

ZAL Sevilla

Estrategia Logística y Áreas Logísticas Vinculadas





Objetivos de la presentación

- Visión de la **Autoridad Portuaria de Sevilla**
- Síntesis **ordenada** de procesos **en desarrollo**
- Necesariamente **abreviada**
- Intencionadamente **incompleta**

Entorno del negocio portuario

Estrategia Logística del Puerto de Sevilla

ALV - ZAL Sevilla

Desarrollo alcanzado

Conclusiones





Entorno del negocio portuario

Negocio portuario - Autoridad Portuaria de Sevilla



Conformación jurídica de las AP

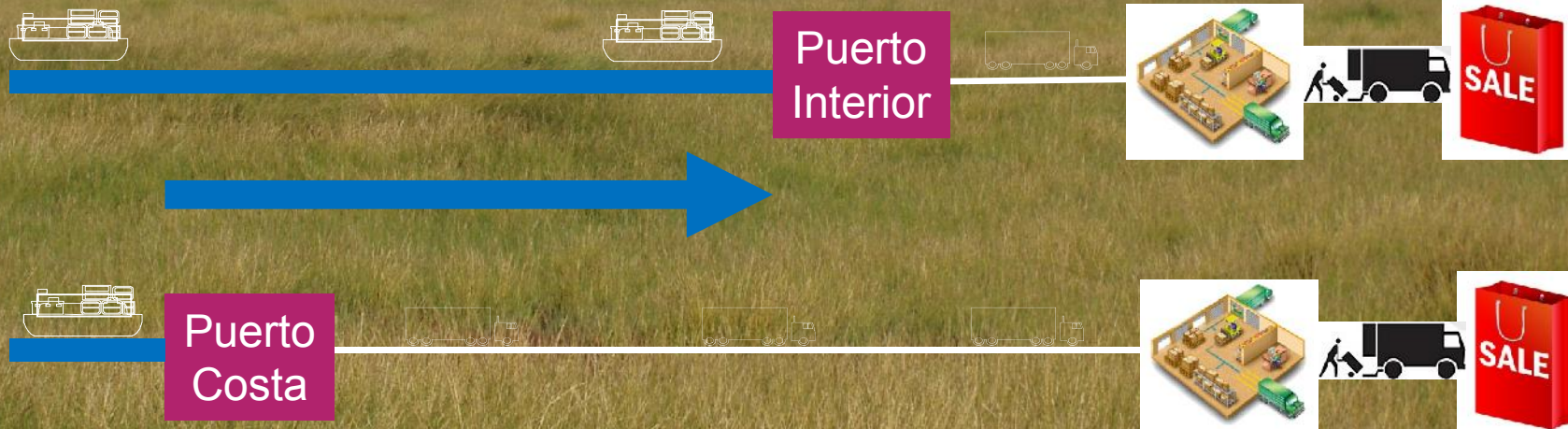
Ley 27/1993 + Ley 48/2003 + Ley 33/2010

- Estructura **holding** con **competencia** entre puertos
- **Autosuficiencia** económica
- **Autonomía** de gestión
- **Dependencia administrativa compartida**
- Actividades encomendadas : **puerto + logística + transporte**

Negocio Portuario - Razón de ser del Puerto Interior

Utilización de la Eurovía Guadalquivir

- Ahorro de 90 Km de transporte terrestre
- Cercanía a gran núcleo urbano (1,5 Mhab)
- Calado constreñidos (7,00 m)



Negocio portuario - Entorno competitivo

Entorno competitivo “feroz”
en 200 Km

Como competir?

Con **Logística**



SR
6,0 m
3,0 m
7,0 m

MTn]

MTn [2.000 mTEU]
MTn [- mTEU]
MTn [76 mTEU]
MTn [91 mTEU]

