



## PRESENTACIÓN

*¿Cómo da respuesta el TMCD a los retos logísticos y del transporte?*

El Transporte  
Marítimo de  
Corta Distancia

JORNADA  
11 de abril de 2019





## Grupo Logístico DISAYT

Nos hemos enfocado/orientado en ser especialistas en la gestión integral de su cadena de suministro. Permitimos que Usted se centre en su “core-business” y estamos en disposición de aportarle el **valor de un gran compañero de viaje logístico**.

Porque queremos ser **proactivos** en el **desarrollo de su negocio**, aportando las soluciones idóneas en su gestión de la cadena de suministro, factor crítico de **rentabilidad** y **diferenciación competitiva**.



- ✓ Más de 35 años de experiencia en el sector.
- ✓ 30.000 m2 de instalaciones.
- ✓ Soluciones de transporte por tierra, mar y aire.
- ✓ Nuestra filosofía de calidad total, y mejora continua, nos permite una dinámica de permanente análisis y perfeccionamiento de nuestros procesos de trabajo certificados según las Normas ISO 9001.



Nuestros **CLIENTES**

Partner  
Cercano  
con  
Capacidad  
y  
Flexibilidad  
Aportando  
Soluciones Logísticas  
Personalizadas

Un mundo de soluciones logísticas



Filosofía





# Propuesta Global

Paquetería General



Cargas Completas y Grupajes



Paquetería Urgente



Operador Logístico



Productos DISAYT



