

---

## **Capítulo 4. Conclusiones del análisis**



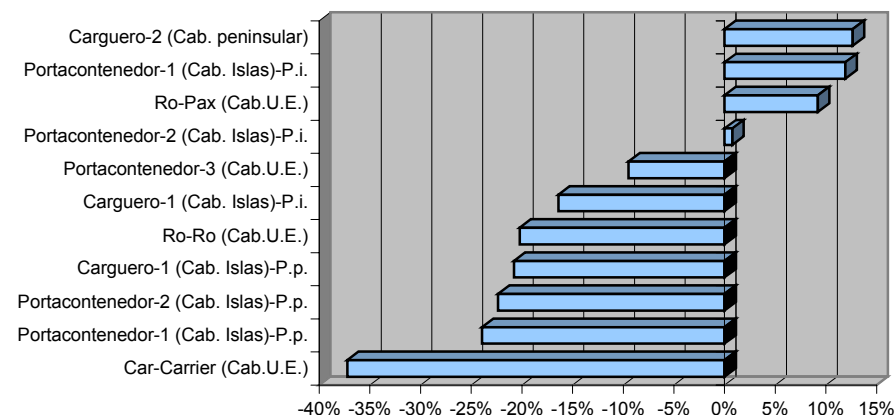
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

## 4. Conclusiones del análisis Variación de la carga económica

### A nivel global y para los tráficos analizados, el nuevo régimen económico resulta en más casos favorable

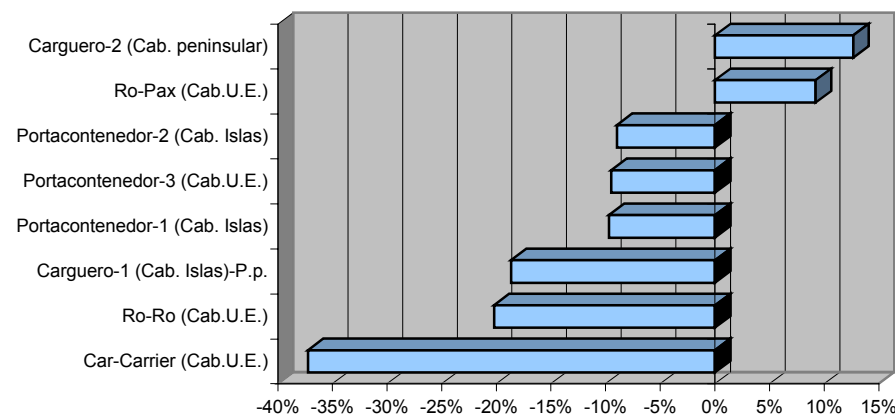
- ❑ Como se puede ver en los gráficos adjuntos, a nivel global y para los tráficos analizados, el nuevo régimen económico resulta en más casos favorable, es decir, supone una carga económica global inferior a la soportada actualmente.
- ❑ De los casos analizados, son cuatro –que se reducen a dos si se toman conjuntamente la escala peninsular y la insular en el caso de los servicios con las islas- los que suponen un incremento de la carga económica soportada.
- ❑ Los casos que resultan más beneficiados son el servicio car-carrier con la U.E., con una reducción próxima al 40%, el servicio Ro-Ro con la U.E. y el servicio tramp de carga general con las islas, ambos con decrementos en torno al 20%.
- ❑ Con reducción en torno al 10% están el servicio regular de contenedores intraeuropeo y los dos servicios regulares de contenedores con las islas.
- ❑ Por último, experimentando aumento de la carga económica se encuentran el servicio tramp de carga general entre puertos peninsulares, con un incremento del 13% y el servicio Ro-Pax con un incremento del 9%.