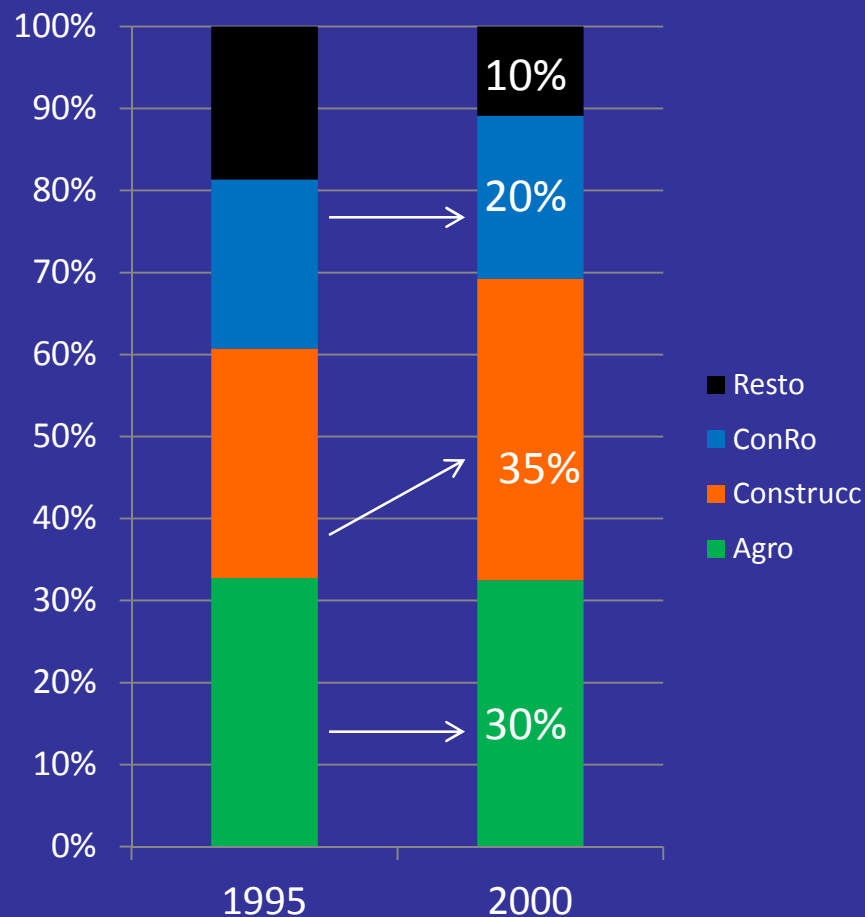


Puerto
Interior
Logístico



Negocio portuario – Cadenas logísticas

Estructura “tradicional” de tráfico



- **Agro** [1,4 MTn]
 - Contingentado PAC
 - Grandes volúmenes
 - Industria de abonos obsoleta
- **Construcción** [1,6 MTn]
 - Grandes volúmenes
 - Importación clinker
 - Continuidad?
- **ConRo** [0,9 MTn]
 - Tránsito

Desequilibrio estructural:

- Gigantismo naval
- Penalización en flete

En que Logística?
En ConRo



Estrategia Logística del Puerto de Sevilla

La **distancia logística** - comercio exterior

Paradigma económico dominante: **mercados globales** de aprovisionamiento, fabricación y venta



Accesibilidad
a mercados mundiales

en **competencia de coste**
con otras regiones mundiales

Coste de producto (100%)

Logística (20%)

Más lejos
Más rápido
Más fiable
Más barato
→ Menos stock

Coste Logístico Completo

- Transporte
- Almacenaje
- Distribución

Misión del **PUERTO**
Inducir un menor CLC, que se transforme en
ventaja competitiva del tejido económico

Pregunta clave (**Asia***):
Cual es la **distancia logística** a mi mercado?

Que papel pueden jugar los puertos?

**Ensamblador
Logístico
[CLC ↓]**

Dentro de una red de servicios logísticos globales

España 2009: 473 MTn / 85% Import / 50% Export / 15% Comercio interior

Transporte LR

- ✓ Marítimo
- ✓ Ferroviario
- ✓ Carretera

Accesibilidad óptima a las redes AC,
Comodalidad

Coste de transporte
Comodalidad

Transferencia

Terminales dedicadas con gestión
diferenciada

Coste transferencia
24/7

Valor Añadido

- ✓ Almacenaje
- ✓ Ensamblaje
- ✓ Verificación

Cluster de empresas de servicios
integrales de logística y distribución

Coste de entrega
Servicios for fait

Distribución

Ensamblador
Logístico
[CLC ↓]

Estrategia Mar

Mejora del Acceso Marítimo

Dimensiones [7,0 / 24,8 / 180] ► [9 / 40 / 420]
Buque medio 4.000 Tn ► 15.000 Tn



A.- Nueva Esclusa (Finalizado)
B.- Dragado E.60.02 (En desarrollo)
Profundización selectiva de la vía navegable
E.60.02 inscrita en el Guadalquivir

Coste ↓ = - 40% diferencial de coste de transporte
marítimo con puertos competidores

Terminales

Actual → 4 T especializadas
Futuro → 6 T especializadas + 2 T dedicadas

Coste de manipulación ↓ + calidad servicio ↑

Red de servicios

Actual → Canarias
Futuro → NUE + WestAfrica + Marruecos + Hubs

Coste ↓ + conectividad ↑ + tiempo tránsito ↓

Ensamblador
Logístico
[CLC ↓]

Estrategia Ferroviaria

→ Son los servicios feeder de tierra

Bases

- No hay futuro, sin **rebaja del coste** y transferido al cargador
- **Fiabilidad / flexibilidad** a la cadena logística
- **El tren hay que venderlo**

Ordenación y regulación de actividades

- Reglas claras de “mercado”: **leal competencia**
- Captación activa de OF (4)
- Terminal neutra

Coste ↓ + [flexibilidad ↑] + [respuesta incidencias ↑]

Capacidad de la red

- Infraestructuras (*MFom)
- Gestión directa de la capacidad y del tráfico**
- Autoprestación**

[Coste ↓] + [flexibilidad ↑] + [fiabilidad ↑]

Es importante la decisión sobre infraestructura disponible, pero la clave es la **gestión de la capacidad / operaciones** y la **integración logística de los servicios fv**

