



Barcelona Treball

Transport marítim

Informe sectorial 2013

Amb la col·laboració de:

Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Nàutica

Cofinancen:



**Generalitat
de Catalunya**



Unió Europea
Fons Europeu
de Desenvolupament
Regional

"Una manera de fer Europa"

Les 10 claus per conèixer el sector

El transport marítim és econòmicament i ambientalment la manera més eficient de viatjar i transportar mercaderies. Barcelona és un dels ports més importants d'Europa.

El sector

El transport marítim, el mitjà de transport més antic, juga un paper essencial en el desenvolupament econòmic i social, i és un sector amb una enorme activitat a Catalunya tant pel que fa al transport de mercaderies com de persones.

Aquest sector forma part de l'engranatge de les grans plataformes logístiques on tots els modes de transport hi són presents (transport multimodal, marítim, ferroviari, per carretera i aeri).

Principals àmbits d'activitat

El transport marítim actual s'organitza en tres àmbits d'activitat: el transport de mercaderies, el transport de persones i els serveis portuaris. Dins del transport de persones es poden distingir dos tipus, el transbordador o ferri, que enllaça dos punts regularment i el creuer, que transporta passatges per plaer, turisme i oci. Pel que fa als serveis portuaris trobem entre d'altres la càrrega i descàrrega de mercaderies, l'emmagatzematge i la inspecció i el control.

Tendències

El transport marítim no sembla haver-se vist afectat per la crisi econòmica mundial, fins i tot la indústria de creuers ha incrementat el seu impacte econòmic a Europa durant els darrers anys. La principal tendència tant en el transport de persones com de mercaderies és l'extraordinari augment de la mida dels vaixells. A Espanya, a l'àmbit dels serveis portuaris, destaca l'inici del procés de liberalització dels serveis que ofereixen els ports i la consolidació dels ports de 4a generació. Pel que fa a aquests últims, veritables plataformes logístiques amb seguretat i comunicacions al més alt nivell tecnològic, el de Singapur és un model a seguir.

Pes econòmic

El conjunt de ports d'Espanya va moure l'any 2011 un total de 450 milions de mercaderies, valor un 5,8% superior a l'any 2010, però encara inferior a les tones mogudes l'any 2007. El Port de Barcelona, un dels grans ports del sud del Mediterrani i el tercer de l'Estat en moviment de contenidors, darrere d'Algesires i València, va moure, l'any 2011, un total de 43 milions de tones (un 10% del trànsit total de mercaderies del conjunt d'Espanya), valor un 0,1% inferior al de 2010.

Pel que fa al nombre de passatgers, Barcelona es consolida com el primer port del Mediterrani i el quart a nivell mundial. L'any 2011 va tenir un moviment de gairebé 900 creuers i 2,66 milions de passatgers. S'estima que l'impacte econòmic anual dels creuers a la capital catalana és d'uns 300.000 milions d'euros. El sector dels creuers, segons la Comissió Europea (Comunicació Creixement Blau) experimentarà d'aquí a l'any 2020 un augment del seu pes econòmic.

L'activitat de Port de Barcelona (serveis a vaixells, serveis logístics i de transport intermodal) genera de forma directa i indirecta un Valor Afegit Brut (VAB) de 2,29 milions d'euros, valor que representa un 1,4% del VAB total de l'economia catalana.

L'ocupació

L'ocupació del sector es localitza tant als ports com als vaixells. Segons dades de l'INE, el tercer semestre de 2012 hi ha ocupades un total de 17.300 persones en el sector del transport marítim. Igualment, es calcula que l'any 2012 hi ha un total de 508 empreses que operen en el sector. A Catalunya, l'any 2012 hi ha un total de 50 ports, la majoria dels quals depenen de la Generalitat de Catalunya. L'Autoritat Portuària de Barcelona ocupa de forma directa a 553 persones.