#### INCREMENTO GLOBAL DE LAS TASAS RESPECTO A LAS TARIFAS ACTUALES SEGÚN TIPO DE BUQUE



Elaboración: SPIM

#### INCREMENTO GLOBAL DE LAS TASAS RESPECTO A LAS TARIFAS ACTUALES SEGÚN TIPO DE BUQUE (Escala media)

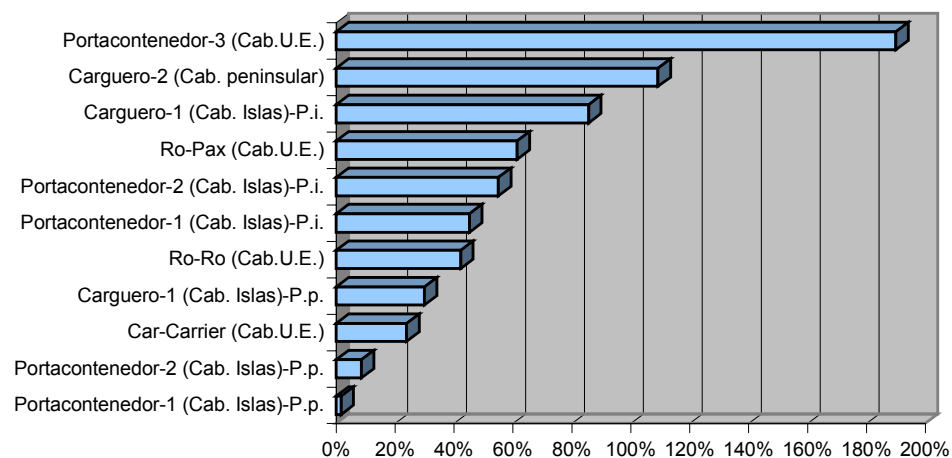




### La tasa al buque, soportada por el naviero, se incrementa siempre

- ❑ A pesar de que, en general, los resultados globales son favorables, es necesario realizar el análisis de manera segmentada, pues es importante resaltar que **la tasa al buque es soportada por el naviero y la tasa a la mercancía es soportada por el dueño de dicha mercancía.**
- ❑ Esto significa que el análisis global no tiene sentido en la mayoría de los casos, reduciéndose su validez a la situación en que el usuario del transporte marítimo paga una suma global que incluye todos los costes asociados a dicho transporte marítimo: flete, costes portuarios y otros documentarios. En este caso, si el nuevo régimen resulta favorable, el usuario podrá percibir dichos beneficios y ello **puede constituirse en un factor que favorezca un mayor uso del transporte marítimo.**
- ❑ Por el contrario, en la actualidad, en la mayor parte de las ocasiones sucede lo antedicho, que las cargas portuarias se soportan separadamente, y también que **es muy difícil para el naviero repercutir una subida de sus costes**, en este caso de la tasa al buque, por lo que es este sector el que saldría perjudicado tremendamente, pues como se puede ver, en todos los casos la tasa al buque se incrementa.

**INCREMENTO DE LA TASA AL BUQUE RESPECTO A LA T-1  
SEGÚN TIPO DE BUQUE**



Elaboración: SPIM



### La tasa al buque, soportada por el naviero, se incrementa siempre

- ❑ **El mayor incremento se produce en el portacontenedor 3** debido a la confluencia de 3 factores: escala semanal de duración de 8 horas (que supone un incremento del 81% sobre la T-1), y bonificación del 20% por servicio regular U.E frente al 50% de bonificación de la T-1.
- ❑ El carguero de cabotaje peninsular, con una escala de 48 h y 18 escalas/buque/año, sufre un incremento del 31% que se eleva hasta el 109% debido a la diferente bonificación por tipo de navegación (20% la tasa al buque, 50% la T-1).
- ❑ El incremento en el caso del carguero en servicio insular se debe a una escala de 24 h y 6 escalas/buque/año que supone un 30% de incremento, que en el puerto insular se eleva hasta el 86% por la diferente bonificación (65% la T-1 y 50% la tasa al buque).
- ❑ En el caso del Ro-Pax el aumento se debe a las 6 h de escala y 270 escalas/año, pues la bonificación es la misma –50% en ambos casos-.
- ❑ Los portacontenedores en puertos insulares se incrementan por la diferente bonificación (65% la T-1 y 50% la tasa al buque), mientras que en los puertos peninsulares el incremento es muy ligero, debido a que la combinación de 12 h de escala y 13 y 26 escalas/año, respectivamente supone un incremento suave de la tasa al buque (Si el nº de escalas fuera superior, el incremento sería mayor).
- ❑ Por último, en los casos del Ro-Ro y car-carrier, no existe diferente bonificación –tanto a la tasa al buque como a la T-1 se aplica el 50%- , pero con 6 h de escala en ambos casos, y 50 y 35 escalas/año respectivamente, da lugar a incrementos del 42% y 24% respectivamente.



