



Pla estratègic dels espais litorals de la ciutat

Transport Marítim

Juliol de 2018

Gerència Municipal
Direcció de l'Oficina estratègica de l'àmbit litoral

B
BC
BN



Continguts

- 01.** Indicadors actuals del tràfic marítim
- 02.** Evolució del tràfic marítim (2007-2017)
- 03.** Conclusions



01

Indicadors actuals de tràfic marítim

B



Estat actual i evolució del tràfic marítim del Port de Barcelona

A continuació es recullen els resultats dels principals indicadors del tràfic marítim del Port de Barcelona per l'any 2017, així com la seva evolució al llarg del 2007 – 2017.

Els indicadors es poden classificar en tràfic general, tràfic de mercaderies, tràfic de contenidors, tràfic de vehicles, tràfic de passatgers, tràfic de *Short Sea Shipping* i tràfic de ferrocarril.

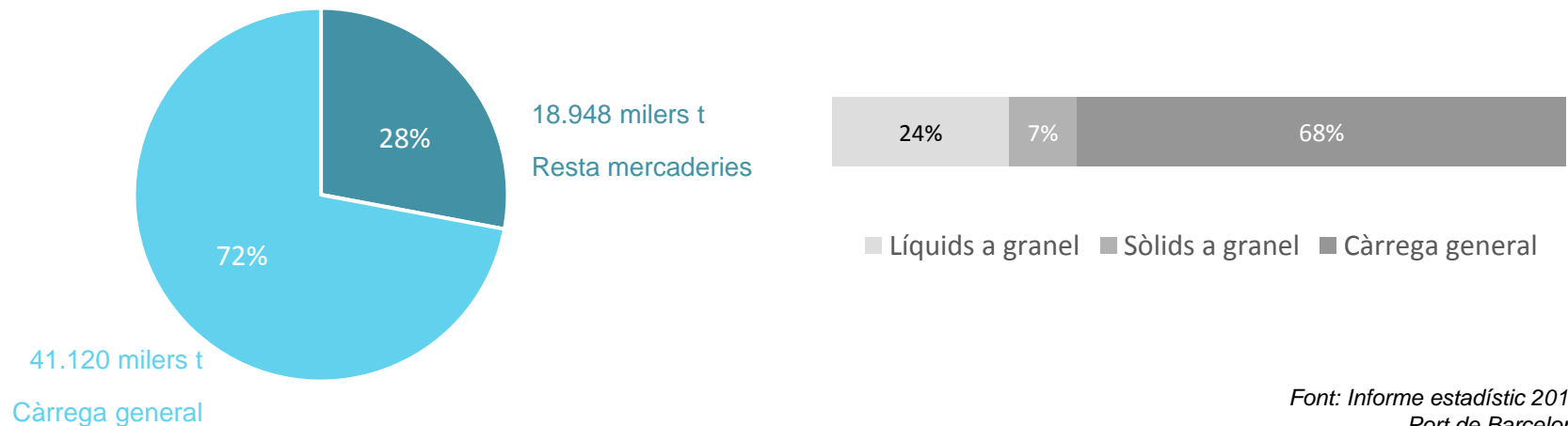
Les dades han estat extretes dels “Informes Estadístics” que publica periòdicament el Port de Barcelona. (anys 2007 a 2017).



Tràfic general

A l'any 2017 el Port de Barcelona ha registrat un **tràfic total de 61,4 milions de tones** (inclosos avituallament i pesca), fet que suposa un **creixement del 26,3% respecte el 2016**. En concret, el tràfic de mercaderies han suposat 60 milions de tones.

El 72% de les mercaderies registrades (41,1 milions de tones) corresponen a la càrrega general containeritzada i no containeritzada. El granel líquid (14,5 milions tones) i el granel sòlid (4,4 milions de tones) han registrat un volum total de 18,9 milions de tones, el 28% de les mercaderies registrades el 2017.

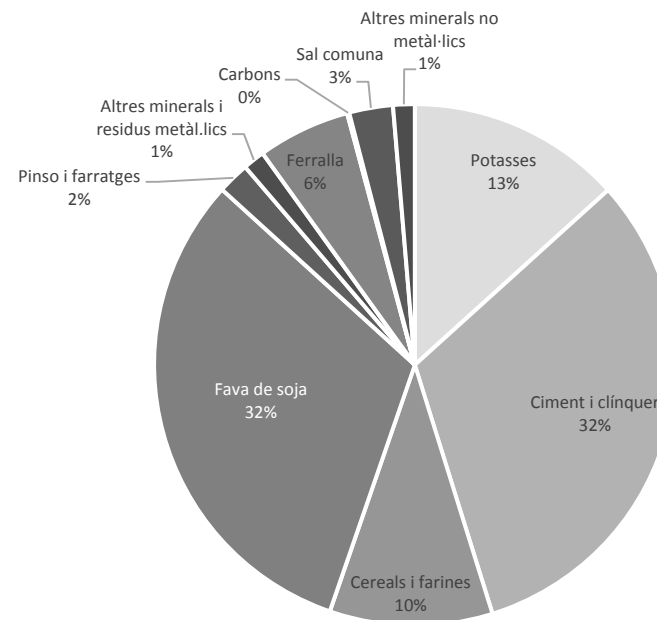


Font: Informe estadístic 2017,
Port de Barcelona



Tràfic mercaderies

El Port de Barcelona ha mogut 4,4 milions de tones de **sòlids a granel** (+0,7% respecte 2016). Productes com les potasses o la sal comuna s'han mantingut estables respecte el 2016, a diferència de l'augment de la fava de soja, els cereals i les farines o la ferralla; o el descens dels pinsos i farratges (-30%), altres minerals no metàl·lics (-41%) i els carbons (-93%).

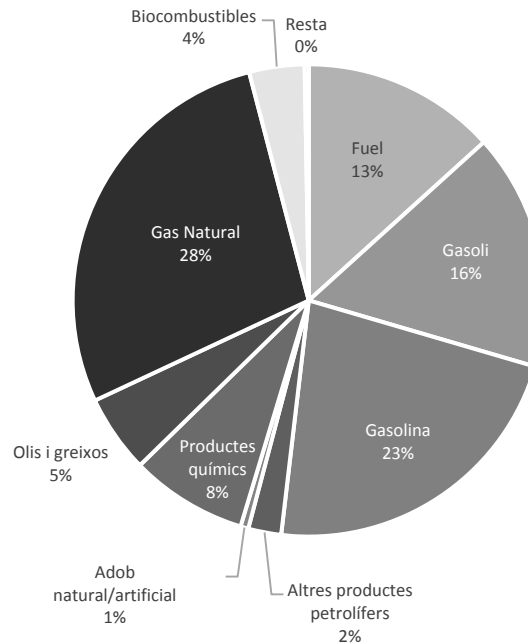


Font: Informe estadístic 2017,
Port de Barcelona



Tràfic mercaderies

Pel que fa als **líquids a granel**, el Port de Barcelona ha mogut un total de 14,4 milions de tones (un 27% més respecte al 2016). Han augmentat quasi tot els granelers líquids, a excepció dels biocombustibles (-5%) i el gasoli (-13%). És destacable l'augment del gas natural (+64%), com a matèria primera per a la generació d'electricitat davant la caiguda de les energies hidràulica i eòlica. Altres líquids com olis i greixos, productes químics o els adobs han augmentat al voltant del 20-30%.