Ensamblador
Logístico
[CLC ↓]

Estrategia ZAL

Inmologística



Áreas Logísticas Vinculadas

- ✓ ZAL Sevilla (60 ha + 40 ha – 185.000 m2)
- ✓ 2ª Recinto logístico [Palmas Altas]
- ✓ 100 ha disponible para MegaParque
- ✓ Centro de Negocios Portuarios (15.000 m2)

Comunidad Logístico Portuaria

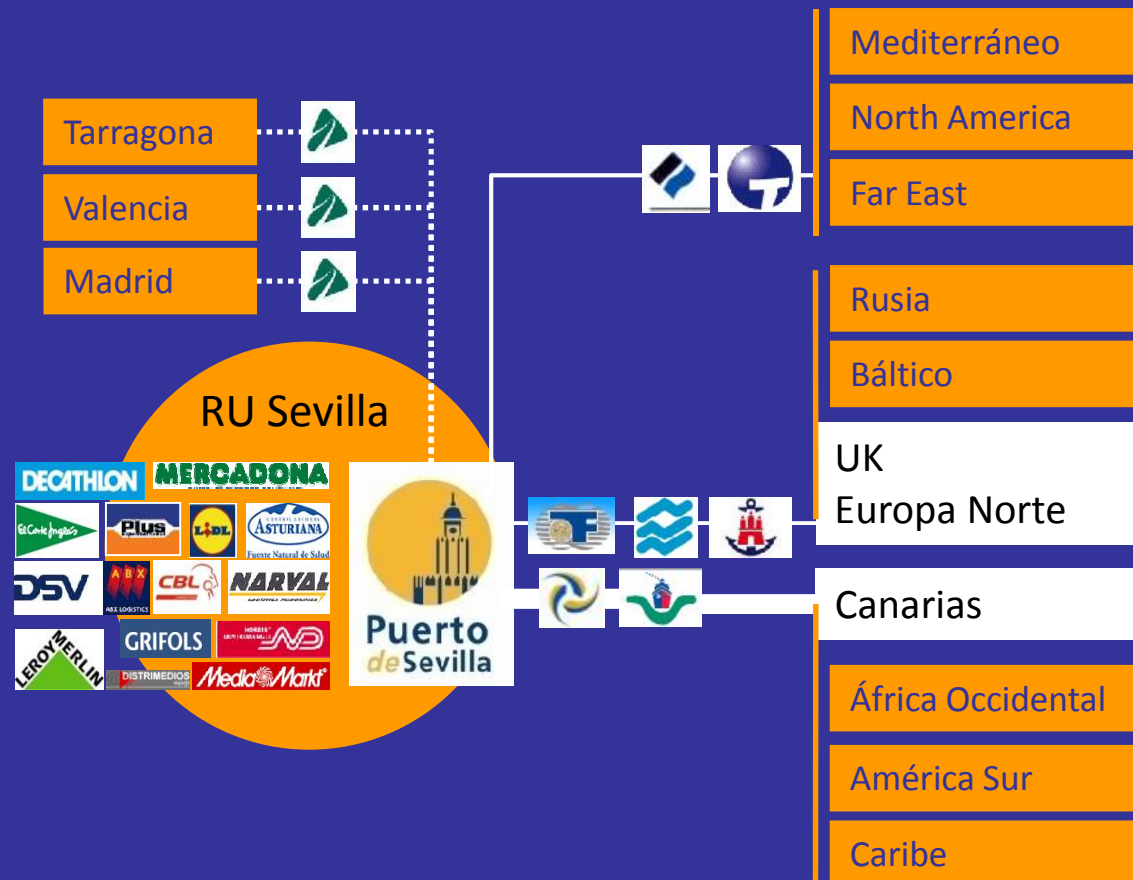


Distribución comercial (55 empresas)

- ✓ Almacenaje
- ✓ Consolidación
- ✓ Ensamblaje
- ✓ Multi sector

Ensamblador
Logístico
[CLC ↓]

Dentro de una red de servicios logísticos globales



ALV - ZAL Sevilla



Primeras decisiones

[1] Que necesitamos?

Parque de actividades **vinculadas al desempeño logístico del recinto portuario bajo una gestión única**, con el alcance y profundidad a definir en cada momento

[2] Es una “infraestructura portuaria tradicional” (almacenes)?

- Disponemos del suelo (400 ha)
- No conocemos el mercado
- No tenemos financiación suficiente
- No tenemos equipo humano ni posibilidad interna

Es imprescindible incorporar **terceros cualificados** [iniciativa pública o privada] que añadan **valor** al desarrollo

Primeras decisiones

[3] Conviene asimilarlo a un **negocio inmobiliario** tradicional?

- Suelo en concesión, no propiedad
- Orientación estratégica necesariamente a largo plazo
- Restricción de usos y sin expectativas de recalificaciones
- No hay plusvalía significativa de paso a terceros
- La rentabilidad en la gestión corriente a medio y largo plazo

Es clave la búsqueda de partícipes que compartan la orientación elegida del proyecto: **permanencia y gestión corriente**

[4] Que **modelo de gestión**?