Nuestros CLIENTES



Un mundo de soluciones logísticas



Confianza y garantía en el transporte de sus envíos nacionales e internacionales





*¿Cómo da respuesta el TMCD a los retos logísticos y del transporte?*

El Transporte  
Marítimo de  
Corta Distancia

JORNADA  
11 de abril de 2019

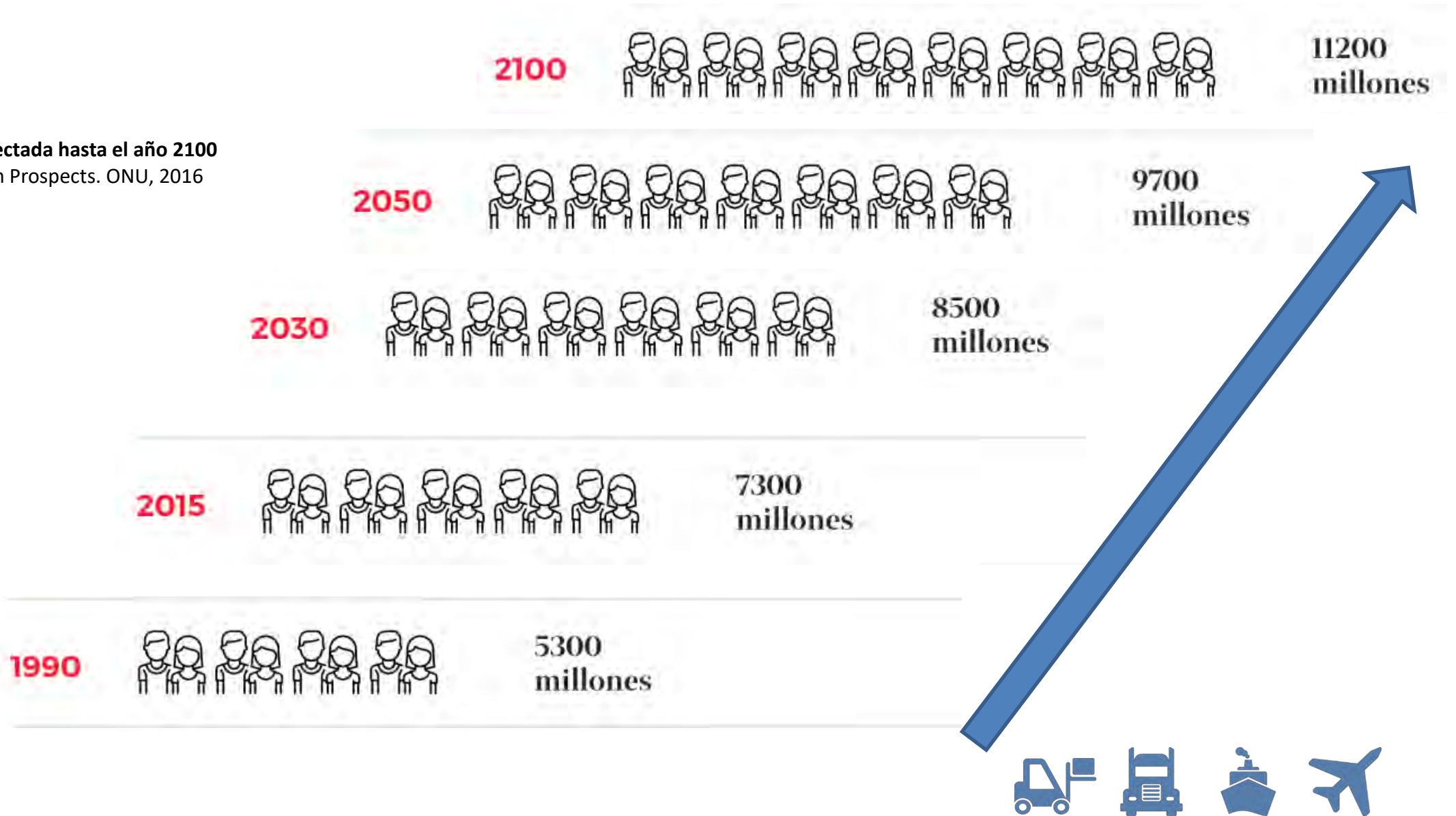




# ¿Cuáles son los retos del transporte y la logística?



**Población mundial proyectada hasta el año 2100**  
Fuente: World Population Prospects. ONU, 2016





# ¿Cuáles son los retos del transporte y la logística?

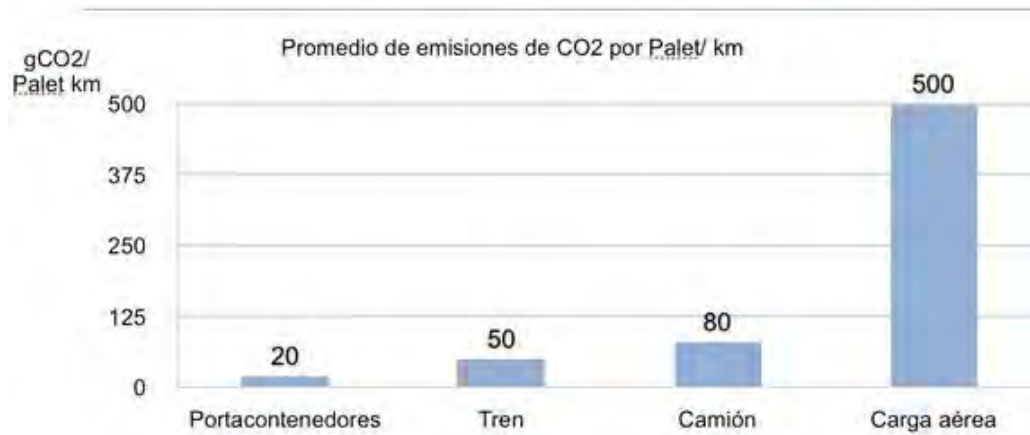
## Previsiones de población urbana.

Fuente: World Population Prospects. Organización de Naciones Unidad, 2016.



REGIÓN	2015	2020	2030	2040	2050
Mundo	53,9	56,2	60,4	64,5	68,4
Africa	41,2	43,5	48,4	53,6	58,9
Asia	48	51,1	56,7	61,6	66,2
Europa	73,9	74,9	77,5	80,6	83,7
América Latina y Caribe	79,9	81,2	83,6	85,8	87,8
Norteamérica	81,6	82,6	84,7	86,9	89
Oceanía	68,1	68,2	68,9	70,2	72,1

## Emisiones de CO2 según medios de transporte



Base: Europalet con 0,5 m<sup>3</sup> y 1000 kg



Fuente: [www.cadenadesuministro.es](http://www.cadenadesuministro.es)





¿Cuáles son los retos del transporte y la logística?



+2.400MM de personas



60% de emisiones

¿Puede el modelo de transporte actual soportar estas cifras?





