM TERMINALS

Por último, Terminal Investment Limited (TIL) tomó el pasado año el control de Medcenter Container Terminal (MCT), en el puerto italiano de Gioia Tauro, tras comprar a Contship Italia el 50 por ciento que le faltaba de las instalaciones a través de la filial Itaterminaux. La terminalista perteneciente a MSC acometerá una inver-

sión de 120 millones de euros para alcanzar un rendimiento de cuatro millones de TEUs en dicha dársena italiana.

TIL también adquirió una participación minoritaria del 25 por ciento en Seattle Terminals, que actualmente opera la Terminal 18, e invertirá junto con Northwest Seaport Alliance en la renovación y reur-

banización de la terminal 5 de este puerto norteamericano.

La compañía de MSC ha formado una empresa conjunta con Peel Ports Group (PPG), al 50 por ciento, para desarrollar la terminal de contenedores de aguas profundas Liverpool 2 en el puerto británico, en la costa oeste del Reino Unido.

PORTO DE SINES PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA



O porto de águas profundas de Sines está apto a receber os maiores navios do mundo e a movimentar todos os tipos de cargas, oferecendo ligações diretas regulares aos principais mercados dos cinco continentes. Com elevados índices de produtividade e operações 24 horas por dia, Sines potencia a economia e as exportações nacionais, assumindo-se como a Porta Atlântica da Europa.

www.portodesines.pt

El negocio del contenedor | Impacto de la crisis en el tamaño de los buques

EL FIN DEL GIGANTISMO... O NO

La mayor crisis en la historia del transporte marítimo obliga a un replanteamiento del negocio de los portacontenedores, del que no desaparecen los ‘megaships’, pero se hace necesario reorientar su uso

A principios de 2019, analistas y expertos del mercado de contenedores auguraban un deseado crecimiento sostenido para la demanda de transporte y una necesidad mundial de mayor espacio de carga. No era una novedad, puesto que, aunque 2018 fue un año flojo desde el punto de vista comercial, el negocio llevaba creciendo sin descanso diez años seguidos y se preveía, al menos, cinco años más de crecimiento discreto, pero sostenido.

Además, la repentina bonanza del mercado a finales de 2019 propició que los armadores siguieran encargando buques -no en cantidad, pero sí en capacidad-, debido a las perspectivas económicas, pero también a la necesidad de renovar tecnológicamente la flota para adaptarse a la normativa IMO 2020. De hecho, durante este año se entregarán 30 portacontenedores del tipo ULCV (portacontenedores ultra grandes), 26 en 2021 y 20 más en 2022. Buena parte de estos buques van a ser gemelos del que ya se ha convertido en el portacontenedores más grande del mundo: el “HMM Algeciras”, propiedad de Hyundai Merchant Marine, con una capacidad de 24.000 TEUs, una eslora de casi 400 metros, una manga de 61 metros y 32,2 metros de calado.

El resto de los buques por entregar, fueron encargados mayoritariamente por las cuatro grandes navieras de escala global, MSC, OOCL y Cosco, que han protagonizado en los últimos años la carrera por encargar los buques más grandes de la tierra, con capacidades entre los 21.000 y los 24.000 TEUs. La pandemia del COVID-19 y la caída del mercado han provocado que los armadores y transportistas tuvie-

ran que anclar centenares de buques por falta de carga o, incluso, con la mercancía paralizada por el receptor o el puerto de destino. Esta abundancia de espacio disponible ha provocado enormes pérdidas a muchos propietarios. Sin embargo, el corto y el medio plazo no son previsibles para los analistas de mercado y resulta muy complicado adelantar cómo evolucionarán los mercados sin constatar antes la recuperación económica. Según ha señalado Lars Jensen, CEO del analista de mercado Sea Intelligence, “estamos en un momento de excepción para la gestión empresarial. Y va a ser absolutamente clave. No va a haber manera de tener una cadena de suministro estable funcionando hasta que lleguemos al otro lado del rebote”. Otros analistas han señalado que hasta que se dibuje una nueva estabilidad, la clave para la supervivencia de

ALGUNOS ANALISTAS ESTIMAN QUE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL PODRÍA MANTENERSE EN CRISIS HASTA 2025

las compañías de transporte de contenedores se encuentra en una palabra clave: el suministro. Si antes se trataba de prever la demanda, ahora se piensa en el suministro continuado. Lo que significa menos megabuques y más barcos intermedios e incluso pequeños para rutas fijas que no sean transoceánicas. Para los envíos de este tipo y de cruce del canal de Panamá, varios analistas señalan que puede ser la oportunidad de los operadores de buques de tipo Panamax o Panamax Max o, para el tránsito por el nuevo canal más ancho y más caro, los buques tipo New Panamax, con mayor manga. De momento, de lo que se trata es de modular los efectos de una crisis que no ha acabado y que calculan que se mantendrá todo este ejercicio y, con suerte, remitirá a principios de 2021. Albert Oñate, general manager de Cosco Shipping Lines Spain, ha



asegurado recientemente que la eliminación de escalas es la “única forma de modular la oferta con unos buques cada vez más grandes y con una demanda asimétrica, con lo que el *blank sailings* nos acompañará en lo que queda de año”. La retirada de oferta, junto a la consolidación de cargas en los buques de mayor tamaño, lo que retrasa los periodos de entrega, están siendo las bazas principales de los transportistas para afrontar esta crisis que se llevará, según los datos más optimistas, un 10 por ciento del negocio mundial, contando con una progresiva recuperación hasta la campaña de navidad.