Perfils professionals més demandats

A totes les activitats hi ha demanda de persones amb especialització pràctica i teòrica en el sector, no obstant, els perfils professionals més demandats són els de major qualificació, en especial aquells que requereixen formació en enginyeria i logística. En gran part de les ocupacions és bàsic el domini de la llengua anglesa. D'altres activitats, com la càrrega i descàrrega de mercaderies, no requereixen d'una qualificació específicament elevada.

Ocupacions més demandades

Tal i com s'esmenta al Catàleg d'ocupacions de difícil cobertura del 3er trimestre de 2011, hi ha una forta demanda de persones a diferents ocupacions del sector, en especial per a les tripulacions dels creuers i dels vaixells de mercaderies. Les ocupacions vinculades als serveis portuaris són les menys demandades donat que hi ha més persones disposada a treballar als ports que no pas als vaixells. Entre les ocupacions més demandades destaquen les de mecànic naval, pilot de vaixell mercant, hostessa o auxiliar de vaixell de passatgers i cuiner

Projecció futura

El transport marítim, en tant que és la forma més econòmica i mediambientalment més sostenible de viatjar i de transportar mercaderies, la seva consolidació a Catalunya està assegurada. Cal doncs, continuar invertint en noves infraestructures i en formació per tal de que els actors que intervenen en el transport marítim català continuïn sent el més competitius possibles.

Cal destacar també l'important pes que té la indústria dels creuers a la ciutat de Barcelona. Només durant el mes d'agost de 2012 hi va haver més de 500.000 passatgers al Port de Barcelona. L'impacte econòmic sobre la ciutat és molt notable, i segons estudis recents de la Comissió Europea, es tracta d'un mitjà de transport que incrementarà el seu pes, en termes econòmics i d'ocupació, d'aquí al 2020.

Debilitats

Les inversions en els ports han d'anar seguides d'inversions en la xarxa logística portuària així com en l'increment de la seguretat. A més, la sostenibilitat i millora ambiental són un dels punts on cal invertir més als ports de Catalunya per tal d'aconseguir una major eficiència energètica així com una millor recollida i tractament de les aigües residuals i d'altres residus que generen els vaixells.

Oportunitats

El Pla de Ports 2007-2015 de la Generalitat de Catalunya destaca la necessitat de potenciar el transport marítim de mercaderies de curta distància com a forma complementària al transport per carretera, donat que resulta molt més econòmic que el transport terrestre. (Els ports de Barcelona i Tarragona, no estan gestionats per la Generalitat, però el primer té un conjunt de línies de curta distància, que són referents a la Mediterrània).

01 Presentació del sector

El transport marítim, enquadrat dins el sector del transport, és indispensable per a la nostra societat. No obstant, el públic en general té una percepció molt limitada sobre la influència del transport marítim, sobre el seu paper essencial en el desenvolupament econòmic i social, i com a font d'excel·lents oportunitats laborals, amb milions de persones treballant en activitats i empreses directament i indirecta relacionades amb el sector arreu del món.

El transport marítim ha estat des de sempre la principal forma de transport, a més d'un enllaç de comunicació per a la connexió de ciutats costaneres, països i continents. A més, juntament amb el transport ferroviari és econòmicament i mediambientalment la forma més eficient de viatjar i de transportar mercaderies; i, actualment, al voltant del 90% del comerç mundial es realitza per transport marítim.

Paral·lelament a l'increment de les activitats tradicionals relacionades amb el mar, aquest sector ha experimentat una significativa expansió quantitativa i qualitativa amb l'aparició i el desenvolupament de la indústria marítima d'exploració i producció de petroli, i amb els creuers.

Aquest sector, mantingut en el segle XX per les economies de Nord Amèrica i Europa Occidental, ha mostrat un fort creixement al llarg de les últimes quatre dècades, malgrat la recessió econòmica mundial de principis dels 80 i les crisis financeres de finals dels 90 i 2000.

És difícil quantificar el volum total del sector del transport marítim, i la rellevància econòmica del mateix. Tanmateix aquest és important per a la indústria, la ciència i les activitats d'oci.