Evolución del transporte internacional de mercancías (millones de toneladas) por modos. 2007-2017

	2007	2016	2017	Var. 2017/2016	Var. 2017/2007
<b>Carretera (EPTMC+ Eurostat)</b>	107,8	102,0	106,0	+3,9%	-1,6%
<b>Ferroviano (OFE)</b>	4,4	3,5	4,6	+31,2%	+4,0%
<b>Aéreo (AENA)</b>	0,4	0,7	0,8	+17,0%	+89,7%
<b>Marítimo (Puertos del Estado)</b>	380,5	410,0	442,8	+8,0%	+16,4%

Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de la EPTMC, Eurostat, OFE, AENA S.M.E., S.A. y Puertos del Estado. Ministerio de Fomento

Evolución del transporte interior total de mercancías (miles de toneladas) por modos. 2007, 2016 y 2017

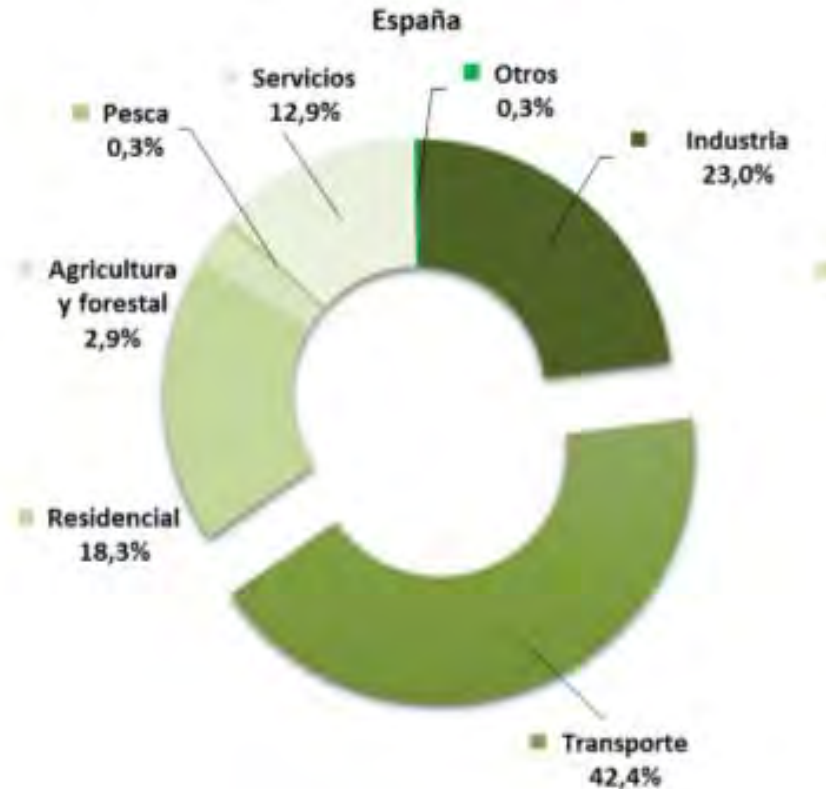
	2007	2016	2017	Var. 2017/ 2016	Var. 2017/ 2007
<b>Carretera (EPTMC)</b>	2.353.352	1.215.353	1.335.365	+9,9%	-43,3%
<b>Ferroviano (OFE)</b>	26.859	23.120	23.717	+2,6%	-11,7%
<b>Aéreo (AENA)</b>	102	62	65	+5,3%	-36,1%
<b>Marítimo (Puertos del Estado)</b>	49.597	48.114	50.613	+5,2%	+2,0%

Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de la EPTMC, OFE, AENA S.M.E., S.A y Puertos del Estado. Ministerio de Fomento



