



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

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

Pablo Ruiz del Real  
Consultor – Ingeniero Caminos, Canales y Puertos

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



# Requerimientos actuales del mercado agroalimentario

---

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

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

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

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

# El transporte oceánico agroalimentario se realiza generalmente en buques Panamax monoproducción



## Trayectos oceánicos



Panamax

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

## Trayectos corta distancia

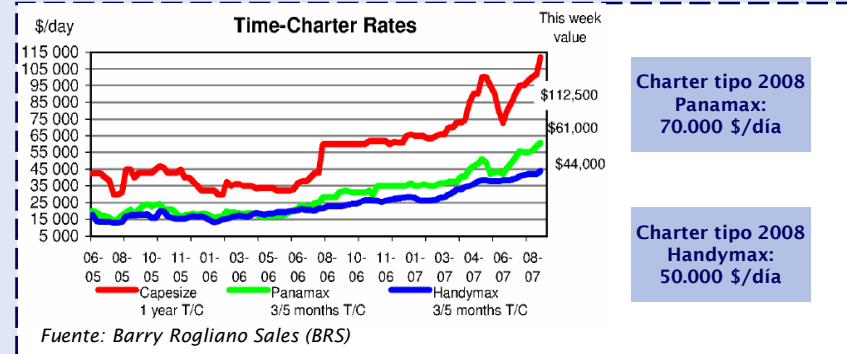


Handymax

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

## Tipología de servicios charter

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

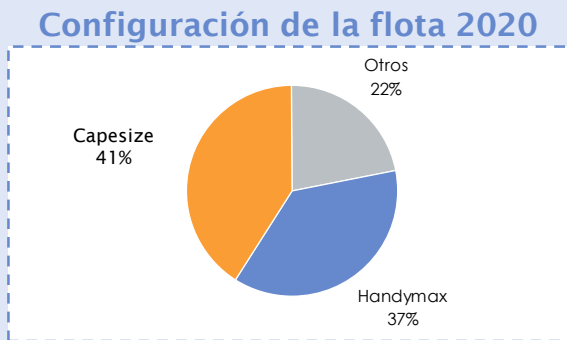
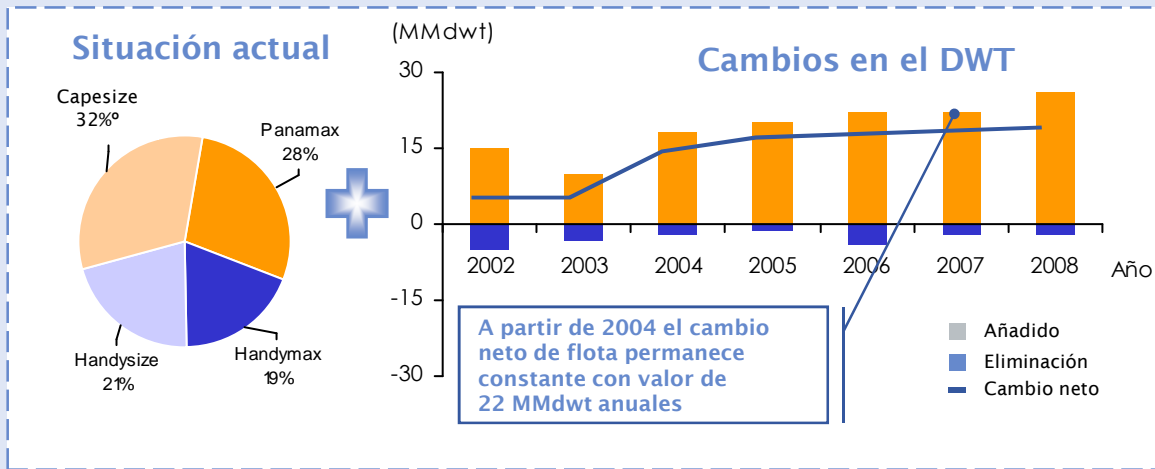


*Ilustrativo*

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



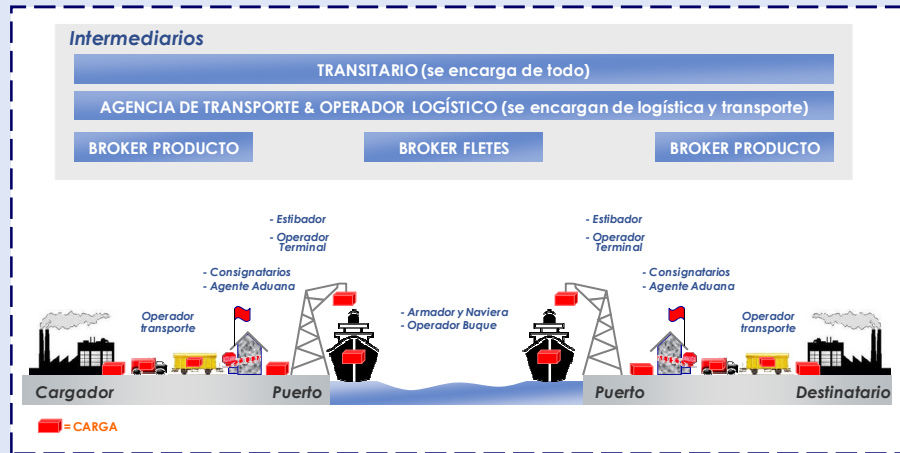
# La flota granelera mundial tiende a buques de mayor capacidad combinando distintos productos