Catalunya presenta uns 780 km de costa, amb 48 ports i 2 marines interiors, a més d'un seguit d'instal·lacions marítimes. Dels 50 ports i marines interiors, 2 corresponen a les Autoritats Portuàries de Barcelona i Tarragona i la resta són competència de la Generalitat de Catalunya. D'aquests últims, 3 es destinen a activitats comercials (St. Carles de la Ràpita, Vilanova i Palamós) i 2 són industrials (Alcanar i Vallcarca).

02 Principals àmbits d'activitat

En el sector del transport marítim també s'inclouen els serveis portuaris, la gestió del trànsit i la gestió de les mercaderies. Així doncs, existeix una divisió d'àmbits d'actuació entre serveis portuaris, transport de mercaderies, i transport de persones.

Àmbit del transport de mercaderies

El transport marítim de mercaderies és el mitjà més utilitzat pel comerç internacional, donat que permet moure grans masses de graners o de contenidors i és el millor mitjà per traslladar grans volums de mercaderies entre dos punts geogràficament aïllats. A més, és flexible i versàtil perquè té la possibilitat d'utilitzar vaixells de diferents mides i adaptats a tot tipus de càrregues, destaquen els següents vaixells: graners de càrrega sòlida, portacontenidors, tancs, frigorífics i vaixells per a càrrega rodant.

Àmbit del transport de persones

El transport de persones per via marítima ha perdut molta de la seva importància tradicional degut al desenvolupament de l'aviació comercial. Tot i així, sobreviu de forma significativa per a les travesses curtes (petites distàncies entre illes o dos bords del riu) i pels creuers turístics.

Es poden distingir dos tipus de transport de persones, el transbordador o ferri, que és una embarcació que enllaça dos punts regularment, i el creuer, que és un vaixell per al transport de passatgers per plaer, turisme i oci.

Pel que fa als creuers, la seva popularització, basada en la fabricació de vaixells de grans dimensions, ha permès acollir un gran número de viatgers, donat que els preus actualment són molt més assequibles que fa unes dècades. Tot i així encara hi ha creuers de luxe, que permeten navegar a bord d'un vaixell en un ambient íntim i exclusiu, per les seves petites dimensions i a l'elevat cost de la travessa. És important destacar que Barcelona és un dels ports més visitats del Mediterrani, juntament amb Palma de Mallorca i Venècia.

Àmbit dels serveis portuaris

La funció dels ports és la d'actuar com intercanviadors entre els modes de transport marítim i terrestre, tanmateix, actualment, els ports han sobrepassat aquesta funció i també actuen com a centres logístics.

Entre els serveis portuaris es troba la càrrega i descàrrega de mercaderies; l'embarcament i desembarcament de passatges; la manipulació de mercaderies; el seu dipòsit i emmagatzematge; la inspecció i el control de la mercaderia per part de les administracions públiques; i els serveis de recolzament als vaixells, entre d'altres.

La importància de l'activitat portuària i el seu alt valor estratègic és innegable atès que juga un paper clau en el desenvolupament.

03

Tendències del sector

Flexibilitat, versatilitat i innovació són tendències claus en un món globalitzat on el creixement d'altres mitjans de transport ha estat considerable durant les darreres dècades.

Popularització dels creuers

Al llarg dels anys, el concepte general de creuer no ha canviat massa. Tot i així, ha passat de ser un viatge destinat únicament a un sector amb gran poder adquisitiu, a existir prop de 280 companyies navilieres (marítimes i fluvials) que ofereixen quasi 30.000 creuers a uns 2.000 destins, oferint una varietat molt ampla d'itineraris, vaixells, tarifes, etc. i capaces d'adaptar-se a les necessitats dels diferents segments de passatgers.