CAMBIO DE ESTRATEGIA

Por su parte, Xeneta, una empresa de evaluación en el mercado marítimo de contenedores ha señalado en un estudio entre sus propios clientes que las fluctuaciones de precios han hecho variar tanto los precios de los fletes que no se puede programar a medio plazo un envío continuado. “La industria de los portacontenedores necesita de algún tipo de transparencia que otorgue algo de estabilidad, posiblemente estableciendo precios comunes para productos básicos en la que todos estén de acuerdo. Y, por supuesto, en el uso del Big Data”. Las nuevas tecnologías y las diferentes opciones de combustibles parece que marcarán una tendencia diferente en los próximos buques portacontenedores. La mejora de la interconectividad entre buques asociados y la posibilidad de gestionar enormes cantidades de información



Un megabuque de CMA CGM operando en la terminal TTIA del puerto de Algeciras / TTIA

EVOLUCIÓN DE LOS BUQUES PORTACONTENEDORES

	Año	Capacidad (TEUs)	Eslora (m.)	Manga (m.)	Calado (m.)
Primeros modelos	1956	500-800	137	17	9
Celulares	1977	1.000-2.500	215	20	10
Panamax	1980	3.000-3.400	250	32	12,5
Panamax Max	1985	3.400-4.500	290	32	12,5
Post Panamax	1988	4.000-5.000	285	40	13
Post-Panamax Plus	2000	6.000-8.000	300	43	14,5
New Panamax	2014	12.500-14.500	366	49	15,2
Post New Panamax (VLCV)	2006	15.000	397	56	15,5
Triple E (ULCV)	2013	18.000-22.000	400	59	15,5

Elaboración TRANSPORTE XXI.

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES



Hyundai reafirma su apuesta por España bautizando a su primer gigante como "HMM Algeciras". Es el primero de doce unidades de 24.000 TEUs que la naviera pondrá en servicio en la ruta entre Extremo Oriente y el norte de Europa / KES TORN

prácticamente al instante es parte de las promesas de tecnologías como la del 5G que parecía inminente y que ahora se está poniendo en cuestión. Por otro lado, la energía que moverá a los buques a medio plazo será completamente diferente a los fuelóleos pesados en aplicación del IMO 2020. Por el momento, más del 60 por ciento de los buques que se están construyendo llevan motorizaciones de Gas Natural y el resto de la flota ha realizado ya o tiene programado o su achatarramiento o su adaptación a este tipo de combustible. Por último, en el horizonte cercano ya se están poniendo en marcha proyectos para el desarrollo de buques propulsados por hidrógeno.

Según el presidente del *broker* marítimo BRS Group, Tim Jones, "los barcos ya no se plantearán para una amortización de 20-25 años y los préstamos se darán para 10 o 15 años". Una vida más corta para los buques significa asumir menos riesgos para el armador, pero un mayor precio de operación. Esto lleva a pensar que en el futuro inmediato no se cargarán nuevos megabuques y que se producirán nuevas fusiones entre compañías, acuerdos estratégicos de intercambio de carga y o subcontratación de chárter. Y en los próximos 4 o 5 años se prevé un parón en la construcción de buques nuevos, excepto los destinados a la reposición o sustitución. Los cargue-

ros medios y pequeños actuales que no estén amortizados tendrán futuro en los viajes chárter que subcontratarán las grandes compañías que no dispongan de flota suficiente o no les interese cubrir ciertas rutas con sus embarcaciones.

CRISIS EN LOS ASTILLEROS

Por el momento, se ha encargado un 53 por ciento menos de buques de todo tipo que el año pasado por estas fechas. Algunos analistas avanzan un escenario sombrío para la economía mundial y vaticinan una caída del comercio marítimo de un 17 por ciento hasta 2024. El efecto directo sería que la demanda de construcción naval no lograría recuperarse hasta 2025.

Una vez que se entreguen los buques pendientes, los principales astilleros también se va a encontrar con problemas. Según la Asociación de Navieros Españoles (Anave), con datos del analista Clarksons Research, se producirá una paralización de los encargos, que se añade a un momento -principios de 2020- en que la cartera de pedidos estaba baja, lo que empeorará la situación de los astilleros y creará dificultades operacionales e interrupciones.

En el medio y largo plazo, la agenda medioambiental generará nuevas oportunidades con la transición a los nuevos combustibles y

el desguace de buques obsoletos.