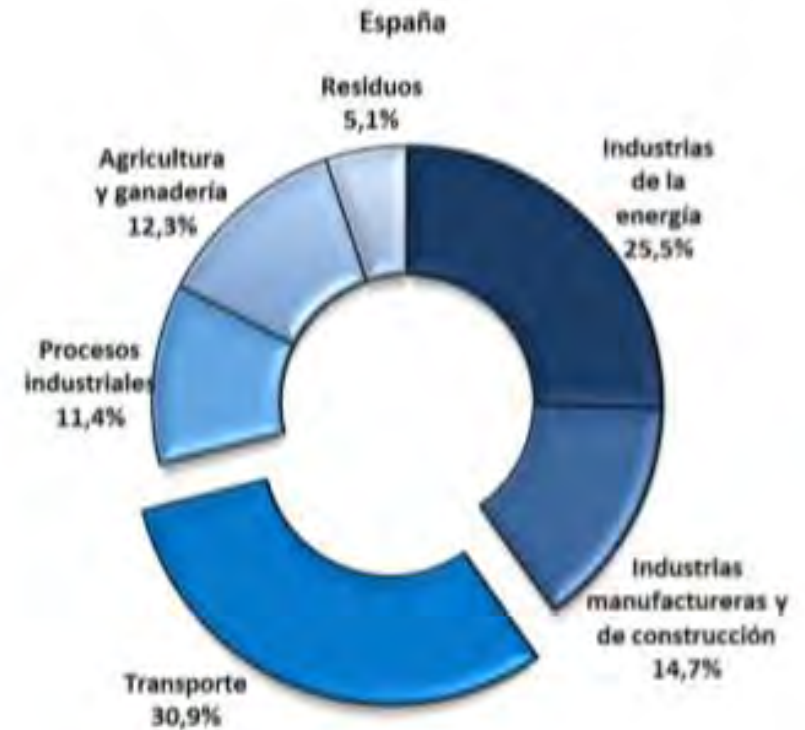


Consumo de energía final en el transporte en relación con otros sectores.



Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de Eurostat

Emisiones de GEI procedentes del transporte en relación con otros sectores.