No obstant, cada companyia s'ha anat adaptant de forma específica a un tipus de públic, fet que permet englobar des de creuers de luxe fins creuers fluvials. Això ha fet que la mitja d'edat hagi sofert un descens considerable i que actualment se situï en torn als 40-45 anys. No obstant, cada companyia busca un perfil de client, amb el que aquesta mitja pot variar des dels 60-65 anys fins als 30-35. En aquesta segmentació influeix principalment el tipus de destí, la categoria del vaixell, les instal·lacions i el preu. Tot i que la política de creixement del negoci de creuers és molt forta, les empreses navilieres han començat a produir noves estratègies de màrqueting destinades a fomentar aspectes com la innovació, l'assistència personalitzada, més entreteniment, vaixells més grans i més oferta de serveis a bord (cinemes, biblioteca, etc.).

Es tracta d'una tendència que afecta de ple Catalunya. Actualment, segons dades del Port de Barcelona, a la ciutat hi ha un moviment de gairebé 900 creuers/any (any 2011), el que implica uns 2,7 milions de passatgers anuals. Només durant el mes d'agost de 2012, el Port de Barcelona va enregistrar un moviment de passatgers de més de 500.000 persones. A Barcelona, aquesta tendència es deu, principalment, a l'esforç realitzat per construir, ampliar i millorar les infraestructures necessàries per gestionar la demanda de creuers. En termes d'impacte econòmic, el Port de Barcelona estima que els creueristes gasten, aproximadament, uns 300 milions d'euros anuals a la

capital catalana (dades 2012). Segons un estudi de l'*European Cruise Council*, la indústria dels creuers, va deixar a Espanya 1.190 milions d'euros (2010) i va generar més de 25.000 llocs de treball entre directes, indirectes i induïts.

Liberalització dels serveis que ofereixen els ports

Els governs nacionals són els que defineixen el sistema portuari de cada país i estableixen la política de gestió dels seus ports. La tendència actual a Espanya és la liberalització dels serveis que s'ofereixen. Si bé les autoritats portuàries són organismes públics dependents de l'Administració General de l'Estat, habitualment, molts dels serveis portuaris es desenvolupaven en situacions de monopoli o oligopoli, la liberalització del mercat ajudarà a reduir els costos i a millorar la productivitat.

Augment extraordinari de la mida dels vaixells

Actualment es tendeix a vaixells d'una gran envergadura i unes prestacions excepcionals. Molts vaixells de passatges superen les 100.000 tones de pes i disposen de 14 o 15, i en alguns casos més, pisos d'allotjaments i àrees comunes. A més, entre les instal·lacions que s'hi poden trobar hi ha camps de futbol, teatres, piscines, camps de golf, centres comercials, etc. La seva capacitat varia, però els grans vaixells de creuers tenen capacitat per a 4.400 passatgers, sense incloure la tripulació. En un futur s'estima que es crearan autèntiques "ciutats flotants" amb una capacitat per a unes 10.000 persones.

Integració de les cadenes logístiques

Els ports funcionen com a centres de valor afegit pel sector de la logística. Des del sector del transport marítim han sorgit els principals canvis tecnològics i organitzacionals que varen donar lloc a l'intermodalisme i a les cadenes de transport "porta a porta". Els ports també van propiciar l'aparició de nous actors encarregats d'implantar i coordinar les xarxes de transport intermodal. Els canvis i les transformacions en aquest sentit continuen sent d'actualitat.

Cerca d'economies d'escala i reducció de costos

Un dels factors més importants per a la competitivitat portuària és el cost, molt lligat a la productivitat. La optimització i l'abaratiment del cost, com ara l'escala d'un vaixell al port o el pas de la mercaderia (costos dels serveis portuaris de caràcter comercial, de manipulació de la càrrega, de serveis als passatges, de remolc, pilotatge i amarratge, etc.) són alguns dels principals aspectes que estan fent que es cerquin economies d'escala.

Globalització econòmica

El transport marítim internacional és un element clau sobre el que es sustenta el procés de globalització econòmica i comercial. Bona part de les innovacions que han tendit a integrar els fluxos de mercaderies de cadenes productives fragmentades i disperses a tot el planeta s'han gestat

originalment “al mar” i han estat introduïdes per les grans empreses navilieres de tot el món. Cal considerar que la major part del comerç internacional es realitza per via marítima.