- Dificultad en la búsqueda de partícipes
- Control sobre decisiones claves
- Compartir riesgo

Sociedad participada

Proceso de desarrollo – Errores y fracasos

En 15 años de intentos el planteamiento pasó por diferentes etapas con distintas orientaciones prioritarias

1992 -1999 Objetivo **inmobiliario** (CODA).

4 años – 5 ha - 2 naves - 18.500 m²

Concesión **única**

1999 – 2001 Objetivo de servicio a **transporte terrestre** (una variante de CTM y aparcamiento de camiones)

2 años - 0 ha – 0 naves - 0 m²

Concesiones varias

2001 – 2003 Objetivo estratégico de atracción de **potencial logístico**

2 años – 6 ha - 3 naves - 17.000 m²

APSe

2004 –

Instrumento vinculado a la Autoridad Portuaria para la promoción y comercialización de infraestructuras vinculadas a la logística (transporte, almacenaje, servicios complementarios)

2 años – 27 ha - 6 naves - 45.000 m²

Sociedad Participada

Régimen de supervisión

Para APSe es muy importante que ZAL cumpla los objetivos estratégicos y no se desvirtúe por intereses ajenos a la logística

Nivel administrativo

Se ubica en la zona de servicio, y por tanto en régimen de **concesión de dominio público**.

Nivel operativo

Los **contratos de alquiler con terceros** son sometidos a un **informe vinculante** de la Autoridad Portuaria que se pronuncia sobre la **adecuación al régimen de usos** acordado [usos permitidos, compatibles y prohibidos; consolidados previamente en la ordenanza urbanística del ámbito]

Nivel societario

APSe participa en el Consejo de Administración de la sociedad participada con un puesto de **Consejero**

Régimen de derechos y obligaciones



Urbanización

- **Obligación de urbanizar** [conforme al anteproyecto y fases del documento de concurso] el ámbito definido como ZAL Batán
- Urbanización que se desarrolla en régimen de encomienda y que cede gratuitamente a la APSe una vez finalizada.

Concesiones

- **Derecho a tramitar concesión** sobre manzanas resultantes
- La puesta en carga de la ZAL Batán tienen que cumplir el **calendario** concursado
- Las concesiones se destinan a los **usos previstos** en el documento de **ordenación integrante de la oferta** adjudicada

