

# POTENCIAL EVOLUCIÓN DEL SISTEMA EXPORTACIÓN EN HUELVA POR MAR DE FRUTAS

| Federación Andaluza de Empresas **Cooperativas**  
**Agrarias en Huelva** |

Visión a: 13 de junio 2013

## UNA NOVEDAD, ¿SE IMPLANTA O SE PRUEBA PRIMERO?

Si apareciera un cultivo o variedad nueva que se quisiera probar en Huelva para ver cómo se adapta a nuestro suelo y clima. ¿Cómo se haría?

- 1) ¿Compraría una finca, la prepararía y la cultivaría por completo con la nueva variedad, esperando que absolutamente todo fuera bien y se pudiera salvar la campaña?
- 2) ¿Dedicaría una parte de su parcela actual al nuevo cultivo para ir afinando su producción, mientras salva la campaña con plantaciones tradicionales en el resto de la finca?

La misma decisión que se tome sobre cómo afrontar una novedad de cultivo se debería adoptar para un nuevo esquema logístico de exportación

## OTRAS FORMAS DE ORGANIZAR LA EXPORTACIÓN HORTOFRUTÍCOLA

Adicionalmente a la tradicional exportación por carretera, cuyos costes cada vez suben más, existen y se emplean otras combinaciones logísticas, de la misma manera que ya no sólo viajamos en coche:

- 1) Transporte aéreo: rápido pero caro, normalmente usado para volúmenes pequeños
- 2) Transporte ferroviario: en España normalmente sólo suele funcionar para grandes volúmenes en viajes muy regulares, y normalmente dentro del territorio nacional.
- 3) Transporte marítimo: es el medio más barato para grandes volúmenes, pero ha evolucionado en los últimos años hacia modelos más desarrollados, gracias al uso del contenedor, que facilita la intermodalidad (uso por la carga de varios medios de transporte en un mismo viaje)

## SISTEMAS ORGANIZATIVOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Debido principalmente a la intermodalidad que proporciona el contenedor, existen actualmente diversas alternativas de transporte marítimo:

1) Transporte directo puerto a puerto: es el sistema tradicional de transporte marítimo y se basa en usar sólo los puertos más cercanos a origen y destino. Requiere que ambos puertos tengan infraestructuras similares, por lo que es un sistema idóneo para grandes volúmenes o para tráficos muy asentados. El barco va a buscar la carga, por lo que normalmente no son líneas regulares, sino que se organiza cada transporte cuando se firma una de estas grandes ventas

2) Transporte intermodal: existen diversas combinaciones de este sistema, aunque la más habitual es la que combina camiones y barcos. En este caso, en lugar de requerirse dos puertos con infraestructuras similares en origen y destino, se buscan los puertos con mejor combinación entre ambos (no siempre los más cercanos) y se hace el resto del viaje en camión. Es decir, en lugar de acercar la montaña (el puerto y el barco) a Mahoma (la carga), acercamos la carga al puerto y al barco. Por poner otro ejemplo gráfico, cuando viajamos a un destino lejano en avión, no siempre la mejor opción es el vuelo directo, y el vuelo con escalas no necesariamente es vía el aeropuerto más cercano o más en línea recta. En el caso del barco, se buscarán los puertos que ya tienen línea regular de transporte directa con destino, o una buena conexión con líneas regulares en destino

## ¿EN QUÉ ESQUEMA LOGÍSTICO ESTÁ LA EXPORTACIÓN DE HUELVA?

- 1) Una ventaja logística de Huelva es que **cuenta con un puerto** cercano al Norte de Europa, que se usa como conexión directa para exportaciones de la provincia (por ejemplo, pasta de papel en embarques de 4.000 tons/barco)
- 2) **No es un puerto de contenedores.** En Huelva no hay grandes volúmenes de tráfico de exportación ni de importación en contenedor, y está rodeada de grandes puertos de contenedores a nivel europeo, como Algeciras y Sines. Por ello, las líneas regulares de transporte de contenedor por barco no pasan por Huelva
- 3) **No existe una terminal de contenedores habilitada.** Los muelles operativos en Huelva son multipropósito, y entendemos que se podrían utilizar para la carga de contenedores con una pequeña inversión. Sin embargo, se pretende realizar la manipulación de contenedores en el Muelle Sur, donde no se opera mercancía y por tanto, donde no hay medios para ello, y la inversión requerida para empezar a cargar contenedores sería mucho mayor. Los costes de esta inversión se tendrían que distribuir exclusivamente sobre la carga en contenedor (!!)
- 4) **Falta de experiencia real de transporte marítimo hortofrutícola.** Aunque ha habido experiencias puntuales previas, no se puede considerar ni que haya una práctica asentada ni que se haya probado con éxito el transporte marítimo.