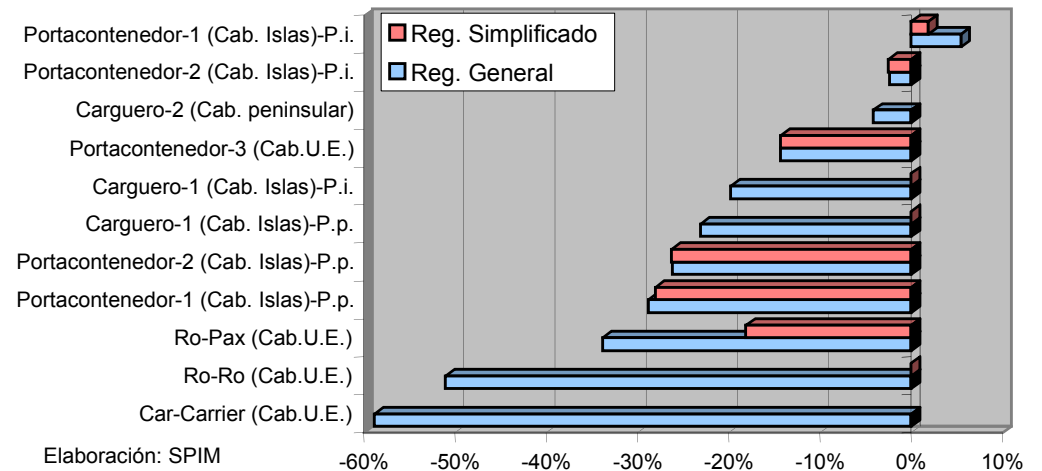
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

## 4. Conclusiones del análisis Variación de la carga económica

### La tasa a la mercancía se reduce en casi todos los casos

- Las mayores reducciones se dan en la mercancía “rodante” gracias al 40% de bonificación que se le aplica, que en el caso del ro-ro y del car-carrier se incrementa en parte en el 20% por uso del ferrocarril. Sin estas bonificaciones, la tasa a la mercancía se incrementaría, aunque ligeramente. En el caso del Ro-Pax, el uso de terminal concesionada hace que la bonificación por este concepto sea menor a la tasa al buque (10%) que a la T-3 (20%). En este caso, si no se aplicara la bonificación a la mercancía rodante la tasa se incrementaría significativamente.
- La reducción en el portacontenedor en servicio U.E. se produce gracias a la bonificación del 20% y aunque el uso de terminal concesionada hace que la bonificación por este concepto sea menor a la tasa al buque que a la T-3.
- Los portacontenedores de servicio a las islas, muestran una reducción importante en los puertos peninsulares gracias a la bonificación del 40% que en la T-3 no existe. Sin la bonificación, la tasa se incrementaría en torno a un 20%. En los puertos insulares, la bonificación de la tasa es al misma que la de la T-3, pero el uso de terminal concesionada hace que la bonificación por este concepto sea menor a la tasa al buque (10%) que a la T-3 (20%). En consecuencia, y a pesar del 70% de bonificación a los elementos vacíos embarcados, en uno de los casos, la tasa se incrementa y en el otro se reduce ligerísimamente.
- El carguero en servicio a las islas se beneficia en el puerto insular de que la tasa a la mercancía es inferior a la T-3 en desembarque, pues la bonificación del 40% se mantiene en ambos casos. En el puerto peninsular la bonificación del 40% (que no existe a la T-3) compensa el que la tasa es mayor que la T-3 embarque.
- La tasa a la mercancía del carguero en servicio peninsular, es mayor en el puerto de embarque que la T-3, a pesar de la bonificación del 20% que no existe en la T-3, y es notablemente inferior en el puerto de descarga, gracias a la conjunción de la bonificación y de una menor tasa respecto a la T-3 desembarque. La escala media, resulta inferior a la escala media de la T-3.