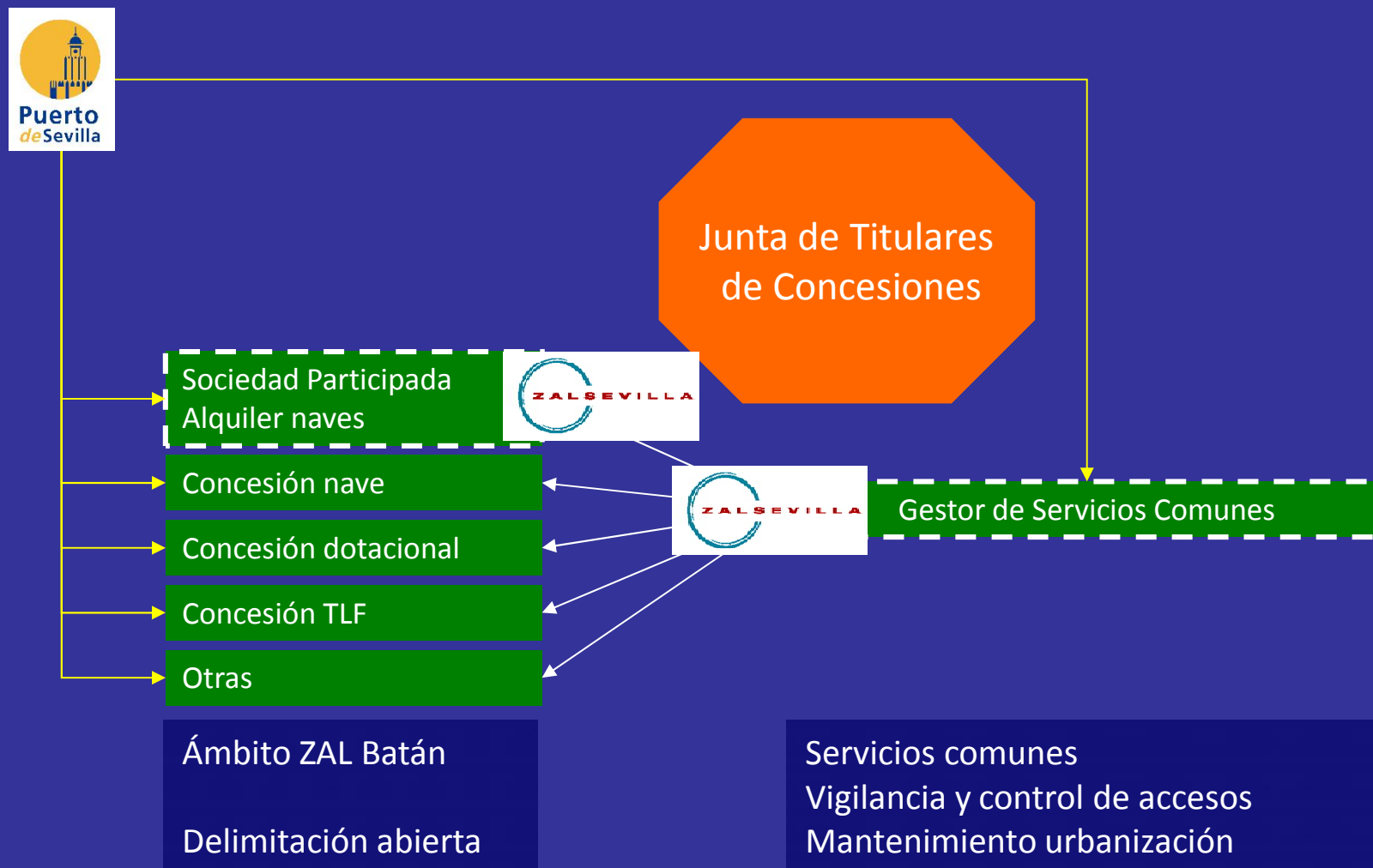
Servicios comunes

- **Obligación de prestar los servicios comunes** conforme a un **Reglamento de Explotación** aprobado por APSe y mantenimiento de urbanización repercutiéndolo a los distintos titulares
- **Junta de Titulares** de concesiones
- Presupuesto y **Tarifas aprobado por APSe**

Capital

- **Obligación de ceder a la APSe al menos un 10% de capital liberado** en el momento de la constitución de la sociedad

Régimen operativo



Perfil de la sociedad gestora

Socio tecnológico

[60%]

- Gestión de la construcción,
- Comercialización
- Gestión de servicios comunes
- Efecto red

abertis

saba^o
parques logísticos

Socios financieros locales

[30%]

- Capacidad financiera
- Tejido empresarial local

Unicaja

Cajasol

"la Caixa"

Autoridad Portuaria de Sevilla

[10%]

- Estrategia de plataforma
- Conexión portuaria y comodal

Puerto
de Sevilla

ZAL Sevilla 2012

- Superficie urbanizada 60 ha
- 13 naves edificadas (185.000 m2 techo)
- Alquiler + llave en mano
- Ocupación 2012 → 80%