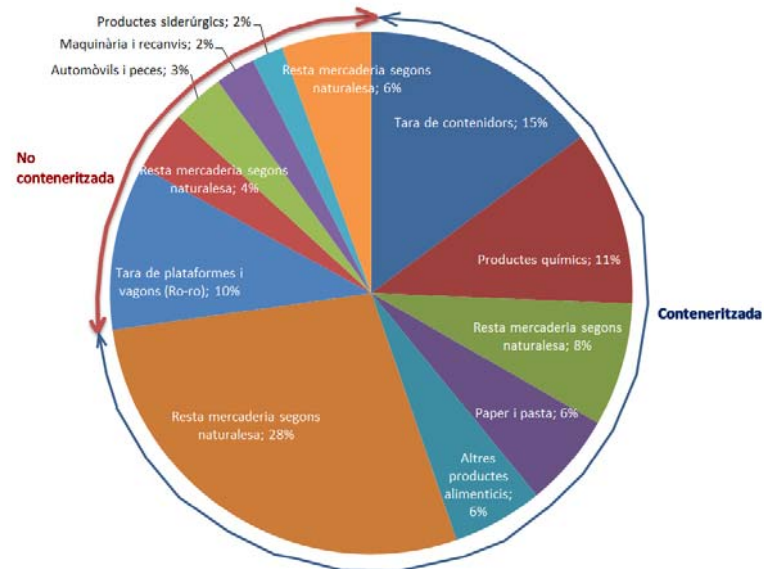


Font: Informe estadístic 2017,
Port de Barcelona



Tràfic mercaderies

En relació a la **càrrega general** s'han mogut un total de 41,1 milions de tones, un 30% més que el 2016. El creixement s'ha donat principalment en la càrrega contenitzada (+42,5%), sobretot en la tara de contenidors (+33%), en el paper i la pasta (+48%) i en altres productes alimentaris (+98%). En la càrrega no contenitzada el major increment ha estat el de la maquinària i els recanvis (+18%).



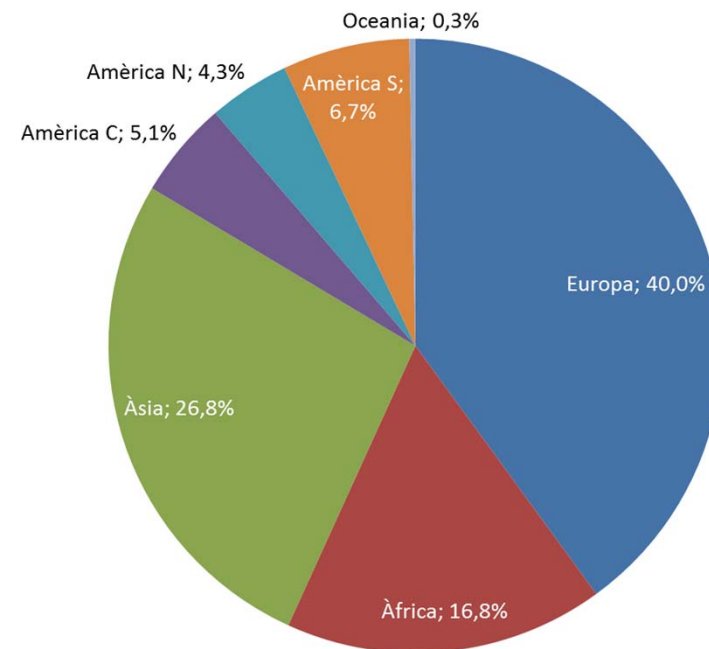
Font: Informe estadístic 2017,
Port de Barcelona



Tràfic mercaderies

En relació a la **càrrega general**, el 40% del tràfic té origen o destí amb països europeus, seguit del continent asiàtic (26,8%) i del continent africà (16,8%).

	Mercaderies (tones)	% sobre el total
Espanya	9.119.646	15,2%
Itàlia/França	7.777.832	12,9%
Àfrica del Nord	6.488.539	10,8%
Extrem Orient i Japó	6.467.147	10,8%
Golf Pèrsic	4.079.152	6,8%
Mediterrani Ort.	3.841.884	6,4%
Àfrica Occidental	3.201.670	5,3%
Amèrica del Sud - Atlàntic	3.174.513	5,3%
Europa (Atlàntic)	2.978.752	5,0%
Pakistán/Índia/Sri Lanka/Bangladesh	2.358.522	3,9%
Golf de Mèxic	1.904.603	3,2%
Sud-est Asiàtic	1.842.185	3,1%
Mar Roig	1.338.738	2,2%
Canadà	1.234.908	2,1%
Amèrica Central i Carib	1.170.314	1,9%
Amèrica del Nord - Atlàntic	849.065	1,4%
Amèrica del Sud - Pacífic	846.871	1,4%
Amèrica del Nord - Pacífic	494.259	0,8%
Àfrica del Sud i de l'Est	414.489	0,7%
Desconegut	293.917	0,5%
Austràlia i Nova Zelanda	193.127	0,3%

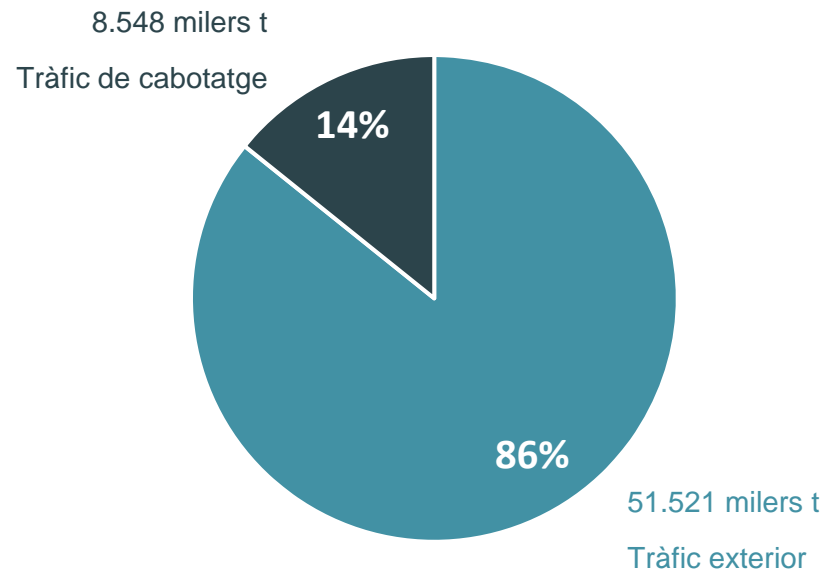


Font: Informe estadístic 2017,
Port de Barcelona



Tràfic de mercaderies

El tipus de navegació de les mercaderies registrades al Port de Barcelona aquest 2017 es reparteix en un 14% de cabotatge, és a dir, tràfic entre ports de l'Estat (amb circulació propera a la costa), i un 86%, la gran majoria, en tràfic de mercaderies amb l'estranger.