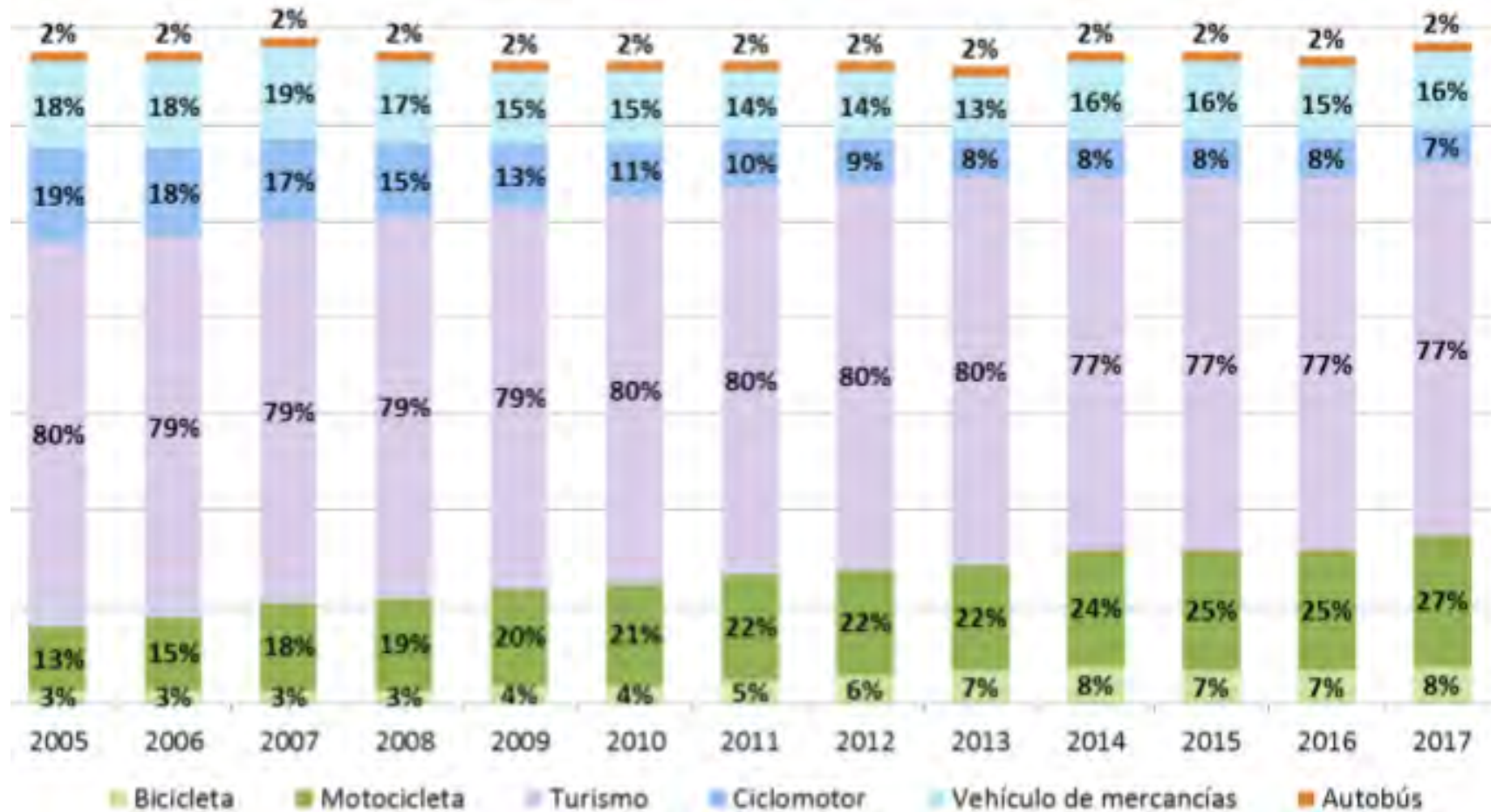


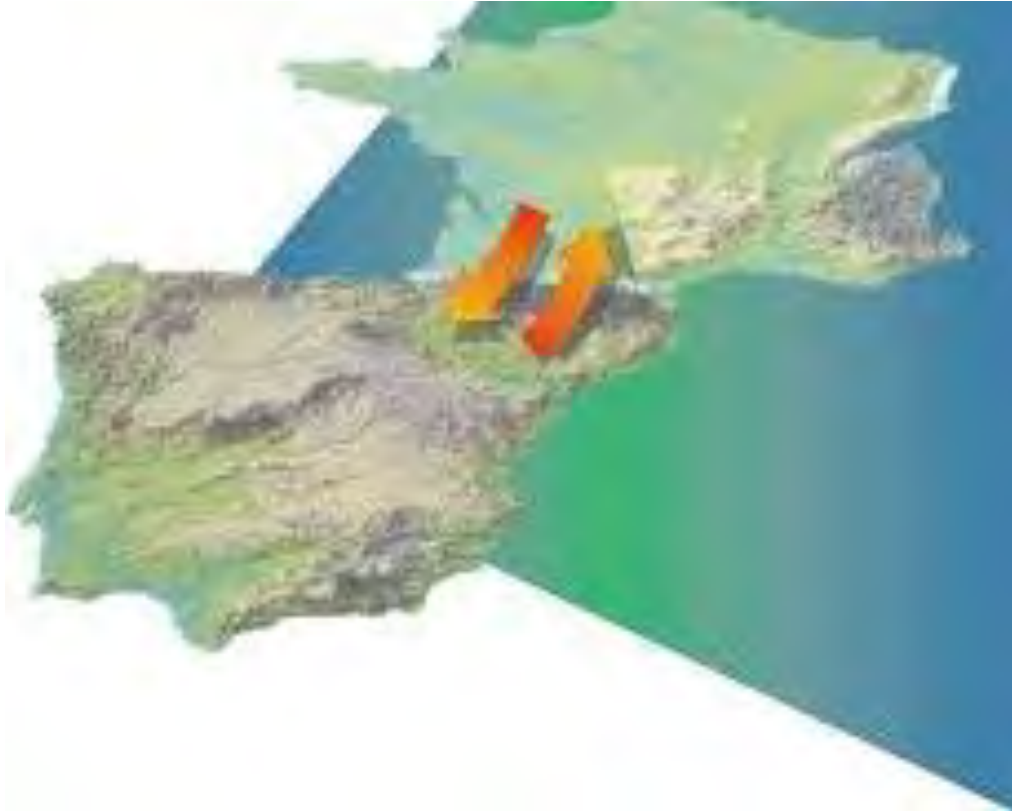
Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de Eurostat





Evolución de la distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo (% de accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado<sup>50</sup>). 2005-2017





- Restricciones al tráfico.
- Fines de semana.
- Festivos Francia.