L'evolució del transport marítim: els ports de 4a generació

Després dels ports de tercera generació sorgits als anys 80 del segle passat i, que presentaven un alt nivell d'especialització amb terminals dedicades a diferents productes, en els darrers anys s'ha introduït una quarta generació de ports. Aquesta generació es caracteritza per integrar-se en una xarxa de transport multimodal (d'aquí que també es coneguin com ports en xarxa), bé a través de les administracions portuàries, bé a través d'un gran operador que permet col·laborar amb altres zones portuàries amb l'objectiu d'internacionalitzar i diversificar l'activitat. La xarxa consisteix, per tant, que cada port pot tenir una unitat comercial i de gestió, però a l'hora una estratègia de creixement i expansió comuna de forma col·laborativa amb cadenes logístiques de transport internacional.

04 El sector en xifres

Dades econòmiques

- El sector del transport marítim, segons consta a *l'Encuesta Anual de Servicios* de l'INE de 2010 (últimes dades disponibles), té un volum de negoci de 1.858 milions d'euros, el que representa el 3,3% del volum total de negoci del sector del transport i un 0,46% del volum de negoci del conjunt del sector serveis a Espanya.
- Segons dades de trànsit de mercaderies als ports d'Espanya (INE), en el conjunt d'Espanya es van moure 450,4 milions de tones de mercaderies l'any 2011 (un 5,8% més que l'any 2010). Amb tot, el volum de mercaderies mogudes és encara un 6% inferior a les de 2007 (479,3 milions de tones). Segons dades del Ministeri de Foment, (mesos de gener a setembre de 2012) el trànsit de mercaderies és un 6,4% superior al mateix període de 2011, per tant, la tendència a l'alça iniciada el 2011 es manté.
- Durant els mesos de gener a setembre de 2012, segons Puertos de Espanya, es van manipular un total de 10.488.192 TEUS (unitat de mesura equivalent a un contenidor de 20 peus), el que representa un 3,46% més que durant el mateix període de 2011. En aquest sentit, totes les dades de trànsit de mercaderies indiquen una evolució positiva durant els anys 2011 i 2012.
- El trànsit de passatgers (embarcats i desembarcats) a tota Espanya, segons dades de l'INE de l'any 2011, va ser de 31,22 milions (valor molt similar al de l'any 2010 i un 6,2% superior al del 2009).
- Als diferents ports de Catalunya (Port de Barcelona, Port de Tarragona i Ports de la Generalitat¹), segons el Departament de Territori i Sostenibilitat, el volum total de passatgers, durant l'any 2011, va ser 4,1 milions (un 15,5% dels passatgers del conjunt d'Espanya), el que representa un 10,4% més que l'any 2010.
- Dels 4,1 milions de passatgers registrats als diferents ports de Catalunya durant el 2011, un total de 3,8 milions van embarcar i/o desembarcar al Port de Barcelona (un 12% dels passatgers d'Espanya), el que representa un increment del 10,4% en relació al 2010. La resta

¹ Empresa pública (nascuda l'any 1998) encarregada de dirigir, planificar i gestionar els ports pesquers, esportius i comercials no concessionats de Catalunya així com de la gestió del conjunt de les instal·lacions portuàries (espais comercials, culturals, esportius o lúdics).

van ser 1.000 passatgers al Port de Tarragona (un 66,7% inferior al 2010) i 278.000 als ports de la Generalitat de Catalunya (un 3% superior al 2010). La despesa realitzada pels passatgers de creuers que arriben al Port de Barcelona té un impacte de més de 300 milions d'euros per a la capital catalana, segons estima l'Autoritat Portuària de Barcelona.