El analista Clarksons estima que existen unos 21.000 buques que deberán instalar sistemas de gestión del agua de lastre en los próximos 4 años, otros muchos instalarán nuevos motores híbridos, lo que aumentará la carga de trabajo en los astilleros de reparaciones. Algunos astilleros asiáticos ya han empezado a rediseñar su futuro inmediato. La coreana Hyundai Heavy Industries fusionará sus operaciones de construcción naval y *offshore* a partir del 1 de julio como parte de una reestructuración de todo el grupo. De esta manera reducirá su tamaño en una quinta parte. Esto afectará a su rada principal, la de Ulsan, y a las afiliadas de Hyundai Mipo y Hyundai Samho. El gobierno coreano, a través de su banco de exportaciones, ha inyectado recientemente 419,45 millones de dólares (372,79 millones de euros) para ayudar a los astilleros del país a superar la crisis. China, por su parte, considera la construcción naval un objetivo estratégico del país, por lo que ya ha anunciado una reducción de los precios en general del 20 por ciento, para atraer clientes. En cambio, Japón no ha anunciado planes genéricos, más allá del ajuste de cada una de las empresas, por lo que se espera que pueda caer en una auténtica recesión en el sector.

SUARDIAZ
Group



Tell us where to go,
we will make it happen!



ESPAÑA | Madrid | Algeciras | Barcelona | Bilbao | Cádiz | Gijón | Las Palmas de Gran Canaria | Santa Cruz de Tenerife | Santander | Sevilla | Tarragona | Valencia | Vigo
EN EL MUNDO | ARGELIA | BOLIVIA | COLOMBIA | FRANCIA: Marsella - Nantes | MARRUECOS: Casablanca - Tánger | MÉXICO | PERÚ | CHINA



H.Q. Ayala, 6, 28001 Madrid | +34 914 316 640 | info@suardiaz.com | suardiaz.com |   @suardiazgroup

Rutas marítimas | Los canales de Panamá y Suez

El año 2019 fue un ejercicio flojo a escala mundial en el que hubo que aportar imaginación. El inicio de 2020 está obligando a replantearse por completo el negocio.

Con los datos de tránsitos de los primeros meses de este año, en el paso interoceánico de Panamá y el del canal intermarítimo de Suez, ya se puede aventurar el grave efecto de la pandemia del Covid-19 en el comercio mundial al cierre del presente ejercicio. Sin embargo, analizando ahora el año 2019, se puede afirmar que se completó con un tráfico mundial en relativa bajada, pero con unos datos esperanzadores, ya que al iniciarse 2020 se esperaban unos resultados mucho más flojos por una cierta deriva de crisis del comercio a escala global.

El trabajo de los programadores de rutas, de los fletadores, armadores y de empresas de transporte de contenedores consiguieron un buen cierre de año en general en 2019, aunque algunas empresas sufrieron más de lo esperado. Los canales cerraron un ejercicio aceptable en Panamá, pero excelente en Suez.

Según informó la autoridad del Canal de Suez, los ingresos por las cuotas de tránsito alcanzaron los 5.800 millones de dólares (5.163 millones de euros) durante el año fiscal 2018-2019, mientras que en el ejercicio anterior, los ingresos apenas superaron los 4.500 millones de dólares (4.005 millones de euros). El número de barcos que atravesó esta vía intermarítima subió hasta los 18.800 buques, con un tonelaje equivalente de 1.200 millones de toneladas. Por otra parte, según los últimos datos, la apertura de un nuevo ramal, más ancho y rápido, ha reducido de 22 a 11 horas el tiempo de tránsito entre las ciudades de Suez y Puerto Saíd, en el Mediterráneo. La vía marítima sigue siendo una de las principales fuentes de ingreso nacional y de divisas extranjeras de Egipto, además de ser un promotor del turismo y la inversión extranjera que han estado bajando en los últimos años por las recientes turbulencias políticas y desafíos de seguridad. Cerca del 12 por cien-

LA CRISIS INVITA A REORIENTAR POR COMPLETO EL NEGOCIO

Los datos de tránsito a través de los canales de Panamá y Suez en los primeros meses de este año reflejan el fuerte impacto de la pandemia



Vista de las instalaciones del Canal de Panamá / ACP

PANAMÁ SUFRIÓ PROBLEMAS DE FALTA DE AGUA Y DE BUQUES POR LA GUERRA COMERCIAL ENTRE CHINA Y ESTADOS UNIDOS

to del volumen comercial mundial pasa por el Canal de Suez, el cual es considerado la vía de navegación más importante y más rápida para conectar Asia, África y Europa.

Por su parte, el Canal de Panamá viene batiendo su récord de carga año a año (excepto durante la crisis de 2009) y ha alcanzado el hito de superar los 469 millones de toneladas durante el ejercicio de 2019, que fue especialmente completo. El número de buques baja ligeramente respecto al año anterior, 13.785 frente 13.795 buques, pero confirma que, gracias al segundo canal, que ya lleva cuatro años de funcionamiento, se mejora la eficiencia ya que se puede transportar más carga con menos buques (menos gasto de agua, menos emisiones, etcétera).

El año 2019, a pesar de las cifras finales, fue todo un desafío para la Autoridad del Canal de Panamá. A la guerra comercial entre Estados Unidos y China, que prometía reducir los trán-

tasa por uso de agua dulce, se implementaron otras medidas como los esclusajes simultáneos, con los que se procuraba, en función de su tamaño, juntar dos barcos en una misma esclusa.