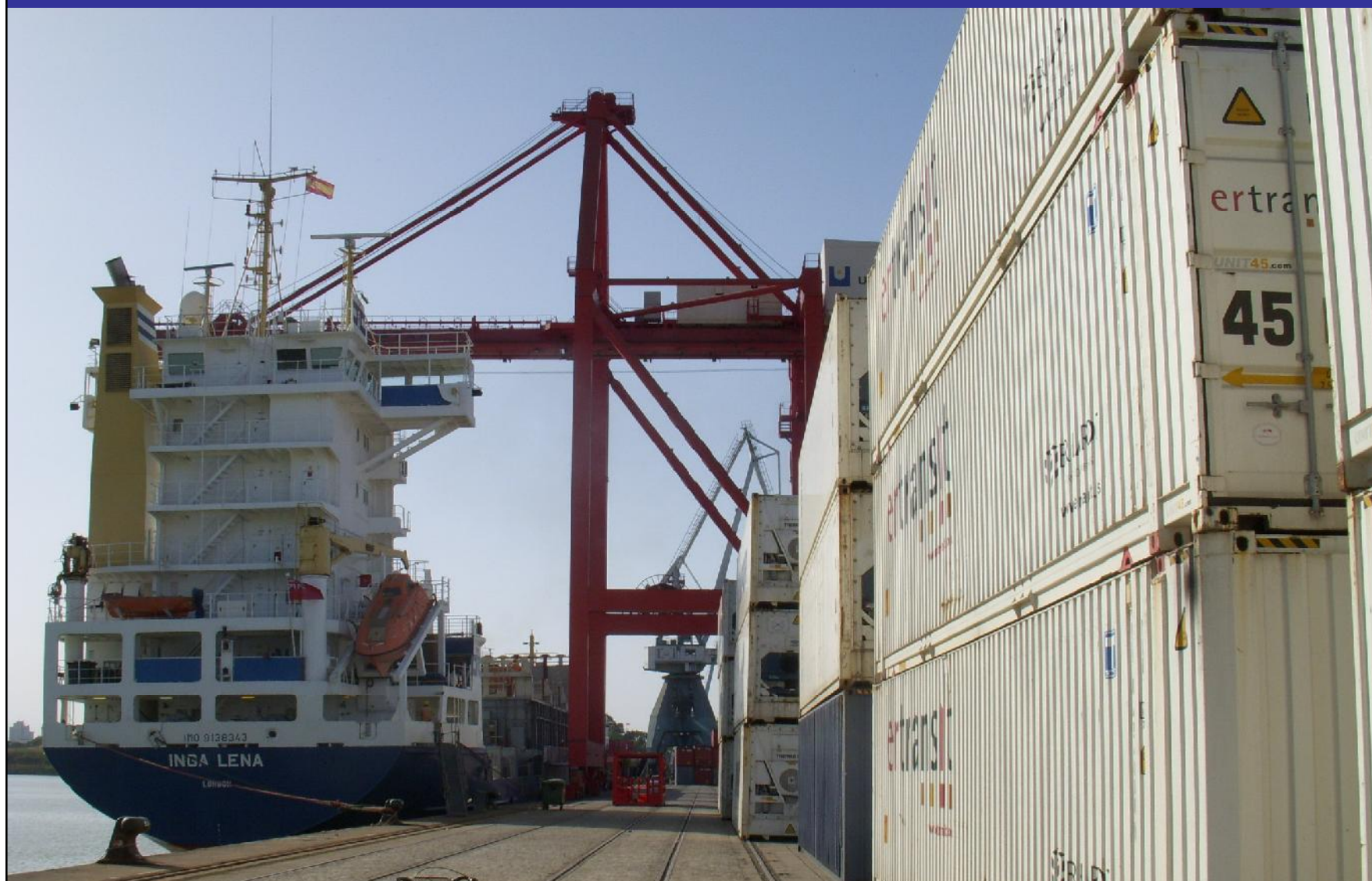


- Inversión realizada 50 M€
- Capital 17 M€ [APSe 2 M€]
- Beneficio y reparto dividendos desde 3er



- Recinto cerrado.
- Vigilancia física y por CCTV
- Control accesos
- Mantenimiento de instalaciones.
- Infraestructuras de comunicaciones
- Parking de vehículos ligeros
- Central de alarmas
- Limpieza de viales y cubiertas
- Mantenimiento de jardines y zonas comunes
- Recogida de residuos sólidos urbanos
- Reparación y mantenimiento flotas y vehículos
- Oficinas
- Restauración





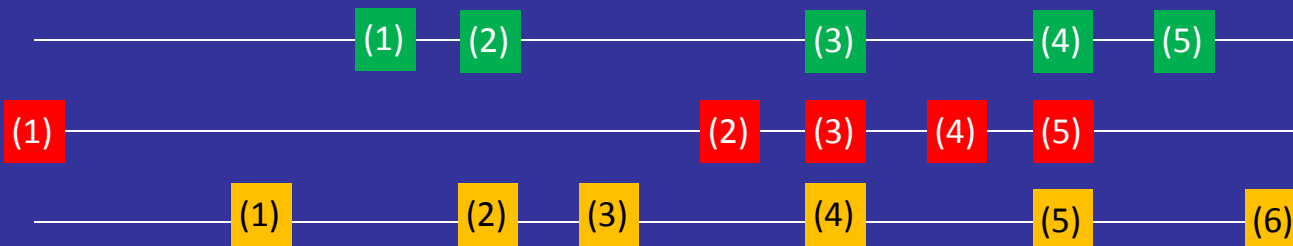
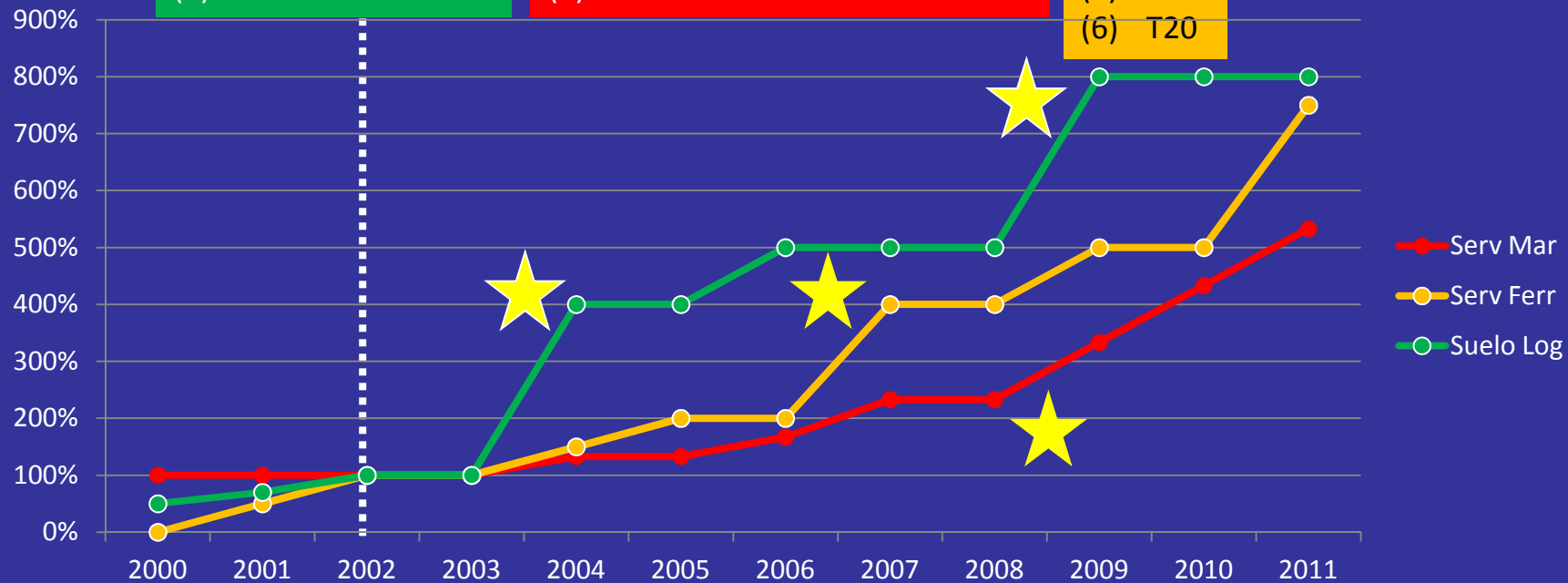
Desarrollo alcanzado