Costes fijos	Costes variables
Amortización vehículo	Combustible
Financiación vehículo	Neumáticos
Personal	Mantenimiento
Seguros	Reparaciones
Costes Fiscales	Peajes
Otros gastos variables: tfno.	Dietas
Gastos Administración y otros costes indirectos	Otros



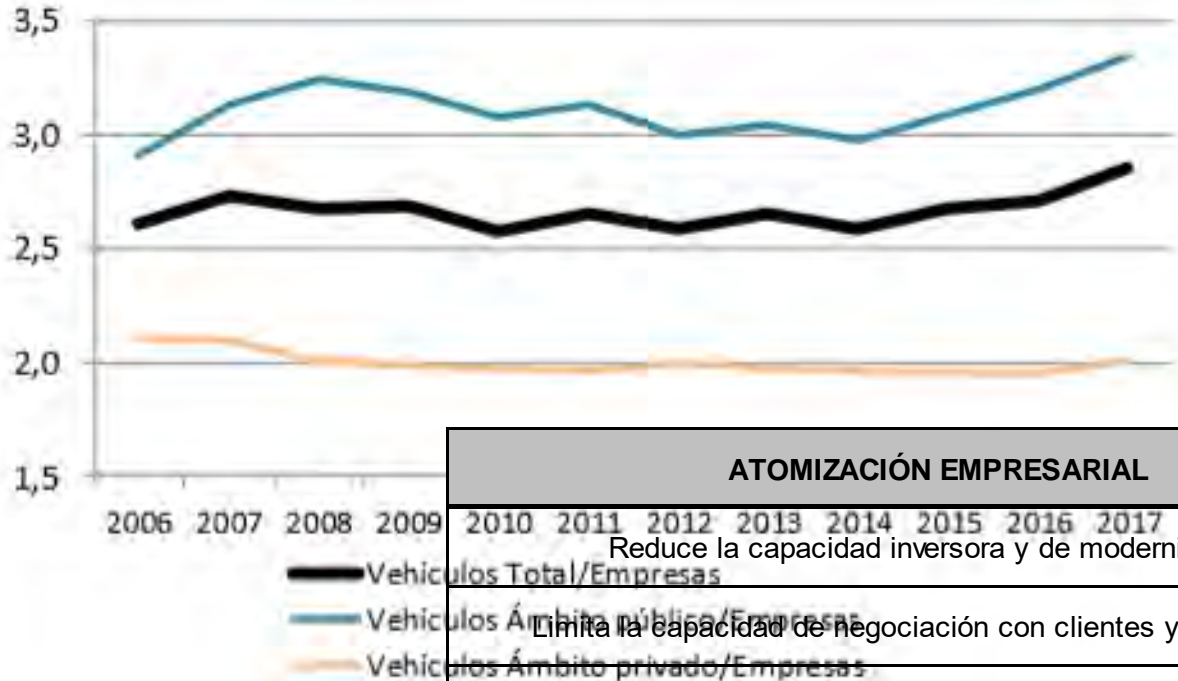


- El sector tiene un bajo reconocimiento social, económico y por las Administraciones, que no es acorde con su aportación al PIB, al empleo o las aportaciones fiscales.
- La logística y el transporte cuentan con una escasa oferta formativa que no fomenta la atracción de nuevos profesionales al sector, a los que cada vez más se exige una mayor cualificación.
- Visibilidad sólo cuando hay se producen accidentes, vertidos al río,... El transporte no es sólo esto.
- **ESCASEZ** DE CONDUCTORES PROFESIONALES.
  - El 72% de las empresas afirman necesitar conductores.
  - El 44,9% de los conductores cambiarían de profesión.