- Catalunya té dos ports considerats d'interès general, que estan gestionats de forma directa, el port de Barcelona (gestionat per l'Autoritat Portuària de Barcelona) i el port de Tarragona (gestionat per l'Autoritat Portuària de Tarragona). De la resta de ports de Catalunya, que depenen de Ports de la Generalitat o directament del Departament de Territori i Sostenibilitat, n'hi ha 20 que estan gestionats de forma directa i 28 que ho estan de forma indirecta (concessió).
- Durant l'any 2011, segons dades de Ports de la Generalitat, aquesta entitat va tenir uns ingressos per prestació de servei públic portuari i ocupació de domini públic de 14 milions d'euros (un 3,3% superior al 2010). Un 55% d'aquests ingressos es destinarà a inversions futures, un 19% a fer manteniment i conservació d'instal·lacions i subministraments, un altre 19% a cobrir despeses de personal i un 7% a altres despeses (comunicació, publicitat, tributs, lloguers, etc.). De tots els ports que depenen de Ports de la Generalitat, el que va tenir una facturació més alta, durant el 2011, és el de Vilanova de la Geltrú (14,2% del total), seguit pels de Sant Carles de la Ràpita (11,85%), Palamós (9,62%), Arenys de Mar (8,44%) i l'Escala (6,8%). Aquests 5 ports representen el 50% del total facturat pels 27 ports de Ports de la Generalitat.
- El principal concepte d'ingrés de Ports de la Generalitat (2011) és el relatiu a taxa d'ocupació privativa del domini públic (41,5% de la facturació).
- Segons dades de l'anuari estadístic 2011 de Ports de la Generalitat de Catalunya, el resultat de l'exercici 2011 d'operacions continuades (resultat d'explotació després d'impostos) va ser de 3,75 milions d'euros (un 8,4% més que l'any 2010).
- Durant el 2011, l'empresa pública Ports de la Generalitat, va adjudicar un total de 9,14 milions d'euros en concepte d'actuacions als ports.
- Al Port de Barcelona, principal port de Catalunya i un dels més importants del sud d'Europa, durant el 2011, segons dades del Departament de Territori i Sostenibilitat i del Ministeri de Foment, hi va haver un moviment de 43 milions de tones de mercaderies (aproximadament un 10% del trànsit total de mercaderies dels ports d'Espanya). Aquesta xifra representa un 0,1% menys que el valor de l'any 2010.
- Entre els mesos de gener i agost de 2012, el Port de Barcelona ha manipulat un total de 1.168.890 TEU una xifra que suposa un decreixement del 16,7% respecte al mateix període de l'any anterior. Pel que fa a l'exercici de 2011, el volum de contenidors moguts va ser de 2 milions (un 4,3% superior a l'any 2010).

- Igualment destaca que el Port de Barcelona durant 2011, segons dades del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, va acollir un total de 881 creuers (el Port de Tarragona 2 i els Ports de la Generalitat 36), el que representa 31 més que l'any 2010 i 85 més que l'any 2009. Els 881 creuers de 2011 van suposar un total de 2,66 milions de passatgers.
- Segons el Port de Barcelona, la seva activitat (que inclou serveis a vaixells, serveis logístics i de transport intermodal), genera de forma directa i indirecta un Valor Afegit Brut (VAB) de 2.291 milions d'euros, valor que representa un 1,4% del VAB total de Catalunya. A més, destaca que el Port de Barcelona té una cartera de clients de 3.000 empreses i que la contribució del port a la competitivitat d'aquests clients equival al 6,1% de les vendes dels sectors industrials i comercials de Catalunya. Aquest fet explica el paper clau que aquesta infraestructura juga en la internacionalització de les empreses i la gestió de les exportacions de béns.
- L'any 2011, segons consta a la memòria de gestió del Port de Barcelona, la xifra de negoci de l'Autoritat Portuària de Barcelona va disminuir un 6% en relació al 2010. Durant el 2011, hi ha hagut un benefici de 60,3 milions d'euros encara que el resultat d'explotació ha disminuït un 23% respecte al 2010.
- La càrrega contenitzada d'exportació del Port de Barcelona (dada que reflecteix les exportacions de mercaderies en un port) ha crescut al 2011, respecte a l'any anterior, un 3,5%, fet que demostra una major obertura del teixit productiu català a l'exterior. Així, un 25% dels contenidors de mercaderies moguts per les terminals de contenidors del Port de Barcelona s'han destinat a l'exterior, una xifra que representa un augment del 14% entre el 2010 i el 2011. Aquest valor confirma la tendència de recuperació dels valors de 2009. La Xina, els Emirats Àrabs i Turquia van ser, durant el 2011, els principals receptors de mercaderies exportades per empreses catalanes o amb seu a Catalunya. De forma concreta, Xina és el principal soci comercial del Port de Barcelona, amb un 22% de la quota del mercat de contenidors.
- Actualment, el Port de Barcelona compta amb 313 línies regulars, i està connectat amb 423 ports de tot el món.
- Els Ports de la Generalitat són els que tenen més moviment de tones de pesca. Concretament, en aquests ports hi van arribar, durant el 2011, 28.461 tones, el que representa el 81,2% del total de Catalunya (al Port de Barcelona la pesca és una activitat minoritària en relació a l'avituellament de mercaderies). En el seu conjunt, als ports de Catalunya hi van arribar 35.004 tones de pesca, el que va representar un 15% del conjunt de pesca d'Espanya (2011).