Evolución de los servicios

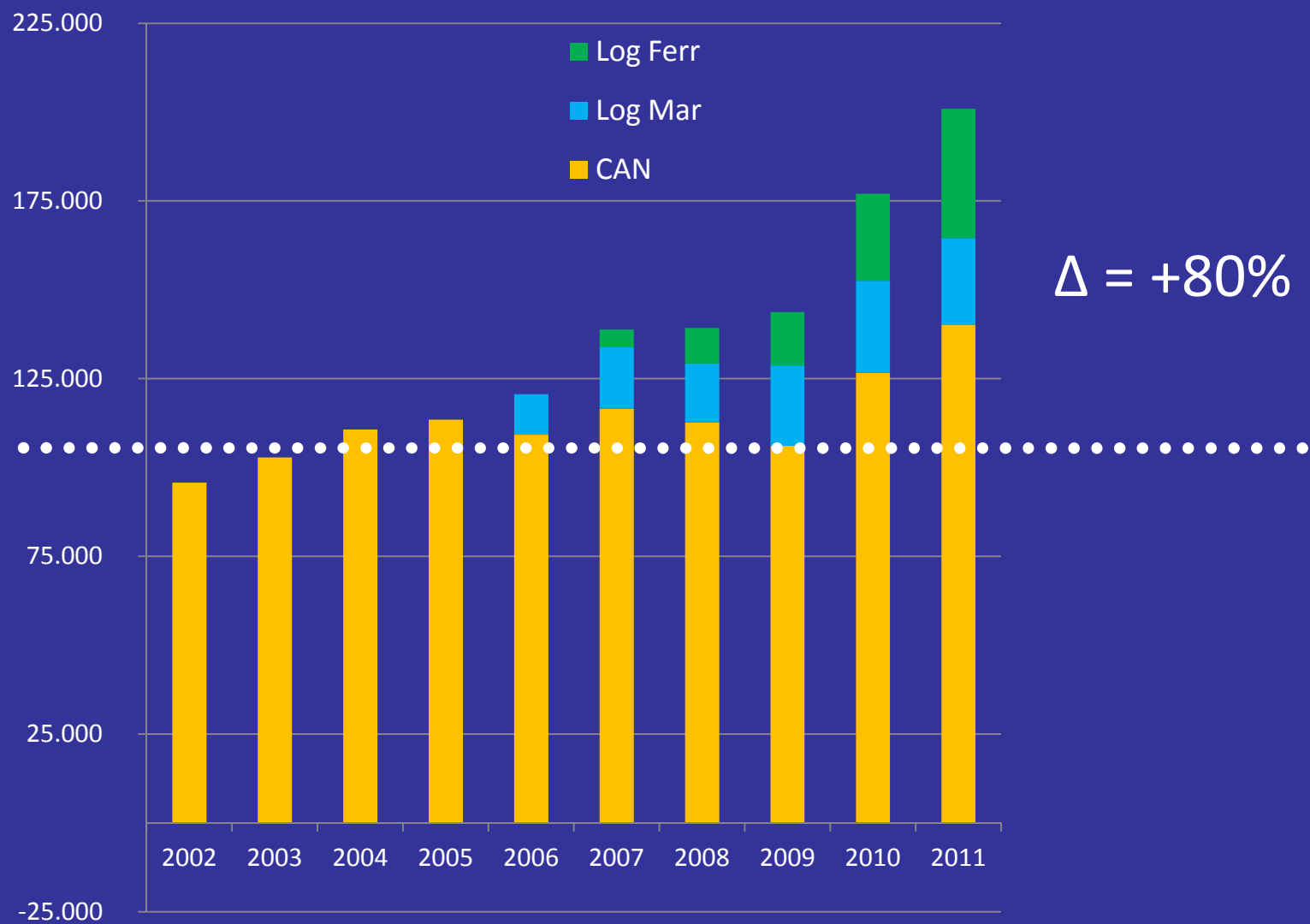
(1) Concurso ZAL 1
(2) 1ª Nave Sevisur
(3) Concurso ZAL 2
(4) 1ª Nave Prime
(5) 2ª Recinto ZAL