### INCREMENTO DE LA TASA A LA MERCANCÍA RESPECTO A LA T-3 SEGÚN TIPO DE BUQUE





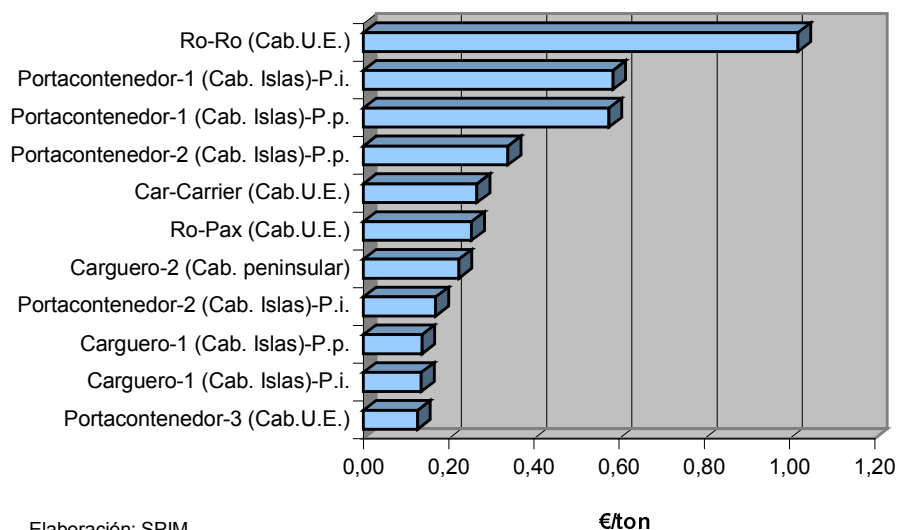
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

## 4. Conclusiones del análisis Repercusión de las tasas

### La repercusión de la tasa al buque por ton embarcada/desembarcada es mayor en ciertos buques

- Adicionalmente, hay que reseñar la situación “discriminatoria” que sufren determinados tipos de buque –los portacontenedores y, con mayor intensidad, los Ro-Ro y similares-, en los que el “aprovechamiento” de su capacidad (representada y tasada por el GT) resulta notablemente baja. Esto provoca que la repercusión de la tasa al buque por ton embarcada/desembarcada sea sensiblemente mayor en unos buques y en otros.
- Esto tiene, en parte, una compensación en un mayor “aprovechamiento” de la escala de estos tipos de buque, pero sin llegar a equilibrar el factor antedicho.

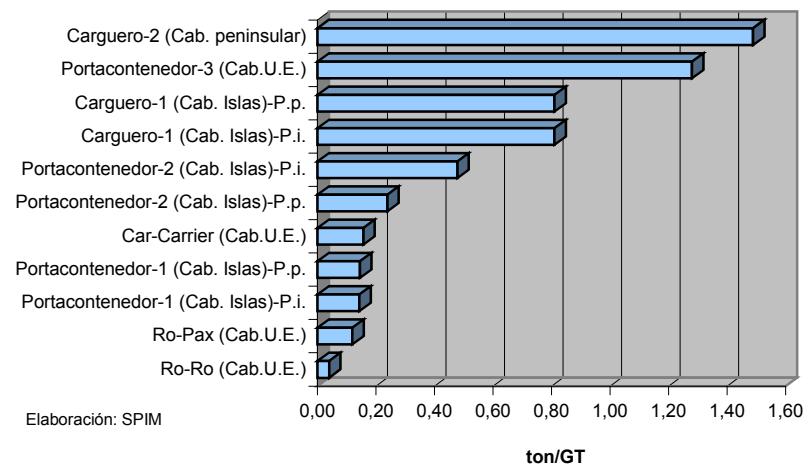
#### REPERCUSIÓN DE LA TASA AL BUQUE EN LA MERCANCÍA EMB/DESEMB SEGÚN TIPO DE BUQUE