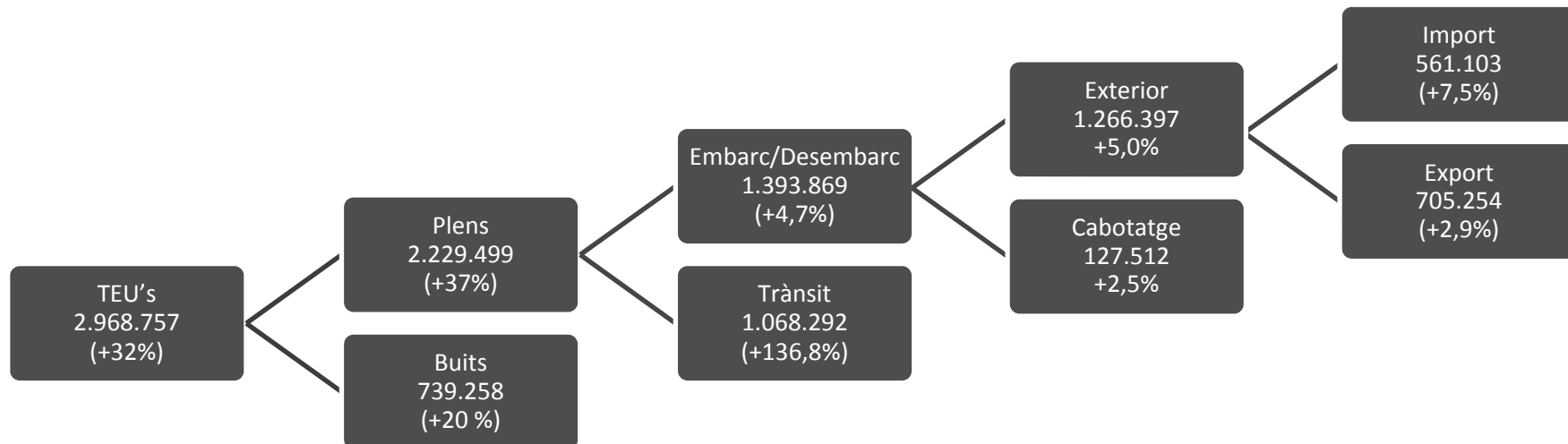


Font: Informe estadístic 2017,
Port de Barcelona



Tràfic de contenidors

Pel que fa al tràfic de contenidors, el 2017 s'ha registrat un moviment de 2,9 milions de TEUs (unitat de mesura que equival a un contenidor de 20 peus). Aquesta xifra suposa un creixement del 32,3% respecte el 2016. A nivell de comerç exterior, el Port ha canalitzat 705.254 TEU d'exportació i 561.103 TEU d'importació.

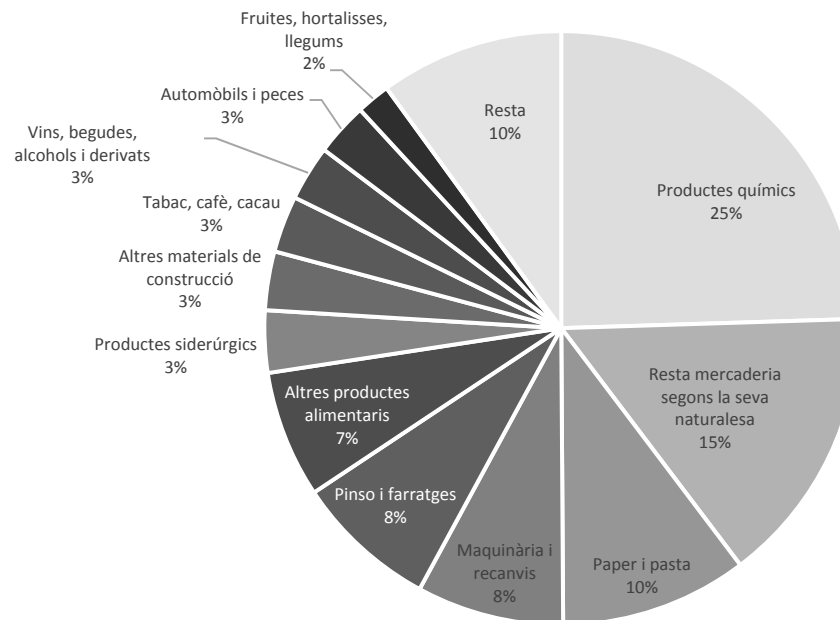


Font: Informe estadístic 2017,
Port de Barcelona



Tràfic de contenidors

La mercaderia contenitzada més transportada són els productes químics, amb 4,4 milions de tones el 2017 (+20% respecte 2016). Destaquen també el paper i la pasta, així com la maquinària. A nivell de creixement respecte el 2016 es troben amb creixements significatius els productes alimentaris (+98%) i els papers i pasta (+48%).

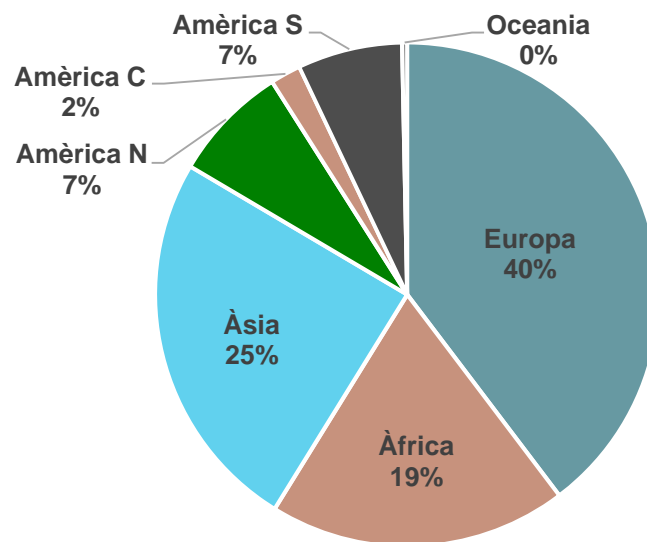


Font: Informe estadístic 2017,
Port de Barcelona



Tràfic de contenidors

Pràcticament la meitat de mercaderies que mou el Port de Barcelona tenen relació amb països del continent europeu, seguit pel continent asiàtic, amb el 25%, i el continent africà, amb el 19%. Pel que fa a països, la relació amb la resta de l'Estat suposa pràcticament el 10% del total de TEU plens que mou el Port de Barcelona. El principal país és la Xina, amb un 24%, seguit d'Espanya i la Unió d'Emirats Àrabs amb un 5%.