Otros pasos de carácter mundial han aumentado su relevancia durante 2019 y principios de 2020. El Estrecho de Bering, entre Rusia y Estados Unidos, se empieza a consolidar como una posibilidad más para el transporte desde el océano Pacífico hasta las costas del Atlántico Norte, evitándose ir por el sur y por el Canal de Suez. El deshielo del Ártico permite que entre julio y septiembre los buques de carga puedan navegar la costa norte de Rusia sin necesidad de ir precedidos de un rompehielos. Aunque la misma ruta comercial no

12%

del tráfico

marítimo mundial
pasa por el
canal de Suez

sitos, se unió el que se registró el quinto año más seco de los últimos 70, lo que afectaba al caudal del lago Gatún, que es el que abastece las esclusas del canal. Además de la imposición a los buques de una nueva

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES

responde a una demanda abrumadora, la naviera Maersk ya probó el envío desde Vladivostok, en el mar de Japón, de un portacontenedores hasta San Petersburgo, en el Mar Báltico, en un trayecto de menos de un mes. Esta travesía supuso ahorrar casi 20 días respecto a si se hubiera hecho por el Mar de China, Mar Árabe, Mediterráneo y Atlántico Norte. Con el comienzo de 2020 se ha puesto en práctica una nueva ruta que sólo lo ha permitido la crisis del petróleo actual y no queda claro si tendrá mucho recorrido. Tras una subida de los precios del combustible marino a finales de 2019 y principios de 2020, se acortaron las diferencias de precio entre los fuelóleos HFO de alto contenido azufre (3,5 por ciento) y el gasóleo MGO de bajo contenido en sulfuro (0,1 por ciento). Pero en medio de ese diferencial de precio, quedó el nuevo combustible de muy bajo contenido en sulfuro VLSFO (0,5 por ciento) introducido a finales de 2019.

Este gasóleo se ha convertido en una alternativa tan



Instalaciones de SCCT en el canal de Suez / APM TERMINALS

TRÁNSITO CANAL DE SUEZ

	2019	2018	2017	19/18%	19/17%
Buques	18.880	18.174	17.550	+3,9%	+7,6%
Millones de Toneladas	1.207	1.140	1.041	+5,9%	+15,9%

TRÁNSITO CANAL DE PANAMÁ

	2019	2018	2017	19/18%	19/17%
Buques	13.785	13.795	13.598	-0,1%	+1,4%
Millones de Toneladas	469	442	404	+6,1%	+16,1%

Fuente: Autoridad de los canales de Panamá y Suez. Elaboración TRANSPORTE XXI.

atractiva en lo económico y lo ecológico que muchos armadores que hacen el trayecto entre China y los principales puertos de la Europa atlántica o la costa

este de los Estados Unidos han probado desde marzo de este año a ahorrarse el paso del Canal de Suez (lo que puede suponer el pago de hasta 1 millón de dóla-

**EL NUEVO
COMBUSTIBLE VLSFO
HACE VIABLE EL
PASO POR EL CABO
DE BUENA
ESPERANZA Y
AHORRARSE EL
COSTE DE SUEZ**

res) y navegar hacia Sudáfrica, por la ruta de El Cabo de Buena Esperanza y remontar la costa oeste africana a mayor velocidad de la habitual, con un mayor gasto de combustible y perdiendo menos de una semana respecto a la ruta de Suez. Lógicamente esta ruta solo se puede hacer para ciertos envíos en los que los clientes permitan el retraso en la recepción y que la mayoría de la carga se destine a no más de uno o dos puertos. La marcha del ejercicio 2020 dirá si consolida esta larga ruta marítima para los portacontenedores.

valenciaPort

valenciaport
Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaport.com

Opinión | Digitalización en el transporte de contenedores

¿ESTAMOS LIDERANDO EL CAMBIO?



ISMAEL BIENVENIDO GIRÓN
MANAGING DIRECTOR Y
RESPONSABLE DE
TRANSFORMACIÓN DIGITAL
ZEUKO

No hablaba sólo de logística Angela Merkel durante la reunión de Davos 2015 cuando pronunció estas palabras: “(Debemos) lograr pronto la fusión entre el mundo de Internet y el de la producción, pues de lo contrario, quienes lideran el ámbito digital nos arrebatarán la producción industrial”. Muy probablemente nos estamos jugando, en términos globales, algo más que la cuenta de resultados del próximo año; nos jugamos el liderazgo futuro. Desde entonces, basta echar un vistazo a la vigilancia tecnológica, para corroborar las distintas velocidades de implantación de la digitalización. En nuestro país, el Instituto Coordinadas de Gobernanza y Economía Aplicada coloca a la cabeza de la transformación digital en España a una decena de compañías; ninguna relacionada con puertos o logística. A escala global, y entendiendo la automatización de terminales como transformación digital, la apuesta es decidida. Aunque sólo el 3% de las terminales están automatizadas de forma total o parcial, el grupo Marketandmarkets proyecta para los próximos tres años un crecimiento de este mercado del 20%. La mayor parte de las empresas que gestionan terminales han dado pasos en este sentido.