Elaboración: SPIM

€/ton

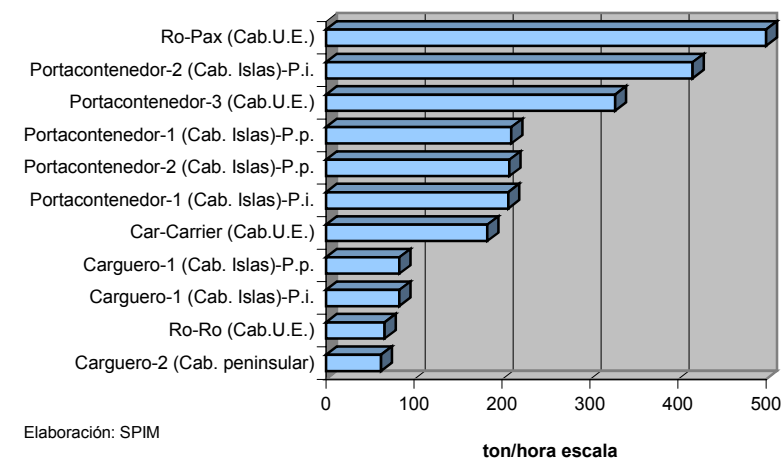
#### APROVECHAMIENTO DE LA CAPACIDAD DEL BUQUE SEGÚN TIPO DE BUQUE



Elaboración: SPIM

ton/GT

#### APROVECHAMIENTO DE LA ESCALA SEGÚN TIPO DE BUQUE



Elaboración: SPIM

ton/hora escala



732/Informe-2-V2.ppt-31/03/2003

INFORME

Estudio sobre el impacto económico del anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General para el SSS y propuestas de adaptación



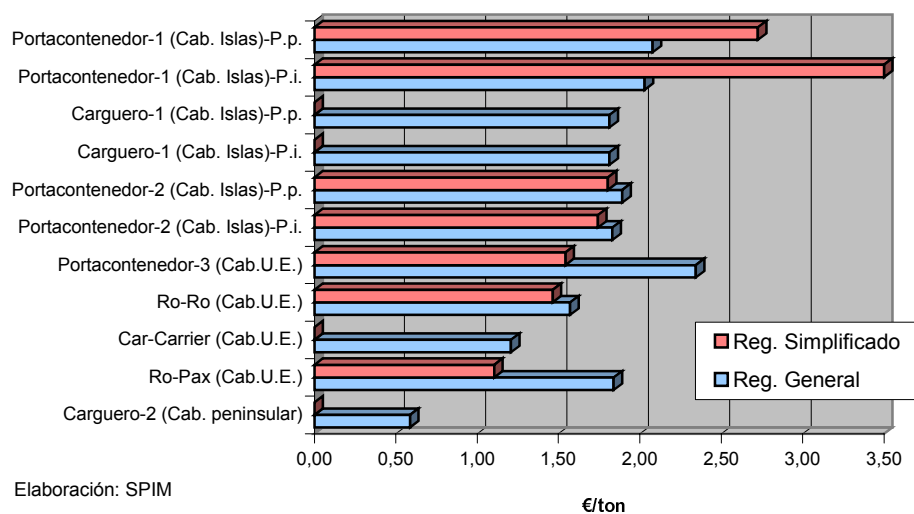
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