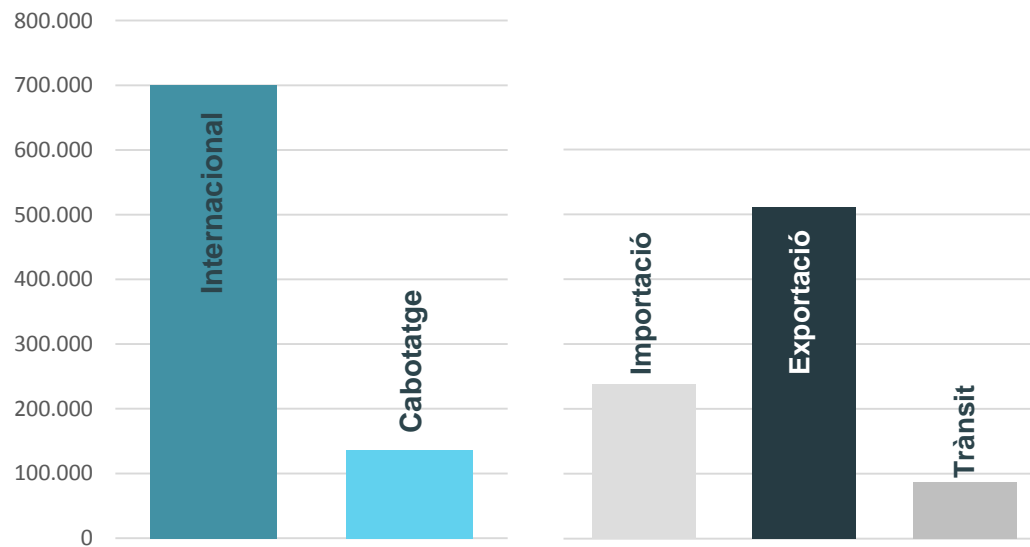
	Mercaderies (TEU plens)	% sobre el total
Xina	330.687	23,7%
Espanya	127.751	9,2%
Unió dels Emirats Àrabs	69.699	5,0%
Turquia	64.336	4,6%
Estats Units	63.389	4,5%
Algèria	53.307	3,8%
Corea del Sud	52.787	3,8%
Índia	41.918	3,0%
Mèxic	36.111	2,6%
Marroc	33.566	2,4%
Aràbia Saudita	32.093	2,3%
Japó	27.425	2,0%
Brasil	25.087	1,8%
Vietnam	24.326	1,7%
Egipte	20.480	1,5%

Font: Informe estadístic 2017, Port de Barcelona



Tràfic de vehicles

Al 2017 s'han mogut 837.273 vehicles, el que ha suposat una disminució del 9% respecte el 2016. Les exportacions han disminuït un 11%, assolint els 511.450 vehicles carregats. Les importacions han augmentat un 2%, tot i que tenen un pes menor en el conjunt (238.723 vehicles).



Font: Informe estadístic 2017,
Port de Barcelona

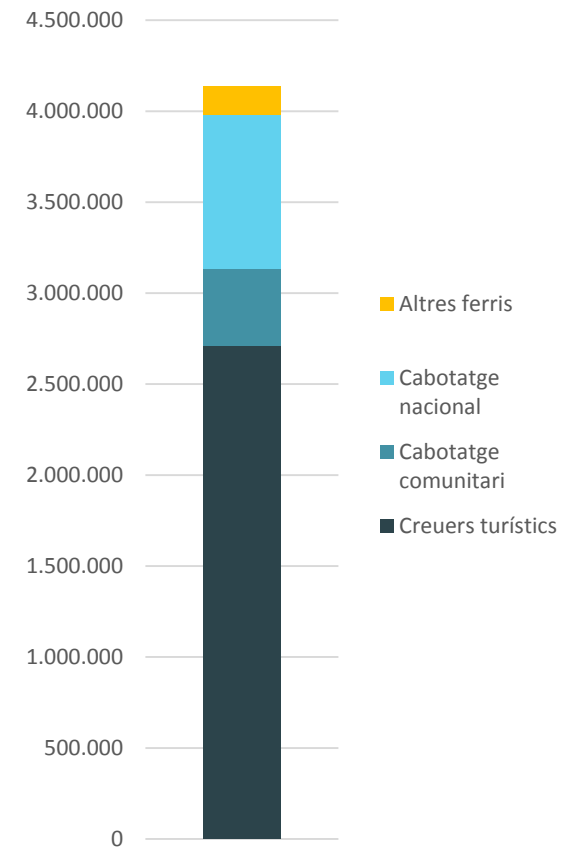


Tràfic de passatgers

En aquest 2017 s'ha arribat a un màxim històric de 4,1 milions de viatgers, un 4,5% més que el 2016.

Del total, 2,7 milions d'aquests viatgers han estat creueristes, el que suposa un augment del 1% respecte el 2016. Els creueristes de *turnaround*, és a dir, els que inicien i finalitzen el viatge a Barcelona, i que suposen un major impacte econòmic, són els que més han crescut (un 12% en relació a l'any passat).

Els 1,4 milions restants han estat viatgers dels ferris regulars que enllacen amb les Illes Balears, Itàlia o el nord d'Àfrica. Aquest segment ha registrat un augment del 11,8% respecte l'any 2016.



Font: Informe estadístic 2017, Port de Barcelona



Tràfic de Short Sea Shipping

- Es qualifica com a *Short Sea Shipping* els serveis de transport marítim nacionals i internacionals, alternatius a la carretera que tenen un freqüència mínima de 3 sortides setmanals i fan com a molt 3 escales en ports diferents.
- El Port ha encaminat, a través del *Short Sea Shipping*, 139.532 UTI's (unitats de transport intermodal: contenidors, carpa mòbil o semiremolc) en 2017, el que representa un increment del 7,4% respecte del 2016. En quant al tràfic d'automòvils (140.843 unitats), aquest ha davallat un 4,5%.

Font: Memòria Anual 2016, Port de Barcelona



Tràfic ferroviari

En aquest 2017, les circulacions ferroviàries s'han reduït un 2% respecte l'any 2016 degut a la davallada de trens circulant amb ample FGC (-16,4%).

Circulacions ferroviàries per amples (Ut)	2016	2017	%
Ibèric	6.459	6.597	2,1%
UIC	253	304	20,2%
FGC	2.250	1.882	-16,4%
Total	8.962	8.783	-2,0%

Del conjunt de mercaderies transportades en tren, destaquen els creixements de granel sòlids i líquids amb un 19,5% i 36,5% de creixement respectivament.

Tràfics	2016	2017	%
Granel sòlids	416.873	498.147	19,5%
Granel líquids	77.919	106.331	36,5%
TEU's /total)	225.996	243.585	7,8%
Automòbils (total)	271.669	238.399	-12,2%

Les quotes ferroviàries de contenidors s'han mantingut estables en el 13%, mentre que les d'automòbils s'han reduït un 2% respecte l'any anterior situant-se en un 32% del total de vehicles moguts al Port.