# La cadena de transporte agroalimentarios está sufriendo un proceso de concentración



## Multiplicidad de agentes de la cadena



TRANSFORMACIÓN

## Cambios estructurales

**Expansión vertical**

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

**Reducción costes**

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

Estrechamiento de los márgenes de los productos

Alcance global de los principales brokers de *commodities*



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



## Historia

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

## Organización

Cargill esta estructurado en 5 grandes grupos de acción:

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

## “Cargill Grain & Oilseed” Supply Chain

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



## Historia

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



## Naviera

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

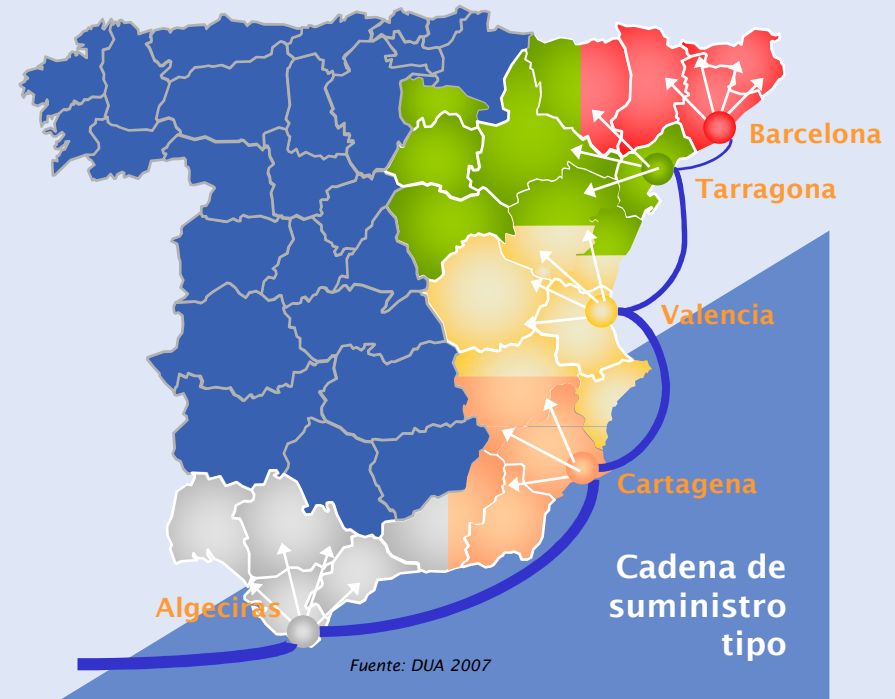


## Principales actividades

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



# Estos distribuidores llevan años tomando posiciones en el mercado portuario español



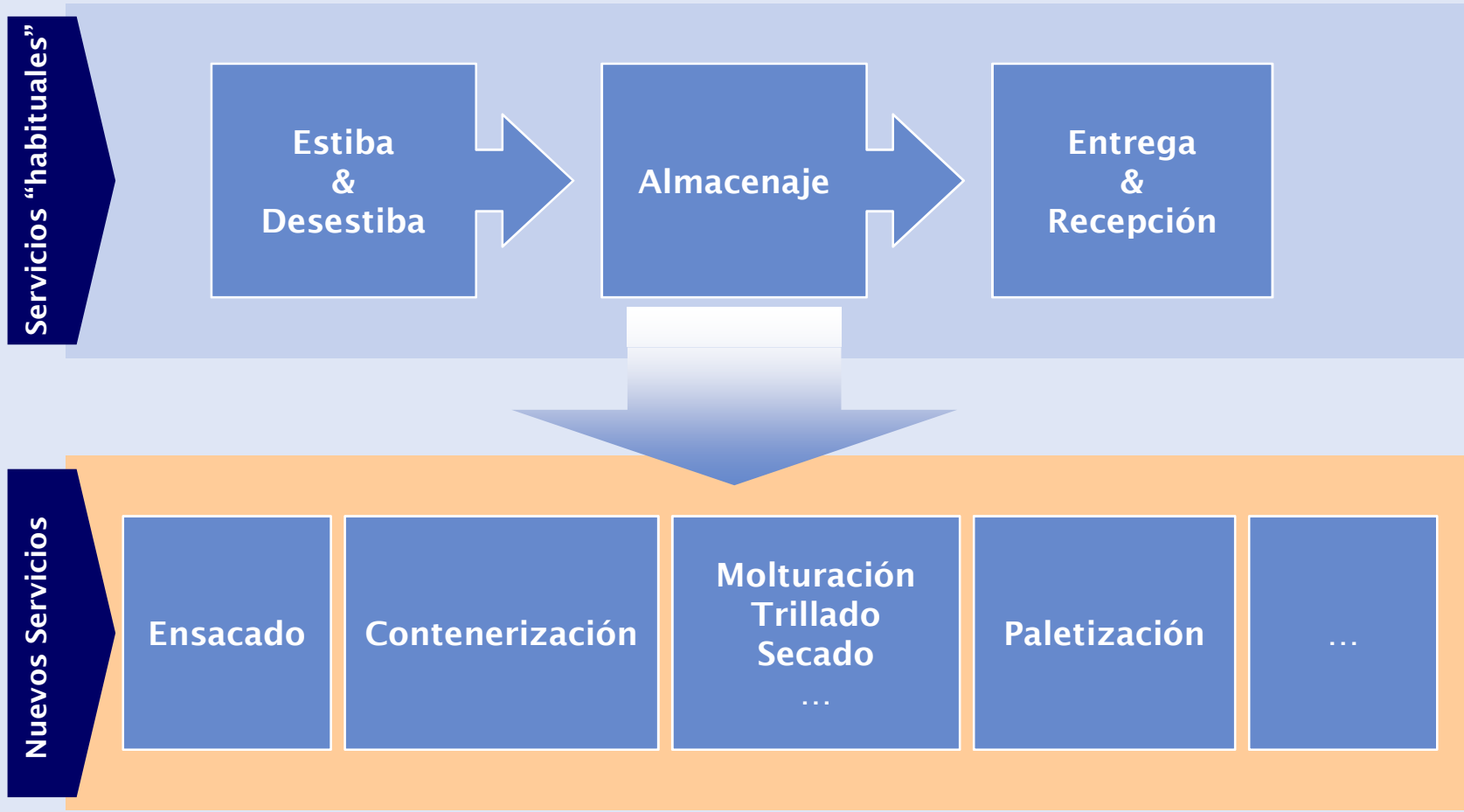
Se podrían reducir escalas en el puertos, siempre que se cuente con suficiente espacio y conexiones terrestres / marítimas al mercado final