## DESARROLLO NORMAL DE LA EXPORTACIÓN MARÍTIMA EN HUELVA

Lo normal sería ir paso a paso, avanzando de uno a otro cuando el anterior se haya completado con éxito:

- 1) Comienzo de la exportación marítima mediante transporte combinado
- 2) Inicio de exportaciones directas desde el muelle multipropósito, con línea combinada
- 3) Exportaciones directas desde el muelle multipropósito, con línea directa
- 4) Exportaciones directas desde muelle específico, con línea directa

Se detallan estas alternativas a continuación, indicando con colores en los diagramas de flujo el nivel de coste y riesgo de cada elemento del esquema logístico.

En verde se representan los elementos logísticos a emplear ya existentes en el mercado, y que por tanto tienen menos riesgo y menos coste.

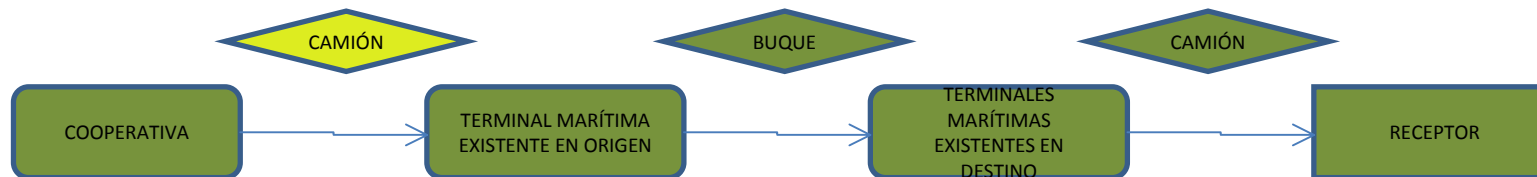
En amarillo se indican aquellos elementos logísticos a emplear que tienen un mayor coste o un mayor riesgo, por no existir aún.

En rojo se indican aquellos elementos logísticos a emplear que tienen un nivel superior de coste y riesgo a los anteriores, por requerir una mayor inversión y/o un mayor compromiso con el proveedor logístico.

## 1) COMIENZO DE LA EXPORTACIÓN MARÍTIMA MEDIANTE TRANSPORTE COMBINADO

Se aprovecharían las infraestructuras y líneas marítimas ya asentadas y de garantías, siempre que el coste logístico fuera menor que por carretera.

Al no depender de una sola línea marítima, se podría acceder a más variedad de destinos que si operamos con una línea desde Huelva.



Lo normal sería transportar en camión a una gran terminal a través de una empresa transitaria, que organice un “puerta a puerta” hasta destino (ya sea en contenedor o en Ro-ro).

Se trataría de empezar con pequeños volúmenes de prueba (aunque con ello el precio sea mayor), para luego ir incrementando la cuota en transporte intermodal conforme la experiencia vaya siendo un éxito.

Como no cesaría el transporte directo en camión a los mismos destinatarios, esto debería servir como **stock de seguridad** para cubrir casos en que el transporte marítimo no cumpla el “transit time” previsto. Por el mismo motivo, se podrían contratar seguros de transporte que cubran posibles reclamaciones, si se considera necesario.

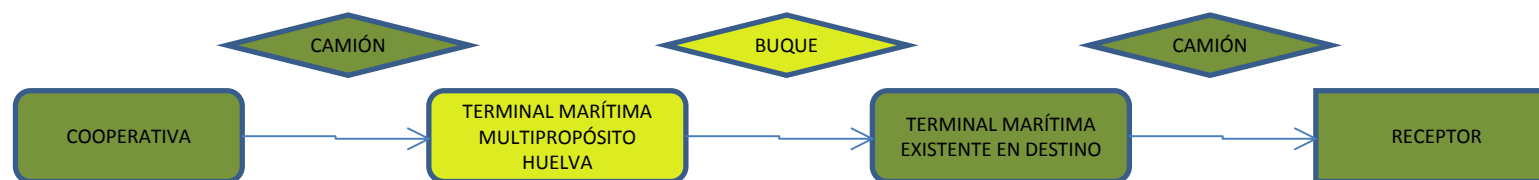
Como este sistema no requiere ninguna inversión, se puede dejar de utilizar sin ningún tipo de coste.

## 2) EXPORTACIONES DIRECTAS EN LÍNEA COMBINADA DESDE MUELLE MULTIPROPÓSITO

Cuando el transporte combinado por grandes terminales esté asentado y suponga ya cierto volumen, se puede pensar en una línea directa desde Huelva. Esto supondría un ahorro (en coste y tiempo) de transporte en camión hasta la terminal de carga a buque.