02

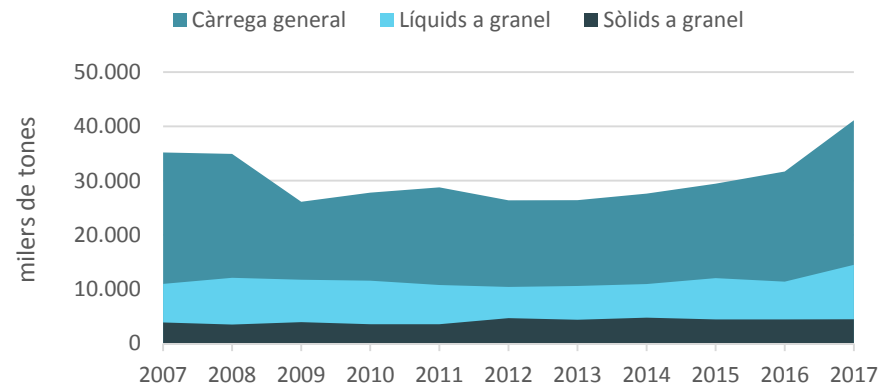
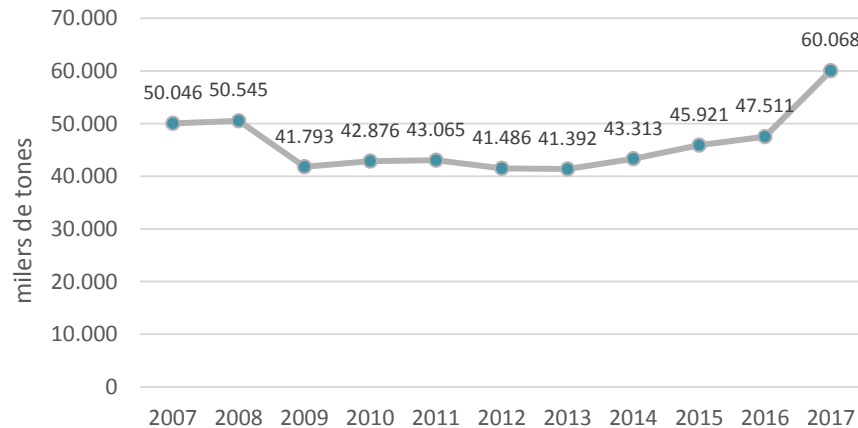
Evolució del tràfic marítim (2007-2017)

B



Evolució del tràfic de mercaderies

El tràfic de mercaderies del Port de Barcelona experimenta un **creixement sostingut des de l'any 2013**, any en que es va registrar el menor volum de mercaderies de tot el període analitzat. L'increment experimentat aquests darrers anys es deu, especialment, a la **càrrega general**. Les xifres d'aquest any 2017 revelen un repunt molt significatiu en el tràfic, superant fins i tot els volums enregistrats els anys 2007 i 2008 abans de la crisi econòmica.

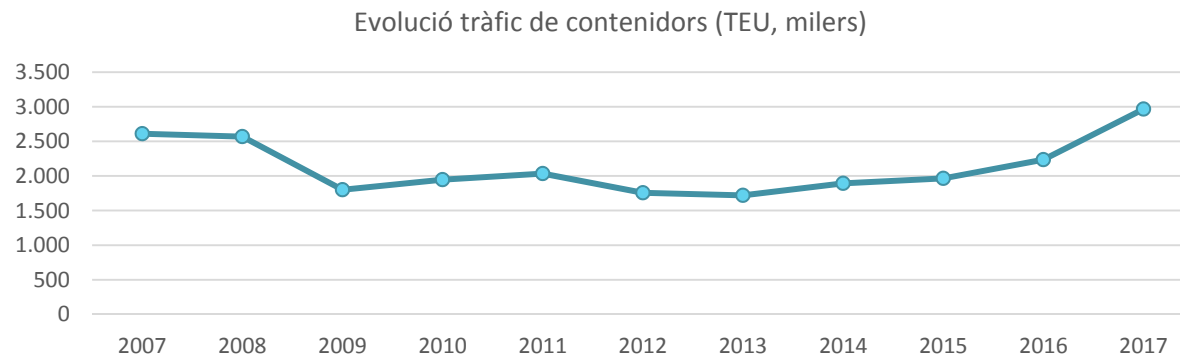


Font: Informe estadístic 2017, Port de Barcelona



Evolució del tràfic de contenidors

L'any 2017 ha seguit recuperant la **tendència a l'alça d'aquests últims anys** en relació al **tràfic de contenidors**. Les xifres revelen també un canvi significatiu pel que fa a la composició el comerç exterior. L'any 2008 les importacions representaven el 54% del comerç exterior i les exportacions el 46% . Aquesta relació s'ha invertit: un **56% dels contenidors són d'exportació** i un **44% d'importació**. La **Xina** s'ha consolidat com a **principal soci comercial del port**, amb un creixement del 23,2% el 2016 i el 6,4% el 2017. També hi ha hagut creixements destacables amb l'Algèria (+15%), Corea del Sud (+13%), Mèxic (+4,6%), el Japó (+8%) i l'Índia (+15%).



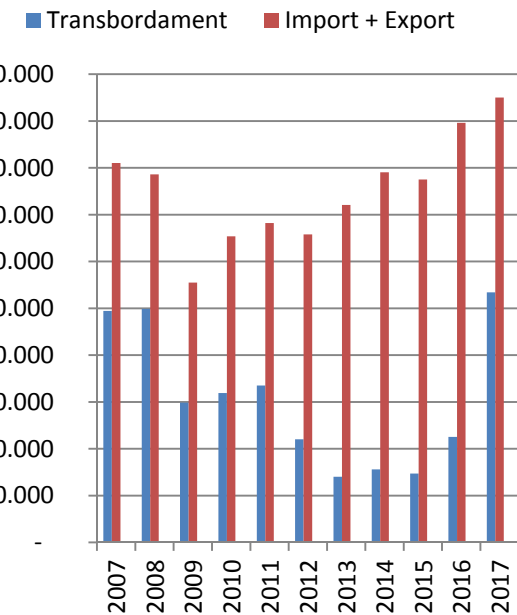
Font: Informe estadístic 2017, Port de Barcelona



Evolució del tràfic de contenidors

Els contenidors en la modalitat de transbord són els que més han augmentat amb un 137% respecte del 2016. En l'any 2017, diversos armadors han decidit traslladar les seves línies pendulars amb Amèrica, Canadà i l'Índia cap al Port de Barcelona, les quals fins ara s'operaven des d'altres ports espanyols i portuguesos. Això s'explica per l'alta productivitat de les terminals de contenidors BEST i APM, que amb preus més competitius han fet que els armadors optin per operar al Port de Barcelona en detriment d'altres ports.