Normalmente, las inversiones relacionadas con automatización son considerables. En el ámbito de la transformación digital nos centramos en resolver problemas concretos partiendo del concepto de escalabilidad, lo que hace la inversión más progresiva en función de los resultados parciales.

Una sencilla definición de transformación digital sería “la integración de tecnología digital en todas las áreas de una empresa, cambiando fundamentalmente la forma en que opera y brinda valor a sus clientes. ¿De qué tecnologías hablamos? IoT, Big

Data, Machine Learning, Realidad Aumentada y/o virtual, Blockchain...

A pesar de todo, este terreno por conquistar, la digitalización en cualquiera de sus acepciones, no debe ser un fin en sí mismo, sino una forma de habilitar la solución. Existe el consenso generalizado de que hay que adentrarse en esta nueva revolución, la clave es cómo. El panorama actual está salpicado de casos de éxito en la aplicación de la digitalización de forma disruptiva, pero esa gloria estará reservada a unos pocos.

Desde la experiencia en este tipo de proyectos, vemos que son más parecidos al desarrollo de *software* que a un proyecto de inversión en infraestructura, y que hay pilares que no pueden faltar:

- Expertos en el dominio. Se denomina de esta forma a los expertos en el negocio, aunque la digitalización les sea ajena. Marcarán el rumbo del proyecto y medirán el éxito final. Asegurarán que no nos separemos de nuestros objetivos reales.

- Conocimiento de las tecnologías habilitadoras. En el ámbito de la industria 4.0 hay que tener claro que te puede dar cada tecnología y qué no; usar estas tecnologías como una caja de herramientas.

- Metodología de proyecto ágil. Los proyectos de transformación digital son proyectos iterativos, a cada paso pueden cambiar objetivos, matizar los planteamientos... Siempre empezaremos por un piloto y escalaremos después.

En cuanto al campo de actuación, es muy amplio y diverso; entre los retos donde la digitalización marcará la diferencia encontramos:

- Mejorar la productividad y la disponibilidad de grúas y otros activos críticos. La sensorización y el tratamiento de datos de los activos nos darán información por adelantado, reduciendo averías y reduciendo

LA DIGITALIZACIÓN, EN CUALQUIERA DE SUS ACEPCIONES, NO DEBE SER UN FIN EN SÍ MISMO, SINO UNA FORMA DE HABILITAR LA SOLUCIÓN

LA INDUSTRIA 4.0 SEGUIRÁ PENETRANDO EN EL MUNDO DE LAS TERMINALES PORTUARIAS Y NAVIERAS

do riesgos, lo que será un salto cualitativo en la toma de decisiones operativas. Dentro de esta visión de prognosis del mantenimiento también se incluirá la parte estructural; tenemos las tecnologías habilitadoras de un sistema que nos avise de grietas y su crecimiento. Ya existen proyectos en marcha.

- ¿Cómo interacciona el barco con la terminal? ¿Estamos optimizando toda la cadena logística o sólo la planificación de la terminal? El estado del arte actual provee de magníficas soluciones en la gestión de la carga y descarga en una terminal. La planificación de la posición de los contenedores, el orden de carga según destino, las contingencias... En este ámbito la inteligencia artificial y los algoritmos de aprendizaje tendrán una presencia determinante.

- La inteligencia artificial será una disciplina transversal, ayudará a generar un ADN común en la toma de decisiones diaria. Igual que ahora nos parece imposible trabajar sin email o internet, la AI estará presente en todas las decisiones operativas.

Serán necesarios perfiles que introduzcan estos conocimientos en las terminales y las navieras. La clásica división en operaciones y mantenimiento se difuminará para dar paso a una visión más global.

Los conceptos detrás de estas tecnologías llevan años con nosotros, pero ahora los avances en computación, fabricación y comunicaciones nos permiten su desarrollo. La capacidad de estas tecnologías de solucionar problemas, generar oportunidades y romper el mercado están sobradamente demostradas en otros sectores. La industria 4.0 seguirá penetrando en el mundo de las terminales portuarias y navieras, ayudando a mejorar los resultados que se entregan al cliente, la eficiencia, la productividad, la sostenibilidad y la seguridad.

LA MEJOR INFORMACIÓN **logística**

EN UN SOLO CLIC

www.transportexxi.com

GRATIS

PARA SUSCRIPTORES



Síguenos:
@Transportexxi



Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

INFÓRMATE:

Tel. +34 944 400 000
suscripciones@grupoxxi.com

El negocio del contenedor | Automatización

DE LA DIGITALIZACIÓN AL 'BLOCKCHAIN'

Ya no basta solo con optimizar el tráfico de contenedores en los puertos, el objetivo es aprovechar las nuevas tecnologías para mejorar la trazabilidad de la cadena logística



Prueba piloto para la entrega a un buque de material electrónico a través de un dron / PUERTO DE RÓTERDAM

El comercio mundial ya no depende de si se realizan operaciones, autorizaciones y confirmaciones a través de la red; es una característica imprescindible. Tampoco el transporte marítimo de contenedores se debe adaptar a la flexibilidad de los puertos de atraque para saber en cuánto tiempo descargarán su buque. Hoy, son los puertos los que procuran anticiparse a las necesidades de las navieras.