Por el contrario, supone tener que **desviar un buque** e instalar infraestructura portuaria en Huelva. La parte principal de esta infraestructura existe en el muelle multipropósito de Huelva, por lo que trabajando allí se reducirían los costes de inicio y sería más fácil desmontar la operativa si no funciona como se desea (este es el esquema que se emplea en Almería actualmente).

Igualmente, el emplear una línea de transporte combinada con otro puerto, **por ejemplo** Almería, haría que el transporte marítimo sea **más caro (por el desvío del buque)** pero repartirá el coste y riesgo si se dejara de operar entre más tráfico.



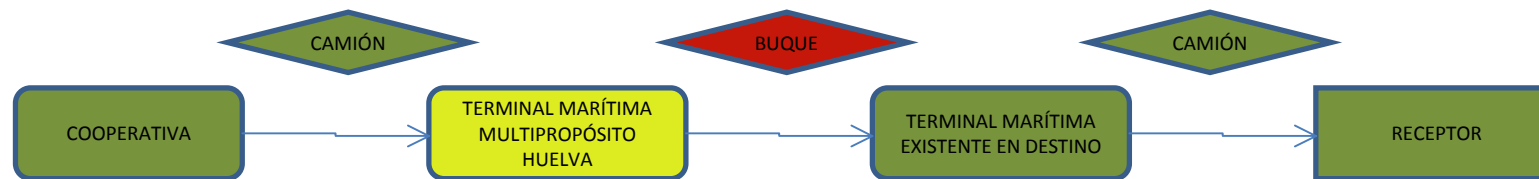
Se transportaría en camión a la terminal multipropósito de Huelva (muelle Ciudad de Palos), donde se requiere una inversión que entendemos es asumible por empresas de transportes. Se cargarían buques con cierta frecuencia, compartido con carga que proviene de Almería, por ejemplo. La línea de transporte marítimo se encargaría del “puerta a puerta” hasta destino.



### 3) EXPORTACIONES DIRECTAS EN LÍNEA DIRECTA DESDE MUELLE MULTIPROPÓSITO

El siguiente paso, completadas las fases anteriores con éxito, y habiendo volumen de tráfico suficiente, sería establecer una **línea directa desde Huelva** a destino.

Este permitiría **reducir algo el coste del transporte marítimo**, y daría **mayor puntualidad** a la línea, al no depender también de lo que le ocurra al barco en otros viajes o puertos. Por el contrario, supone destinar buques sólo al tráfico de Huelva, por lo que el coste y riesgo si se dejara de operar se repercutiría solo sobre el mismo.



Se transportaría en camión a la terminal multipropósito de Huelva (muelle Ciudad de Palos), donde se requiere una inversión que entendemos es asumible por empresas de transportes. Se cargarían buques con cierta frecuencia, que trabajarían sólo para este tráfico.

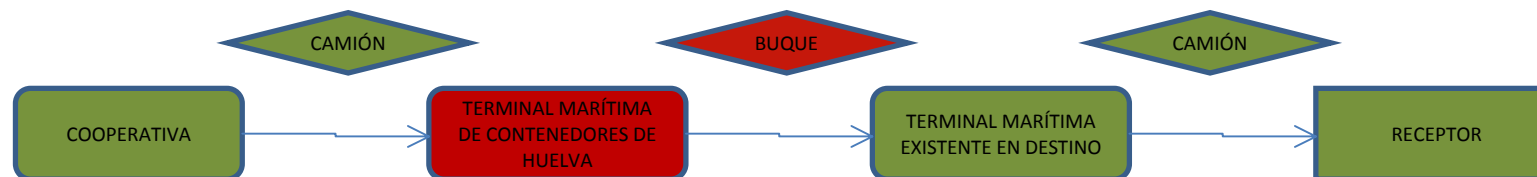
La línea de transporte marítimo se encargaría del “puerta a puerta” hasta destino.

#### 4) EXPORTACIONES DIRECTAS EN LÍNEA DIRECTA DESDE MUELLE ESPECÍFICO

El último paso, completadas las fases anteriores con éxito, y habiendo volumen de tráfico suficiente, sería establecer una terminal portuaria específica para contenedores en Huelva, en el Muelle Sur.

Este **permitiría** mejorar la **limpieza exterior de los contenedores** y al **aspecto de la terminal portuaria**.

Por el contrario, supone destinar medios portuarios (grúas) exclusivamente al tráfico de exportación hortofrutícola de Huelva, por lo que el coste y riesgo si se dejara de operar se incrementan considerablemente (se añaden a los del buque, pero este es “más móvil” y por tanto fácil de re-colocar que los medios portuarios).



Se transportaría en camión a la terminal Muelle Sur.

La línea de transporte marítimo se encargaría del “puerta a puerta” hasta destino.