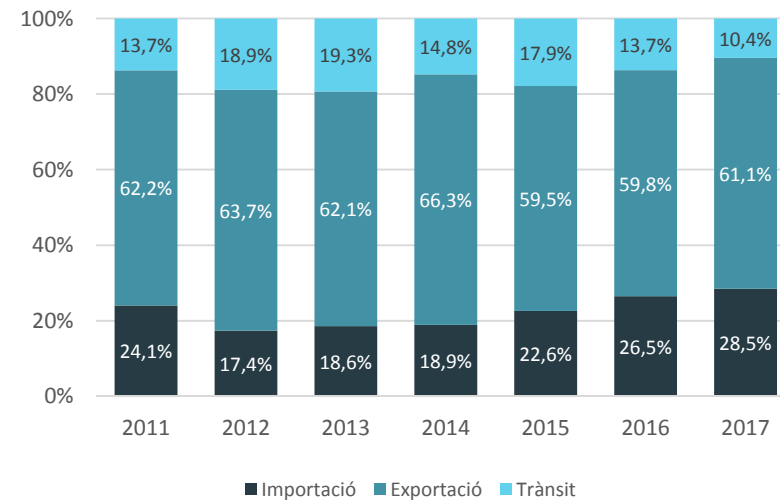
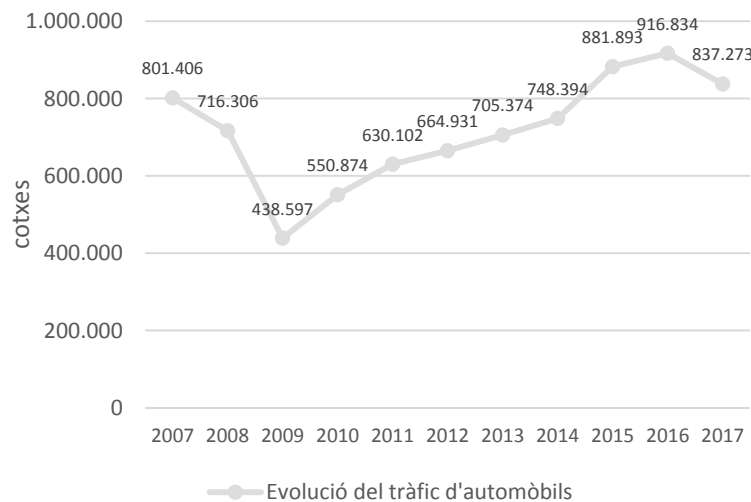
En relació als **contenidors d'importació i exportació, l'evolució en els últims 8 anys és clarament ascendent**, amb un increment del 6% en aquest últim any. Aquests increments s'expliquen perquè tant el consum com les exportacions catalanes han augmentat molt. Destaquen sobretot les exportacions amb destí al sud de França, assolint els nivells anteriors a la crisi.





Evolució del trànsit de vehicles

Malgrat el **descens de l'any 2017**, aquestes xifres consoliden el Port de Barcelona com el **principal hub de distribució de vehicles de la Mediterrània i del Sud d'Europa**. Les destinacions de les **exportacions** de vehicles són cada cop **més diversificades** i inclouen mercats diversos com ara Corea del Sud i Mèxic, a més de Turquia o Israel. A l'àmbit europeu es confirma la recuperació del sector amb creixements significatius de les exportacions cap a Itàlia, Regne Unit, Alemanya, Holanda i Noruega.



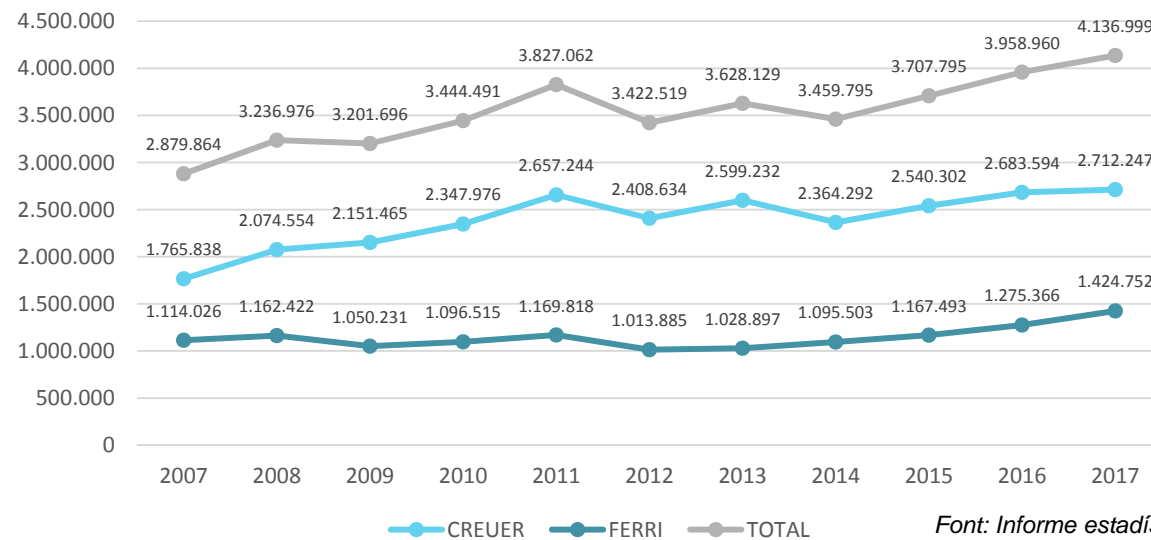
Font: Informe estadístic 2017, Port de Barcelona



Evolució del passatge

Entre 2007 i 2011 hi va haver un creixement sostingut del tràfic de creueristes que va empènyer a l'alça el tràfic de passatgers del port (en aquest període, el tràfic de ferris va romandre pràcticament estancat).

Aquesta dinàmica s'estanca entre 2011 i 2014 i es reprèn entre 2014 i 2017, amb la diferència que en aquest darrer període creixen tant el tràfic de ferris com el tràfic de creuers (i al primer, a un ritme més intens).



Font: Informe estadístic 2017, Port de Barcelona

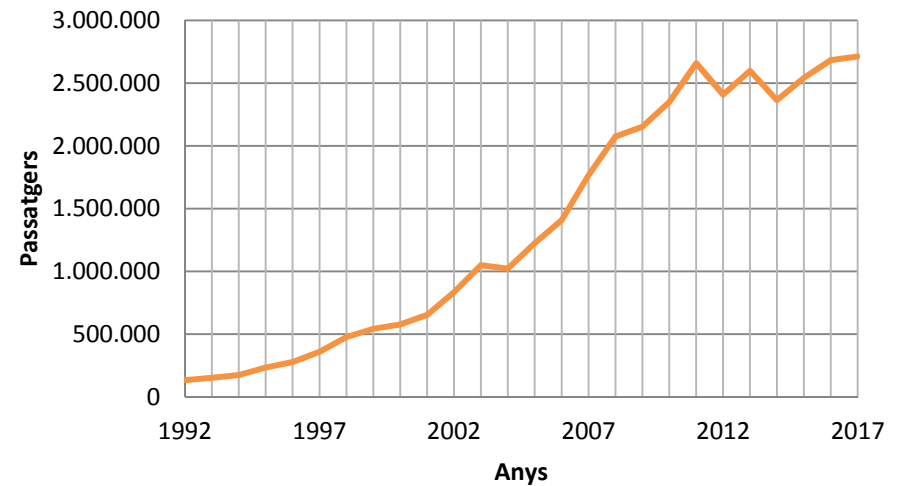


Evolució del passatge - creuers

El volum de tràfic de creueristes del 2017 és pràcticament el mateix que en **2011**, any en què **es va assolir un màxim** d'aquesta activitat.

El tràfic turnaround (*) (tipus de passatge que utilitza Barcelona com a port base) **s'ha reduït lleugerament en 2017**, degut al canvi de vaixells de la classe "Oasis" per "Freedom" per part de Royal Caribbean (aquests últims són de menor capacitat).