(1) Concurso TCont1
(2) Servicio NUE
(3) Ampliación servicio Canarias
(4) Concurso TCont2
(5) 1er Servicio Ocean Feeder

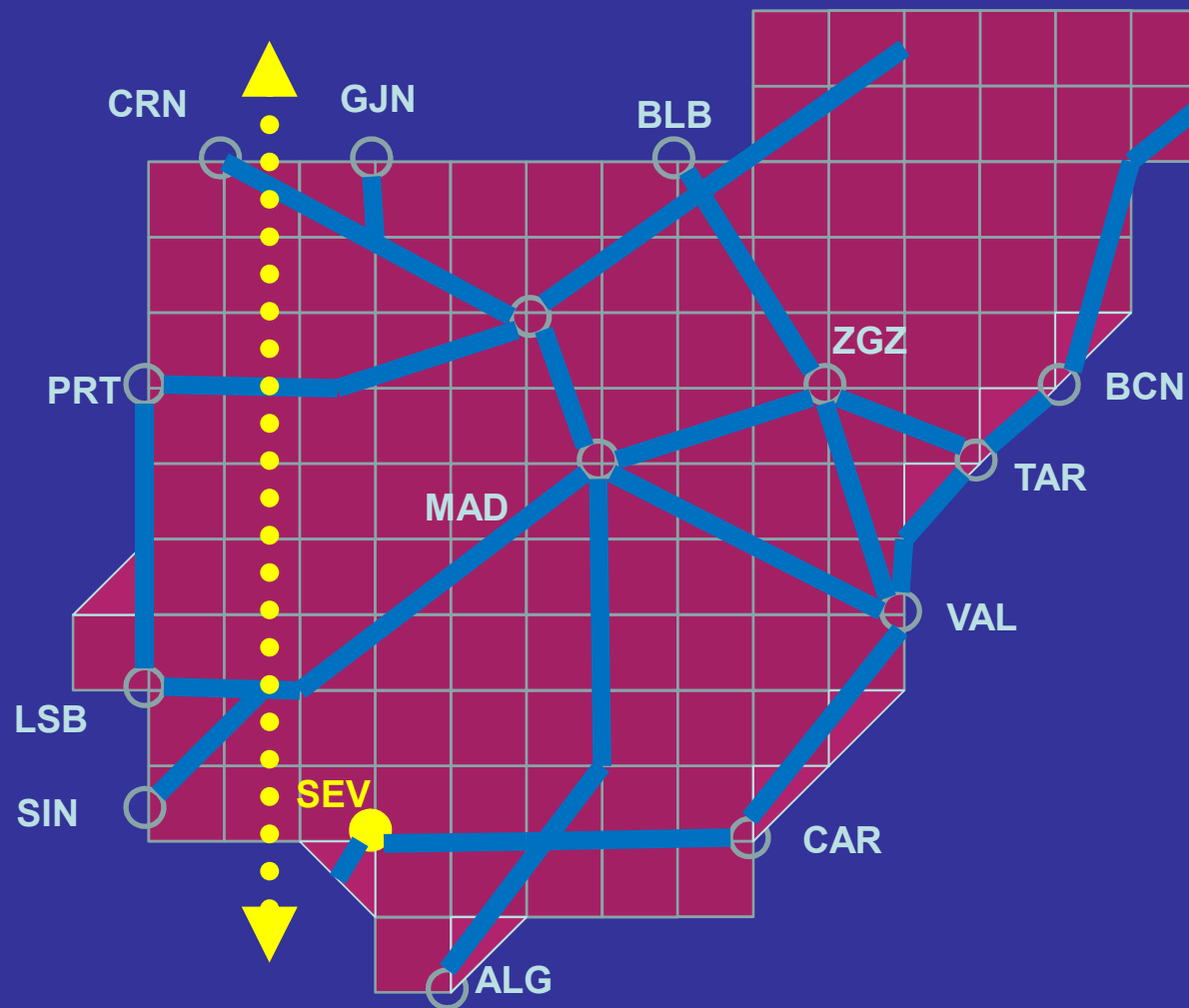
(1) T2
(2) T4
(3) T6
(4) T8
(5) T14
(6) T20



Evolución: TEUL (Ud logísticas)*



Posicionamiento – Core Network



Liderazgo en servicios vs liderazgo en infraestructuras

Conclusiones



Conclusiones

- La estrategia logística es una **estrategia de tierra**. Centrada en la relevancia del **Coste Logístico Completo**. **Los puertos son los socios naturales de la regiones** para optimizar el CLC
- Las **ALV** no son un proyecto puntual sino que responde a una **estrategia logística compleja y continuada**
- Las **ALV** son **desarrollos a medida**
- Importancia del ferrocarril
- El Puerto de Sevilla se ha dotado de los **servicios adecuados** para actuar de ensamblador logístico y en la actualidad es soporte de cadenas logísticas competitivas [**Crecimiento 2011: 5% en el total y 15% en tráficos logísticos**]



Gracias por su atención

www.apsevilla.com