Evolución de la relación entre vehículos y empresas autorizadas para el transporte de mercancías por carretera. 2006-2017



Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de la Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento

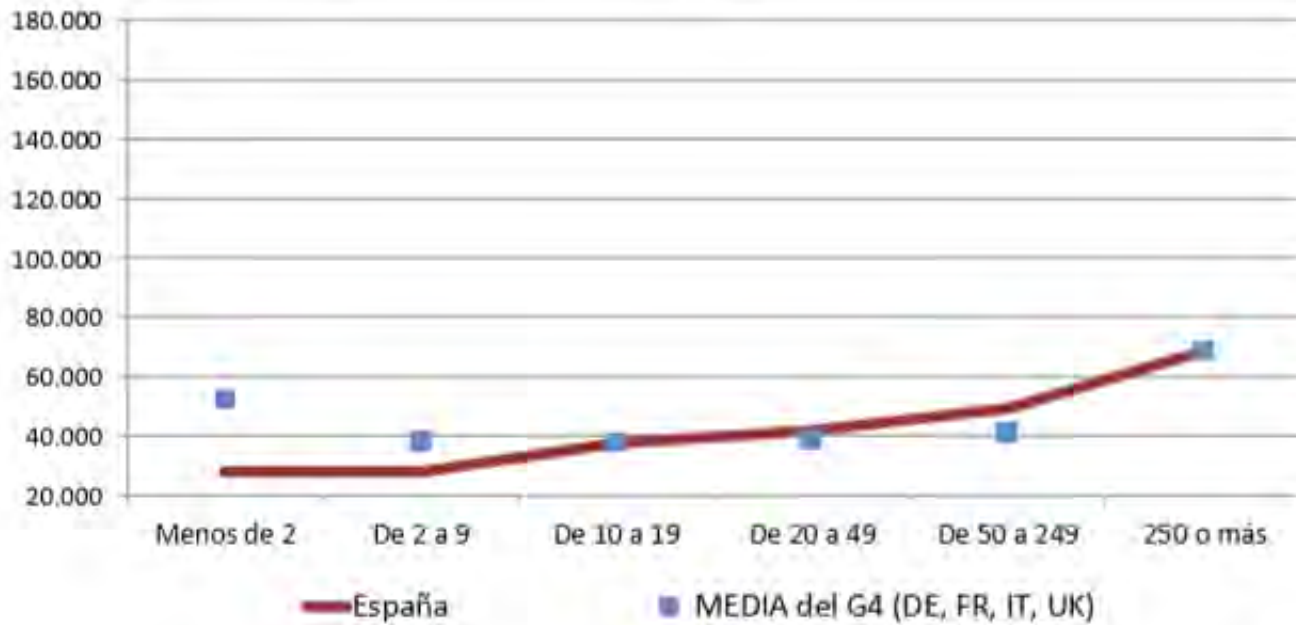
ATOMIZACIÓN EMPRESARIAL	
Reduce la capacidad inversora y de modernización	Ab...
Limita la capacidad de negociación con clientes y proveedores	Acceso
Dificulta la formación y reciclaje de los trabajadores	Acco
Afecta negativamente a los costes, y a su competitividad	Aumen

ATOMIZACIÓN EMPRESARIAL	TAMAÑO DE EMPRESA GRANDE
Reduce la capacidad inversora y de modernización	Abarata la adquisición de vehículos y otros aprovisionamientos
Limita la capacidad de negociación con clientes y proveedores	Acceso a financiación externa (más volumen y en mejores condiciones)
Dificulta la formación y reciclaje de los trabajadores	Acceso a innovaciones tecnológicas que mejoran la productividad
Afecta negativamente a los costes, y a su competitividad	Aumentan la capacidad de comercialización (menos recorridos en vacío)





Relación entre la dimensión de la empresa y la productividad aparente del trabajo (euros corrientes de valor añadido por persona empleada). 2016



Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de Eurostat  
Afecta negativamente a los costes, y a su competitividad

ATOMIZACIÓN EMPRESARIAL	
Reduce la capacidad inversora y de modernización	Ab...
Limita la capacidad de negociación con clientes y proveedores	Acces...
Dificulta la formación y reciclaje de los trabajadores	Acco...
Afecta negativamente a los costes, y a su competitividad	Aumen...

TAMAÑO DE EMPRESA GRANDE	
	Abarata la adquisición de vehículos y otros aprovisionamientos
es	Acceso a financiación externa (más volumen y en mejores condiciones)
	Acceso a innovaciones tecnológicas que mejoran la productividad
	Aumentan la capacidad de comercialización (menos recorridos en vacío)





- El transporte por carretera cuenta con una legislación **compleja**, cada vez más **abundante**, y más **exigente: Acceso al mercado y a la profesión, LOTT, ROTT, TCD, Tráfico, MMPP, etc, etc, etc.**
- Ejemplos:
  - El nuevo Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, introduce la suspensión de la autorización de transporte si se comete una infracción grave (bajo determinadas circunstancias).
  - Falta de uniformidad de legislación a nivel europeo. Ejemplo: normativa de pesos y dimensiones.