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

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

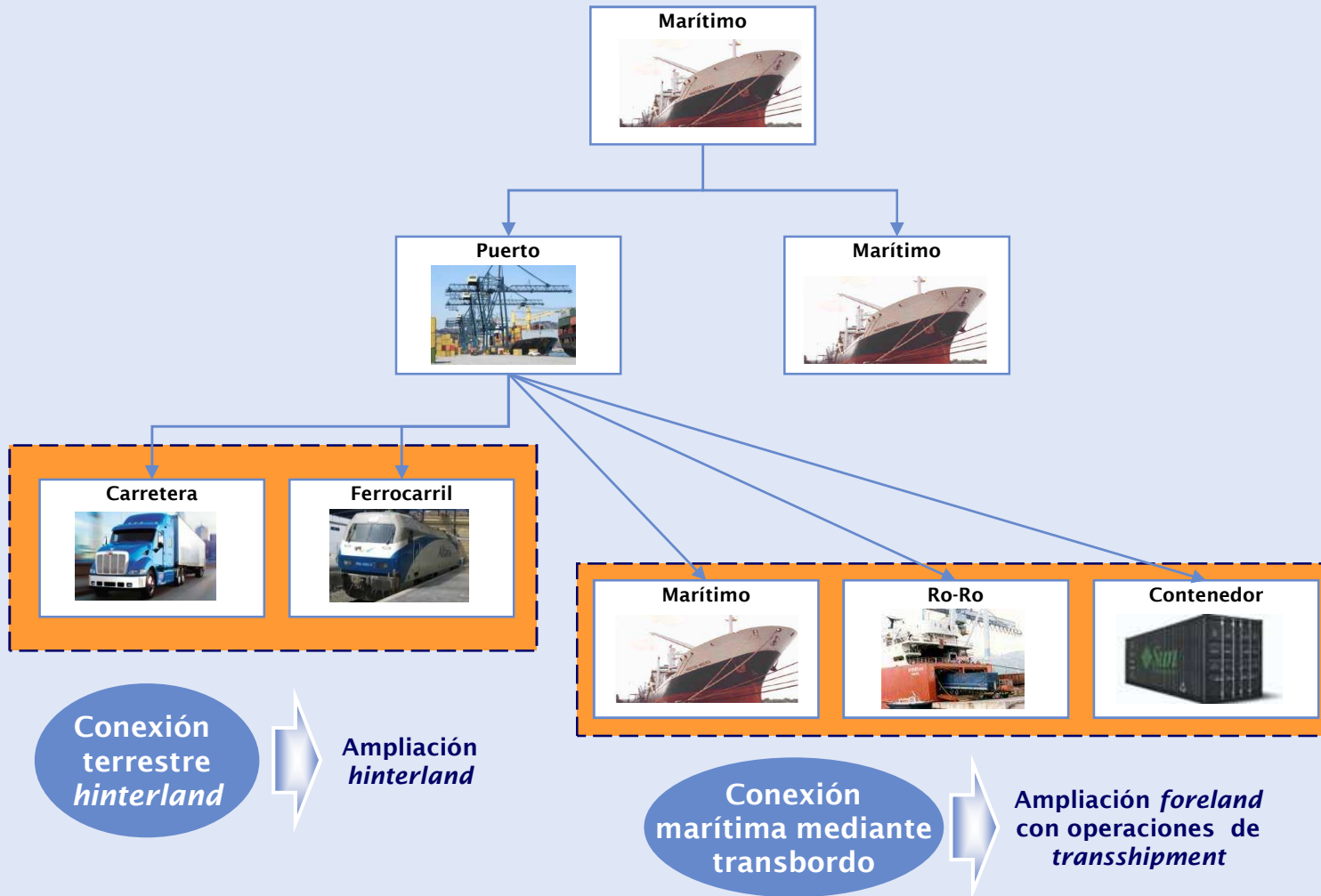


# La especialización conlleva que la Terminal deba ser capaz de dar servicios distintos al *stockage*





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



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



## Características de los flujos:

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

## Qué puede aportar el ferrocarril:

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



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



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

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



## Problemática actual

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

VS.

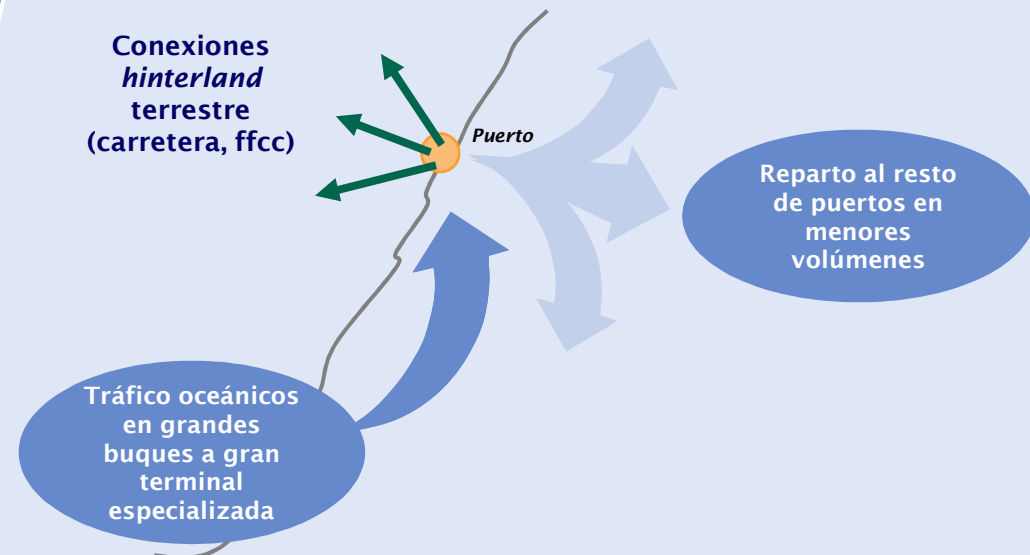
## Alternativa marítima

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

## Condiciones necesarias

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

Oportunidad desarrollo red completa de distribución marítimo/terrestre



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



# Conclusiones de los requerimientos actuales

## FÍSICAS

- Mayores calados
- Mayores ml atraque
- Espacio suficiente no sólo para almacenaje sino para manipulación de la carga
- Enlaces terrestres óptimos
- Respeto al medioambiente

## OPERATIVAS

- Aumento productividad grandes buques
- Reducción / eliminación demoras
- Combinación buques grandes/pequeños
- Intermodalidad sencilla sin manipulación extras
- Flexibilidad entre productos
- Minimizar contaminación

## DE GESTIÓN

- Especialización de las terminales, incluso a nivel de producto
- Aumento de los servicios de valor añadido en la Terminal y el puerto
- Colaboración entre agentes portuarios

# Nuevos retos para el futuro

---

## Comodalidad

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

## Centro productivo

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

## Capacidad adaptación

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

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

**Muchas Gracias**

**¿Preguntas?**

**Contactar:**

Pablo Ruiz del Real

[pruiz@alg-global.com](mailto:pruiz@alg-global.com)

+ 34 667 73 59 26