## 4. Conclusiones del análisis Repercusión de las tasas

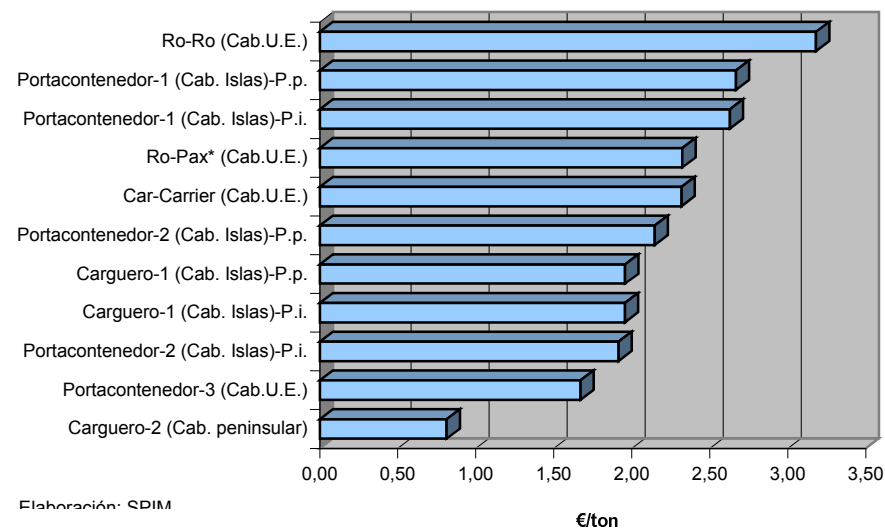
**La repercusión del conjunto de las tasas soportadas por tonelada transportada se sitúa entre 0,81 y 3,18 €/ton. Por teu transportado, entre 8,6 y 21,6 €/ton**

- ❑ La repercusión de la tasa a la mercancía por ton transportada, varía en función de los distintos parámetros que influyen en ella: carga media por elemento de transporte, relación vacíos/llenos, tipo de mercancía, etc. Así, para el Portacontenedor 1, debido a que su ratio tons/teu es muy bajo, no es interesante el régimen simplificado, y presenta la repercusión de la tasa a la mercancía más elevada de todos los casos.
- ❑ En el extremo opuesto se encuentra el Carguero 2 que, debido a que su mercancía es de bajo valor unitario, presenta la repercusión de la tasa a la mercancía más reducida de todas. Los tres buques “tipo Ro-Ro”, con bonificación alta, muestran repercusiones comparativamente bajas.
- ❑ La repercusión del conjunto de tasas soportadas por tonelada transportada, resulta mayor para los buques de menor “aprovechamiento” relativo, y se sitúa entre 0,81 €/ton del carguero en servicio tramp peninsular y 3,18 €/ton del ro-ro.

**REPERCUSIÓN DE LA TASA A LA MERCANCÍA EN LA MERCANCÍA E/D SEGÚN TIPO DE BUQUE**



**REPERCUSIÓN DEL GLOBAL DE TASAS EN LA MERCANCÍA E/D SEGÚN TIPO DE BUQUE**



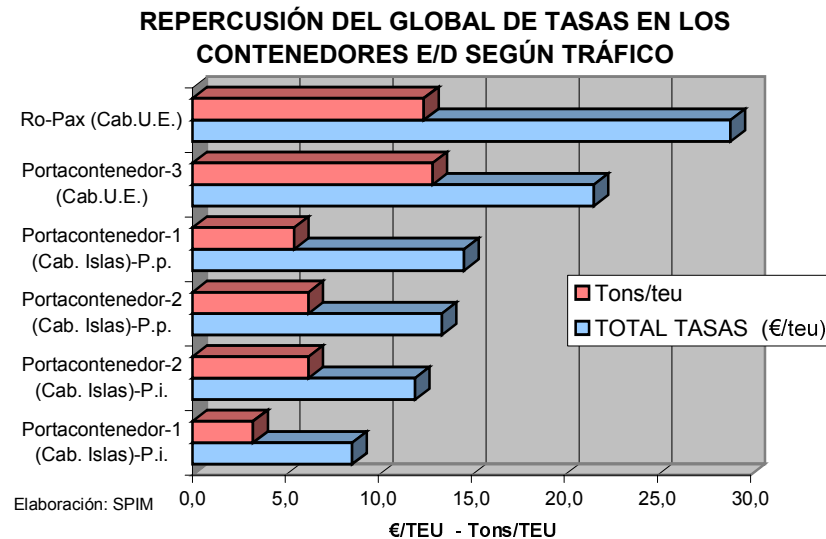


SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

## 4. Conclusiones del análisis Repercusión de las tasas

**La repercusión del conjunto de las tasas soportadas por contenedor transportado se sitúa entre 8,6 y 21,6 €/teu. En el buque Ro-Pax alcanza el valor de 28,9**