D'altra banda, companyies com Costa Cruceros han decidit incrementar les escales els mesos de temporada baixa. Aida i Norwegian han decidit allargar l'operativa fins el mes de novembre.



Font: Memòries Anuals, Port de Barcelona

	Passatgers en turn-around	Passatgers en trànsit
2016	58%	42%
2017	53%	47%

(*) Estadísticament, el tràfic turnaround es comptabilitza suposant que passen pel port un nombre de viatgers igual al doble dels que els vaixells transporten normalment (igual a la suma dels passatgers que finalitzen viatge i dels que inicien viatge). En el tràfic en trànsit, els passatgers fan escala al port i continuen viatge sense retornar.



Evolució del passatge - ferris

A nivell general, de l total de passatgers en ferri registrats aquest any, **més de la meitat corresponen al cabotatge insular**, el qual torna a ser un any més el motor d'aquest sector tant per l'increment d'escales (16%), **passatgers (11%)**. Concretament, Trasmediterrània recupera en escreix el retrocés que s'havia produït al 2016 respecte l'indicador de passatge (21%), Baleària, creix molt més modestament (3%). A destacar l'empenta dels nous serveis de GNV i Grimaldi amb el Marroc.

Ferris de línia regular			
Línia/Armador	2017 Pax (Milers)	2016 Pax (Milers)	Variacions 2016-2017
Balears	845	762	11%
Trasmediterrània	403	333	21%
Baleària	442	429	3%
Itàlia	381	379	1%
Grimaldi	381	379	1%
Marroc	197	130	52%
Grandi Navi Veloci	135	101	34%
Grimaldi Ferries	44	29	52%
Altres	18	-	-
Total	1.423	1.271	12%

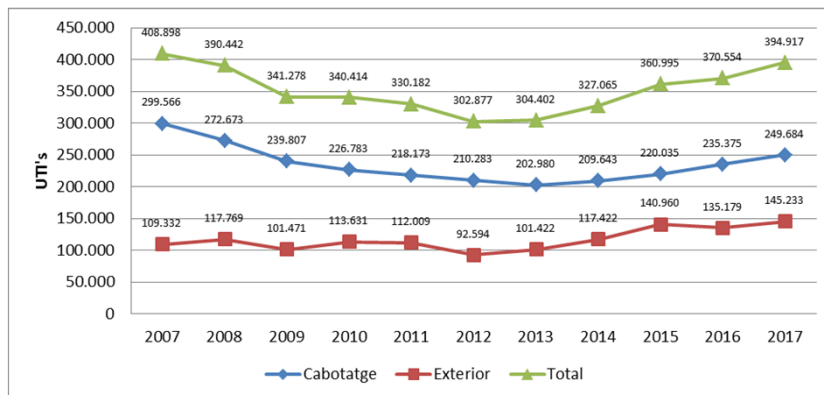


Evolució del trànsit: Short Sea Shipping

Al 2017 s'ha seguit consolidant la recuperació en el trànsit de curta distància o **Short Sea Shipping**, sobretot a partir del 2013, convertint a Barcelona en un hub de transport marítim de curta distància en la Mediterrània.

Diferenciant el trànsit entre cabotatge i exterior, s'observen augments del 6 i 7% respectivament respecte l'any anterior.

La línia més consolidada i que aporta més xifra de negoci a la taxa del vaixell, continua essent la línia de **Civitavecchia**.



Font: Memòria Anual 2016, Port de Barcelona

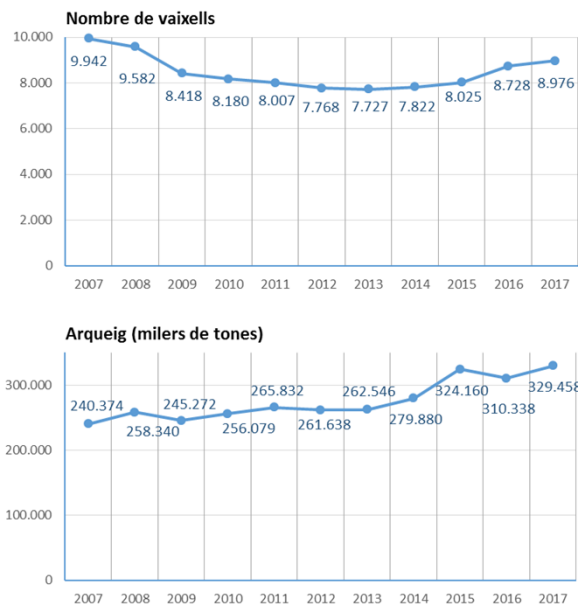




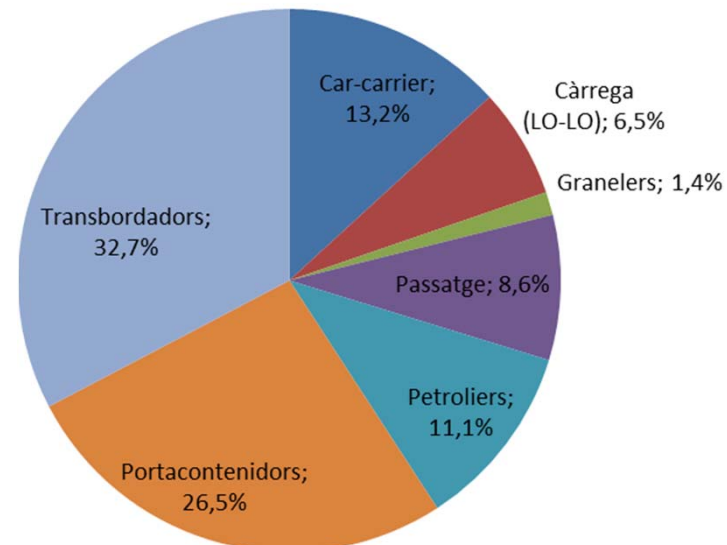
Evolució de les escales

Al 2017 es van comptabilitzar 8.976 escales al port, fet que suposa un 2,8% més que el 2016. L'arqueig (o tonatge, capacitat o volum intern dels vaixells) ha estat de 329,4 milions de tones, 19 milions de tones més que al 2016.

Les tipologies de vaixell més nombroses han estat els transbordadors (32,7%), els portacontenidors (26,5%) i els car-carriers (13,2%).