La tecnología, la facilitación de las operaciones, la automatización, la carga y la descarga de contenedores, la eficiencia del almacenaje o los programas de automatización, son términos que hace sólo unos pocos años podrían ir por separado, pero hoy son consecuencia uno del otro. La automatización de los puertos ya ha quedado algo desfasada, porque actualmente la mejora alcanza nuevos niveles.

En muchos puertos, el atraque se realiza de forma autónoma, sin intervención de los pilotos. Tal es el caso del sistema de la empresa finlandesa Wartsila que ha desarrollado el *Smart-Dock* y que ya se está operando con éxito. Con la idea inicial de facilitar el

atraque en lugares complejos o desconocidos para los navegantes y en los 2 últimos kilómetros, se ha convertido en un sistema completo de navegación autónoma 'puerto a puerto' por medio de puntos de vía (*way points*), por lo que resulta indicado para naves que repitan a menudo los mismos trayectos. Varios buques de carga y ferris han probado este sistema. Pero, un paso más allá, también el amarre se puede realizar sin amarras.



Con un uso cada vez más extendido para ciertos casos como el ro-ro, un nuevo sistema permite que los buques se puedan amarrar por medio de brazos extensibles de succión hidráulica, que mantienen al buque orillado a la dársena y permitiendo un mínimo desplazamiento del buque al compás del movimiento del agua.

Más comunes, pero igualmente novedosos, son los sistemas de información automatizada sobre cada uno de los contenedores. Gracias a sistemas de pódicos de lectura y de un sistema informático asociado a la identificación por etiquetas RFID, se puede llevar a cabo no solo el control de albaranes, sino que se puede informar a clientes, como los transportistas por carretera, de la situación del contenedor, con lo que se pueden ajustar mejor los tiempos de recogida y se evitan cuellos de botella en los accesos.

Bilbao, Valencia, Algeciras o Barcelona emplean con éxito sistemas similares. Este último puerto estrenó recientemente un Sistema Integrado de Control Aduanero en una versión mejorada a la que ya estaba usando, denominada SICAD+, que permite agilizar la salida de los camiones con mercancías de importación y optimiza los procesos documentales asociados a las mercancías. Además ofrece una información en tiempo real de su situación aduanera. Con el nuevo sistema, se pretende controlar el 100 por cien de los contenedores que salen de las terminales.

LA AUTOMATIZACIÓN DE LOS PUERTOS ES UNA REALIDAD EN MAYOR O MENOR MEDIDA

LA TENDENCIA ES DESARROLLAR SISTEMAS DE COLABORACIÓN ENTRE EMPRESAS DIFERENTES

Los puertos automatizados pretenden convertirse en *smart ports* o puertos inteligentes. La agilización y automatización de los procesos administrativos, la información a proveedores y clientes son los siguientes pasos con los que se sigue la línea de la automatización. Algeciras, Barcelona o Cádiz han implementado el desarrollo durante 2019 y, ya en 2020, de nuevos sistemas de mejora de la productividad o han dado comienzo sus propios análisis de I+D+i, para reinvertir en este camino.

Un poco más avanzado aún, pero con perspectivas de ser habitual en breve, son los servicios de entrega que puede llegar a ofrecer el propio puerto a sus clientes fondeados. A principios de 2020, el buque de carga más grande del mundo, el catamarán de construcción de plataformas *offshore*, "Pioneering Spirit of Allseas", recibió una carga de piezas electrónicas de repuesto vía aérea, por medio de un dron manejado y monitorizado desde tierra.

La necesaria conexión entre distintas entidades y empresas como el puerto, cargadores, transporte marítimo, por carretera, ferrocarril, etcétera, está desarrollando un camino que ya se emplea en la cadena de suministro y que ahora empieza a aplicarse con profusión en los puertos: el *blockchain*. La idea de esta tecnología es la de juntar distintas formas de procesos administrativos y comerciales de entidades diferentes y coordinarlas en un entorno sencillo y completamente seguro y discreto. El sistema evita el gasto excesivo en gestión, en pérdidas de tiempo y hasta evita el uso de intermediarios, como entidades bancarias, que pueden llegar a ralentizar los procesos.