Dades d'ocupació

- Segons la comunicació de la Comissió Europea Blue Growth: oportunitats for marine and maritime sustainable growth, totes les activitats econòmiques que depenen del mar ocupen un total de 5,4 milions de treballs al territori de la Unió Europea (2011).
- Segons dades de l'Enquesta de Població Activa (EPA), les empreses del sector del transport marítim i per vies navegables ocupen, al tercer semestre de 2012, un total de 17.300 persones, el que representa un 18,8% menys que el mateix trimestre de 2011.
- El número d'empreses espanyoles de transport marítim (2012), segons el directori d'empreses de l'INE, és de 508 (2,4% superior al 2011), de les quals 272 són de transport marítim de passatgers, 163 de transport de mercaderies, 65 de transport de passatgers per vies navegables interiors i 8 de transport de mercaderies per vies navegables interiors. D'aquestes empreses, 79 són catalanes de les que 65 són de transport de passatgers i 14 de transport de mercaderies (2011).
- Al 2011, segons consta a la memòria d'activitat de l'Autoritat Portuària de Barcelona de 2011, hi havia ocupades al Port de Barcelona² un total de 553 persones (5 menys que l'any 2010 però 19 més que l'any 2008), de les quals un 71% són homes.
- Les empreses que formen part de la comunitat del Port de Barcelona, segons l'Autoritat Portuària, donen feina a més de 13.000 persones i, en el seu conjunt, considerant el treball indirecte, generen un total de 32.101 llocs de treball, que representen el 0,9% de l'ocupació de Catalunya (2011).
- Segons l'*European Cruise Council*, la indústria dels creuers va generar a Espanya més de 25.000 llocs de treball entre directes, indirectes i induïts. La comunicació de la Comissió Europea Creixement Blau (Blue Growth en anglès), estima que fins a l'any 2020 hi haurà un increment de l'ocupació a la indústria dels creuers del 3% anual. Per aquest motiu, s'estima que l'any 2020 hi haurà un total de 100.000 llocs de treball relacionats amb els creuers a tota la UE.

Fonts: Darreres dades disponibles. Puertos de España; Encuesta Anual de Servicios de l'INE Departament de Territori i Sostenibilitat; Ports de la Generalitat, Comissió Europea Blue Growth: oportunitats for marine and maritime sustainable growth; Enquesta de Població Activa (EPA); Directori d'empreses de l'INE; Memòria d'activitat de l'Autoritat Portuària de Barcelona de 2011; i European Cruise Council.

² Contractades directament per l'Autoritat Portuària de Barcelona.