Riesgo de incurrir en situación sancionable





- ESCASAS
- MAL ACONDICIONADAS
- MAL SEÑALIZADAS





CONTAMINACIÓN

ACCIDENTABILIDAD

CONGESTIÓN DEL TRÁFICO

DEPENDENCIA INFRAESTRUCTURAS  
TERRESTRES

DEPENDENCIA DEL  
COMBUSTIBLE

IMAGEN DEL SECTOR

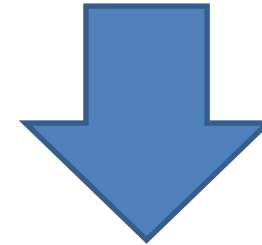
ESCASEZ DE CONDUCTORES

LEGISLACIÓN

SEGURIDAD

  
COSTE, PLAZOS

¿Puede la carretera reducir o minimizar  
el impacto de estas ineficiencias?



COMODALIDAD





*¿Cómo da respuesta el TMCD a los retos logísticos y del transporte?*

El Transporte  
Marítimo de  
Corta Distancia

JORNADA  
11 de abril de 2019





## ***1. Saturación de infraestructuras. Congestión del tráfico.***





***2. Emisión de contaminantes a la atmósfera.***

***3. Accidentabilidad.***



***4. Mejora de la calidad de vida de los conductores.***





## COSTE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA



## COSTE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA





Asociados al buque
<b>COSTES FASE MARÍTIMA:</b>
Flete / Amortización
Combustible
Personal
Otros costes estructura
<b>COSTES FASE PUERTO:</b>
Prácticos
Remolcadores
Amarradores
T1 – Tasa al buque
T0 – Tasa señalización marítima
MARPOL

Asociados a la Mercancía
<b>FLETE</b>
Transporte a Destino/Origen interior(inland transport)
Tasa T-3 (Administración Portuaria)
THC – Terminal Handling Charge (Precio de la terminal marítima)
CAF (Currency Adjustment Fee)
BAF (Banking Adjustment Fee)
Documentos y gts. Administración
Limpieza y control de precintos
ISPS
Inspecciones PIF (Países no UE)
Escaner aduana





### TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

- a) Limitación de las velocidades en carretera y en población a lo largo de todo el recorrido.
- b) Tiempos de descanso obligatorios del transportista.
- c) Las restricciones a la circulación en días/horas determinados y/o en vías específicas.
- d) Tramitación aduanera en frontera (para mercancías con origen/destino en países no comunitarios).

### TMCD

- a) Los propios del transporte terrestre.
- b) “Closing Time”: tiempo mínimo previo al inicio del embarque en el que la carga deberá estar disponible.
- c) Los tiempos de espera / carga/ descarga en los puertos (en él se incluye el tiempo de tramitación administrativa y/o aduanera).
- d) Tiempo de la travesía marítima.





En términos generales, sin entrar a valorar rutas de transporte concretas:

- Un camión es más rápido que un barco.
- A mayores distancias a recorrer, más ventajoso es el TMCD.





- Coste. Ojo, costes de fricción.
- Plazo.
- Trámites burocráticos.
- Frecuencias.
- Fiabilidad plazos de entrega.
- Servicio completo llave en mano.
- Perder el control de la cadena en favor del operador marítimo.
- Seguridad. Dejas los semis en manos de terceros.
- Digitalización.
- Gestión en destino
- Información de servicios intermodales. Catálogos.
- Todavía se ve como una competencia en ciertos sectores de la carretera.
- Inquietud por si la naviera te quita el cliente.
- Dejar sus remolques en manos de terceros por los daños que puedan sufrir a la hora de hacer la carga y descarga.
- Promoción de la intermodalidad a corto plazo.
- Culturización de los transportistas y operadores logísticos.





- ¿Por qué se plantearon las autopistas marítimas?
- Ventajas de la utilización.
- Desventajas o problemas.