Esta tecnología ya ha sido

TOP 200 PUERTOS DE CONTENEDORES

INSTALACIONES DE TERMINALES AUTOMATIZADAS EN EL MUNDO

► INSTALACIONES EN FUNCIONAMIENTO

TERMINAL	Puerto	País	Inicio Operaciones
Delta Terminal	Róterdam	Holanda	1993
Pasir Panjang Terminal (PPT)	Singapur	Singapur	1997
London Thamesport	Isla de Grain, Kent	Reino Unido	2000
Container Terminal Altenwerder (CTA)	Hamburgo	Alemania	2002
Fishermans Island Terminal	Brisbane	Australia	2002
Ohi Terminal	Tokio	Japón	2003
Evergreen Marine Terminal	Kaohsiung	Taiwan	2005
Antwerp Gateway	Amberes	Bélgica	2007
Korea Express Busan Cont. Term. (KBCT)	Busan	Corea del Sur	2007
Virginia International Gateway	Portsmouth	Estados Unidos	2007
Pusan Newport	Busan	Corea del Sur	2009
Euromax Terminal	Róterdam	Holanda	2008
Tobishima Container Berth	Nagoya	Japón	2008
Hanjing New Port Terminal	Busan	Corea del Sur	2009
Taipei Port Container Terminal (TPCT)	Taipei	Taiwan	2010
Container Terminal Burchardkai (CTB)	Hamburgo	Alemania	2010
TTI Algeciras	Algeciras	España	2010
Hyundai Pusan New Port Term. (HPNT)	Busan	Corea del Sur	2010
Kao Ming Container Terminal	Kaohsiung	Taiwan	2010
Kaohsiung Intercontinental Terminal	Kaohsiung	Taiwan	2011
Pusan Newport Phase 2-3 (BNCT)	Busan	Corea del Sur	2012
Barcelona Europe South Terminal (BEST)	Barcelona	España	2012
Khalifa Container Terminal	Abu Dhabi	Abu Dhabi	2012
Brisbane	Brisbane	Australia	2014
London Gateway Berth 1 and 2	Londres	Reino Unido	2013
Global Terminals NY/NJ	New York - N.J.	Estados Unidos	2014
Sydney Int. Container Terminals (SICTL)	Port Botany Sidney	Australia	2014
Xiamen Ocean Gate Cont. Term. (XOCT)	Haicang, Xiamen	China	2014
Trapac	Long Beach	Estados Unidos	2014

TERMINAL	Puerto	País	Inicio Operaciones
Lamong Bay Terminal	Surabaya	Indonesia	2014
Jebel Ali Container Terminal 3 (T3)	Dubai	Dubai	2014
Brisbane Container Terminals (BCT)	Brisbane	Australia	2014
Sydney AutoStrad Terminal	Port Botany Sidney	Australia	2015
PSA PPT 3-1a Terminal 5	Singapur	Singapur	2015
PSA PPT 3-1b	Singapur	Singapur	2015
Manzanillo International Terminal (MIT)	Colón	Panamá	2015
APM Terminals Maasvlakte II	Róterdam	Holanda	2015
Rotterdam World Gateway	Róterdam	Holanda	2015
Long Beach Cont. Term. (Middle Harbor)	Long Beach	Estados Unidos	2016
Liverpool2	Liverpool	Reino Unido	2016
Lázaro Cárdenas Terminal 2 (TEC 2)	Lázaro Cárdenas	México	2017
Terminal Petikemas Semarang (TPKS)	Java	Indonesia	2017
Tuxpan Port Terminal (TPT)	Veracruz	México	2016
PSA PPT 3-2a phase 3+4	Singapur	Singapur	2017
London Gateway Berth 3	Londres	Reino Unido	2017
Victoria International Cont. Term. (VICTL)	Melbourne	Australia	2017
Yangshan Phase 4	Yangshan, Shanghai	China	2017
PSA PPT 3-2b	Singapur	Singapur	2017
Yangshan Deepwater Port	Shanghai	China	2017
Container Terminal Burchardkai (CTB)	Hamburg	Alemania	2017
Jebel Ali Container Terminal 4	Dubai	Dubai	2018
Vado Ligure	Vado	Italia	2018
Qingdao Qianwan Container Terminal	Qingdao	China	2018
APM Terminals MedPort Tangier	Tánger	Marruecos	2019
Tianjin Wuzhou Container Terminal	Tianjin	China	2019
Tuas Terminal MPA	Singapur	Singapur	2019
Ports of Auckland	Auckland	Estados Unidos	2019
DP World Sidney	Sidney	Australia	2020

Fuente: PEMA. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

probada en España por la Autoridad Portuaria de Marín, en colaboración con la Universidad de A Coruña a principios de 2019. El análisis consistía en crear una plataforma que mejorara la trazabilidad de los contenedores dentro de la cadena logística dotando a cada caja de un sistema RFID de seguimiento, aunque también se ha probado para monitorizar el movi-

miento del transporte interior en el puerto, el ferroviario el de contenedores reefer o el movimiento de equipos eólicos.

El operador ferroviario Transfesa, también implementó un sistema basado en el *blockchain* para el seguimiento de sus vehículos que permiten su identificación al paso por cierto pódicos y mejora la trazabilidad en la cadena logística.

En el mismo sentido, a finales de 2019, la Autoridad Portuaria de Cartagena puso en marcha el proyecto 'Noms4all' que inicia un mecanismo de gestión colaborativa en el entorno portuario. Otros grandes puertos españoles ya han iniciado proyectos tecnológicos de este tipo.