Font: Memòria Anual 2016, Port de Barcelona

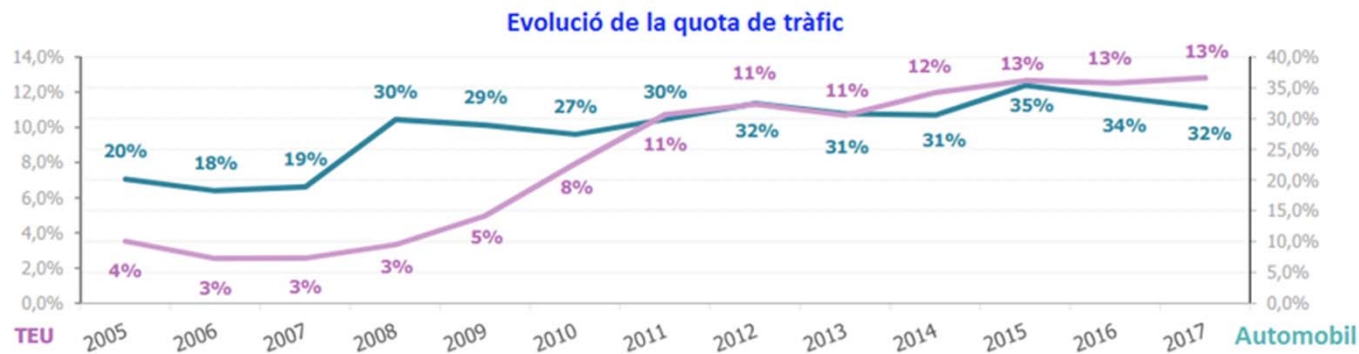




Quota ferroviària

El Port de Barcelona ha assolit una quota ferroviària ha estat d'un 13% en tràfic de contenidors i d'un 32% en vehicles. Aquesta evolució ha estat possible gràcies a:

- l'aposta del Port pel tren (inversions per ampliar i modernitzar la xarxa ferroviària interna i participació en serveis concrets)
- l'increment de l'oferta de serveis ferroviaris per part dels operadors molt majoritàriament privats.



Font: Memòria Anual 2016, Port de Barcelona



03

Conclusions

B



La dimensió actual del Port de Barcelona

El Port de Barcelona és la **principal infraestructura de transport i serveis de Catalunya** i un **port de referència de la regió euromediterrània**. La seva àrea d'influència s'estén per la Península Ibèrica, pel sud i centre d'Europa i el nord de l'Àfrica i és la porta europea a mercats tan distants com l'Extrem Orient i Iberoamèrica. Amb prop de **100 línies regulars** que connecten la capital catalana amb més de 200 ports dels cinc continents, Barcelona és el **primer port de l'Estat per a tràfics internacionals**. Està especialitzat en càrrega general i mercaderies d'alt valor afegit, com béns de consum, productes electrònics i vehicles.

En l'actualitat, el Port disposa de **més de 30 terminals de mercaderies** especialitzades en contenidors, vehicles, cafè i cacau, productes siderúrgics, líquids i sòlids a granel i passatgers. Les terminals són de gestió privada i són operades en règim de concessió.

Així, Barcelona té un **port altament diversificat** i, fins i tot, es pot dir que es tracta de 5 ports en 1: **el port comercial, el port de l'energia, el port de creuers, el port logístic i el port ciutadà (Port Vell)**.



La dimensió actual del Port de Barcelona

A l'any 2017, el Port de Barcelona ha esdevingut el port europeu que més ha crescut de tota Europa percentualment. El tràfic total (que integra totes les modalitats de càrrega) va superar per primera vegada els **61 milions de tones**, amb un **increment del 26%** respecte l'any anterior.

A aquest resultat ha contribuït de manera notable, el **tràfic de contenidors**, un dels segments d'activitat més estratègics per al Port i també més representatiu de l'evolució de l'economia de l'entorn. Així, l'any 2017 es van assolir **gairebé 3 milions de TEUs**, xifra que es tradueix en un increment del 32,3%.

També han contribuït els **líquids a granel** amb el millor registre fins ara, amb un total de 14,4 milions de tones (principalment hidrocarburs) i els **sòlids a granel**, amb 4,4 milions de tones.

Pel que fa al **passatge**, s'ha superat per primera vegada la xifra de 4 milions de passatgers que inclou: 1,4 milions d'usuaris de ferris i 2,7 milions d'usuaris de creuers. El creixement del tràfic de ferris (+12% respecte del 2016) ha estat més important que el de creuers (+1%).



La dimensió actual del Port de Barcelona

Pel que fa a la **càrrega rodada**, el Port de Barcelona ha mogut més de 400.000 UTI's i en el cas de serveis de **Short Sea Shipping**, s'ha assolit un rècord de 140.000 UTI's.

Per últim, pel que fa a **vehicles transportats**, el volum de càrrega s'ha reduït en un 9% respecte l'any anterior amb un total de 837.273 unitats.



La dimensió actual del Port de Barcelona

El Port de Barcelona sempre ha estat, històricament, un **port** predominantment **de mercaderia general** i ho continua essent. **L'aposta del Port pel tràfic de contenidors** (3 terminals per moure 10 MTEU's en l'horitzó de 2030) **és lògica** en aquest context.

Pel que fa al tràfic de contenidors, hi ha **sobrecapacitat de manipulació**. En l'actualitat (2,9 MTEU's 2017 vs els 6-7 MTEUs que podrien moure APM+BEST) – i per tant dificultats economicofinanceres per als operadors de les terminals de contenidors - que la captació de contenidors de trànsit ajuda a pal·liar. Aquests contenidors no generen ocupació ni gaire valor afegit però, apuntalen les terminals en aquest època de sobreoferta.

L'increment del tràfic de contenidors porta implícit un **increment del moviment de contenidors buits** (i de les necessitats de depots), però el **moviment de contenidors plens està creixent més ràpidament que el de buits**. Això significa un increment d'eficiència en aquest tipus de transport.



La dimensió actual del Port de Barcelona

Els tràfics de mercaderies de **granel sòlids i líquids fluctua menys que el de la càrrega general**, per bé que hi ha subsegments (ciment i clíncer, gasolina, etc.) que són molt sensibles als cicles econòmics. Els granel són els tràfics minoritaris (28%) i cal pensar que ho continuaran essent en el futur.

Entenem que **el creixement del tràfic de gas natural és conjuntural**. No ens semblaria lògic que el Port de Barcelona apostés per esdevenir un gran port gasista o tenir un rol gaire més important en el transport d'hidrocarburs.

L'auge del **trànsit de ferris i del short sea shipping** (que ha de ser vist com un actiu ambiental) planteja la necessitat de **disposar de nous espais de moll i línia d'atrac**.

El tràfic de **passatgers en ferri** està **creixent més ràpidament que el de creueristes**.

El tràfic ferroviari de mercaderies en ample UIC és ridícul (3,5% de les circulacions totals). Calen **actuacions disruptives** per trencar els colls d'ampolla que limiten el seu creixement (accessos ferroviaris, operador amb accés a material tractor trifàsic/trisenyalització, etc.)



La dimensió actual del Port de Barcelona

Per últim, l'arqueig mig dels vaixells va créixer sostingudament entre 2007 (24.177 TRB) i 2011 (33.200 TRB), va romandre estancat fins el 2013 i d'ençà oscil·la en torn als 36.000 TRB. Els transbordadors (2.934 escales i 29.390 TRB d'arqueig mitjà el 2017) i els portacontenidors (2.337 escales i 43.441 TRB d'arqueig mitjà el 2017) són els tipus de vaixells dominants en aquesta estadística. Com que els transbordadors són "els de sempre", això vol dir que **no hi ha una tendència "gegantista" en el parc de vaixells portacontenidors que passa per Barcelona.**