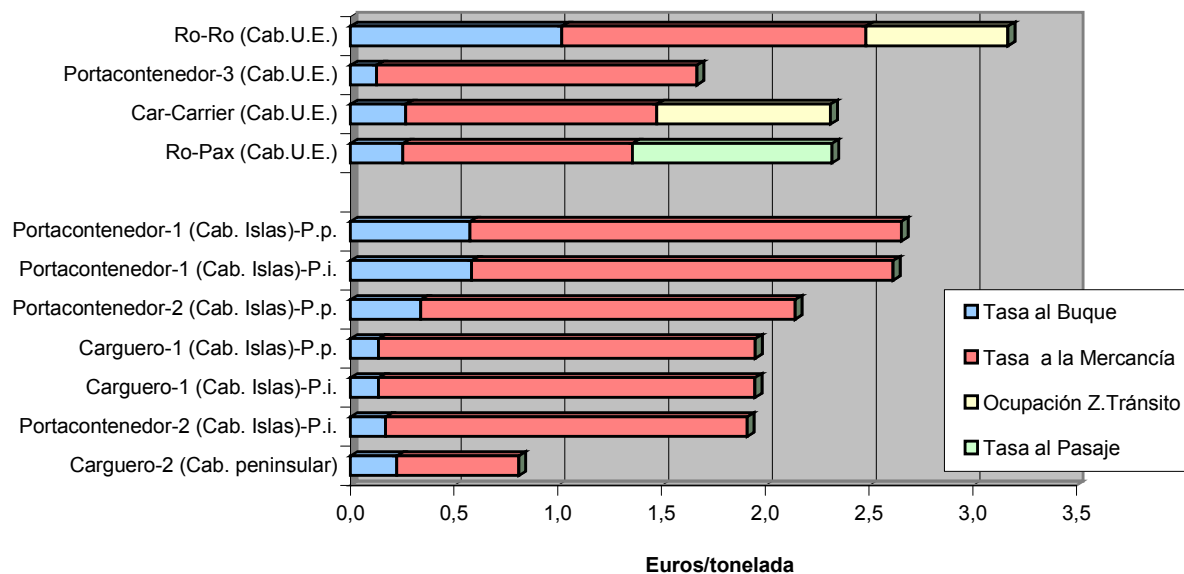
- En los portacontenedores, la repercusión por teu varía entre 8,6 €/teu y 21,6 €/teu, guardando bastante proporción con el ratio tons/teu: a mayor ratio mayor repercusión de las tasas.
- En el caso del Ro-Pax, y con el fin de poder establecer una comparativa se han estimado las equivalencias vehículos-teu, para obtener la repercusión. Calculado en UTIs (Unidad de Transporte Intermodal, equivalente a un contenedor de 40' O un semirremolque), resultaría una repercusión de 57,8 €/UTI, para una carga media de 24,9 tons/UTI.



### En el caso del buque ro-ro la repercusión de la tasa al buque se aproxima a la de la tasa a la mercancía

- Es el caso en que es mayor la repercusión de la tasa al buque por tonelada embarcada/desembarcada, junto con los otros casos en que se da un menor “aprovechamiento” de la capacidad del barco –esto tendría especial repercusión en los servicios con varias escalas, en que en cada escala se “mueve” tan sólo una parte de la capacidad del buque-.
- En el gráfico se puede apreciar la importancia tanto de la tasa al pasaje como de la tasa por ocupación de la zona de tránsito. La tasa al pasaje ha experimentado un incremento del 56% respecto a la T-2. Por su parte, la tasa por ocupación de la zona de tránsito sufre incrementos del 57% en el caso del car-carrier, y del 86% en el caso del ro-ro. Esto tiene una importante repercusión por ton transportada.

**REPERCUSIÓN DEL GLOBAL DE TASAS EN LA MERCANCÍA E/D SEGÚN TIPO DE BUQUE**



Elaboración: SPIM