El manejo de *big data*, el análisis predictivo y la IA son las tecnologías que de

una forma u otra ya están llamando a las puertas de los gestores portuarios para mejorar los rendimientos y reducir las estancias de escala. Para el buen funcionamiento de todo esto, teniendo en cuenta la enorme cantidad de datos que se van a tener que manejar al instante, queda por resolver la carrera por la implantación del 5G y definir un sistema común.

**Por no tener que pensar en ellos,
puedes olvidar que los necesitas.**

ESPECIALISTAS EN DISEÑO, FABRICACIÓN
Y DESARROLLO DE TRAILERS PORTUARIOS

fabrisem

Retos de futuro | Robotización

LA AUTOMATIZACIÓN COMPLETA LLEGA A ESPAÑA

La futura terminal de TIL en Valencia transformará el negocio portuario con una instalación robotizada en el lado marítimo y terrestre



Imagen virtual de la futura terminal de TIL en la ampliación norte del puerto de Valencia.

La futura terminal de contenedores de TIL en Valencia está llamada a generar una transformación radical en el escenario operativo del sistema portuario español. La instalación, diseñada para manipular un máximo de 4,8 millones de TEUs, permitirá operar con los futuros buques de más de 24.000 TEUs que entren en servicio, con un desarrollo de terminal automatizada en lado mar y tierra.

Para su diseño, TIL, el brazo de terminales de Grupo MSC, va a configurar una instalación con soluciones tecnológicas ya probadas en puertos de nueva generación, como Hamburgo y Róterdam. La instalación, que absorberá una inversión de más de 1.000 millones de euros, dispondrá de las últimas tecnologías de automatización de procesos aplicadas a la robotización y la digitalización de operaciones de carga en contenedor. Generará una integración completa con la planificación y ejecución en cadenas de suministro marítimas e intermodales. La terminal automatizada

LA FUTURA TERMINAL AUTOMATIZADA DEL GRUPO MSC EN EL PUERTO DE VALENCIA SUPERARÁ LOS 1.000 MILLONES DE EUROS DE INVERSIÓN

estará equipada con grúas *portainers* operadas por control remoto, el transporte horizontal en el lado mar será automatizado con vehículos guiados automáticamente, el patio de almacenamiento estará equipado con grúas de patio automáticas y las grúas de la terminal ferroviaria estarán robotizadas. Solo las operaciones de transporte horizontal en el lado tierra, aquellas que se realicen entre pila y la zona ferroviaria, se realizarán con cabezas tractoras de forma ma-

nual. La instalación prevé una productividad media de entre 32 y 35 contenedores a la hora por grúa, con una capacidad de almacenamiento de 112.500 TEUs. La futura terminal de TIL en Valencia permitirá mejorar los modelos actuales de automatización implantados en España, al que también se unirá la ampliación de Isla Verde Exterior en el puerto de Algeciras.

Este modelo cumple una década en España. La apertura de TTI Algeciras, en

mayo de 2010, supuso una revolución en el sistema portuario español. Era la primera terminal en el sur del Mediterráneo que procedía a utilizar procesos automatizados para gestionar el patio de contenedores. España inició un camino a la semiautomatización de los procedimientos al que, dos años después, se unió la terminal de Hutchison en la ampliación del puerto de Barcelona, posicionando un modelo inédito en un puerto español con una importante carga 'import-export'.

El negocio mundial de terminales de contenedores mantiene una tendencia creciente a la introducción de sistemas robotizados con el objetivo de lograr una mayor productividad en sus operaciones, así como garantizar un menor coste en el empleo de mano de obra portuaria.

De ahí que los nuevos desarrollos portuarios que se van a realizar en España tengan un aliado en la automatización como alternativa a sistemas laborales intensivos en mano de obra, un factor que empieza a ser prescindible para los propietarios de terminales ante la validez del efecto de la robótica en las instalaciones portuarias. Las inversiones en tecnología van a ser claves en los próximos años como elementos fundamentales a la hora de la evolución de los tráficos, sobre todo, en la fidelización de volúmenes de tránsito en los muelles españoles.

Las terminales, a medio plazo, serán instalaciones de alta tecnología. El dilema abierto es si estarán gobernadas por humanos o por engendros robotizados.



La terminal de TTI, primera con procesos automatizados en España, cumple su décimo aniversario en 2020.



*Estamos orgullosos de haber
conseguido tanto juntos*



Creamos empleo estable y valor a nuestra región • Damos servicio a **1.500 barcos cada año** • Se ha **duplicado el volumen anual** de mercancías que pasan por nuestros muelles • Los tráficos import/export **han crecido un 300%** • Las mercancías reefer ya suponen un **12% del tráfico total** • El contenedor y la carga Break-Bulk han generado **sinergias nunca antes vistas** • Conectamos de forma directa con **130 puertos en todo el mundo** y con **tiempos de tránsito imbatibles**.

10 millones de TEUs acumulados desde 2010
10 millones de razones para continuar adelante. Gracias



Tu socio estratégico
en el Estrecho de Gibraltar

www.ttialgeciras.com

Siempre operativos



Los puertos españoles,
esenciales en el engranaje logístico de la economía mundial