05

Perfils professionals més demandats

Perfils professionals de major qualificació

Perfil formatiu

En aquest sector, cal distingir clarament entre els perfils professionals que treballen a cadascun dels principals àmbits d'activitat. No obstant, trobem perfils professionals qualificats o molt qualificats a tots tres àmbits. Destaca el personal que formen les tripulacions, que solen tenir formació molt específica (capità de la marina mercant, oficial radio electrònic, patró de trànsit interior, etc.).

Mereixen especial menció les empreses dedicades a la logística als ports, on la proporció de personal qualificat o molt qualificat és la mateixa que en el cas del personal que treballa als vaixells, el 60% de les posicions són enginyeries, principalment navals, però també específiques de cada especialitat tècnica, com per exemple, tècnics en radio electrònica naval.

Les activitats de gestió, com la qualitat o el control i la millora de l'eficiència, també les duen a terme, en la seva pràctica totalitat, persones molt qualificades (enginyers de diferents especialitats i amb màsters en gestió).

En el cas dels graduats, predominen les especialitats tecnològiques, especialment l'enginyeria nàutica, però també les branques d'electrònica, electricitat, telecomunicacions i mecànica. L'anglès, com als altres sectors del transport, és sempre imprescindible.

Perfil competencial

Els perfils professionals són molt heterogenis per això les competències requerides també ho són. No obstant, són imprescindibles però, en gran part de les ocupacions, la disponibilitat laboral contínua, el treball en equip i una bona capacitat d'adaptació a condicions difícils (quan es treballa a bord d'un vaixell es sol disposar d'allotjament petit i compartit). També es poden patir els malestars físics típics del mar com ara marejos i d'altres síndromes.

Per a les posicions amb responsabilitat sobre equips de treball, són importants l'adaptabilitat i la gestió d'equips humans qualificats en un entorn on la qualitat del tracte al client i del servei són bàsics.

Exemples de perfils professionals del Catàleg d'ocupacions del web Barcelona Treball

- ✓ [Capità/na de la marina mercant](#)
 - ✓ [Inspector/a de seguretat marítima i de qualitat](#)
 - ✓ [Frigorista naval](#)
 - ✓ [Oficial radio electrònic](#)
-

Perfils professionals de menor qualificació

Perfil formatiu

Part de les activitats del sector, les porta a terme personal amb menor qualificació, la tasca d'aquests professionals està relacionada amb el moviment de mercaderies, amb la càrrega i descàrrega de vaixells i el manteniment i neteja d'aquests. Les empreses navilieres o de logística solen oferir la formació pràctica necessària per al desenvolupament de les tasques.

Els professionals amb menor qualificació cobreixen tasques administratives, de manteniment, de moviment de mercaderies i de seguretat i protecció. En la majoria de casos, es requereix una formació i una certificació específica de cada ofici (tècnics de manteniment, carnet d'utilització de grues, etc.), que es complementa amb la formació pràctica oferta per les empreses que realitzen els serveis.

En general, al sector, hi treballen també professionals d'altres àmbits com ara del sector turístic o del sector de la logística.

Perfil competencial

En el cas d'operaris, es requereix bàsicament una capacitat física per dur a terme el moviment de càrregues i una mínima capacitat d'aprenentatge.

En el cas dels treballadors i treballadores que realitzen tasques administratives i d'atenció al client, es requereix capacitat d'aprenentatge, treball en equip, capacitat de comunicació, i sovint, parlar l'anglès.

En les tasques de neteja i manteniment es requereix fonamentalment estar en bona condició física.

En tots els casos, i al igual que per als perfils professionals de major qualificació, és imprescindible tenir disponibilitat laboral contínua, saber treballar en equip i tenir capacitat d'adaptació per viure en condicions especials (viure en allotjament petit i compartit, capacitat d'adaptar-se al moviment del vaixell, etc.).



Exemples de perfils professionals del Catàleg d'ocupacions del web Barcelona Treball

- ✓ [Mariner/a](#)
 - ✓ [Mecànic/a naval](#)
 - ✓ [Carretoner/a](#)
 - ✓ [Aprovisionador/a](#)
-

06

Escenaris de futur

Debilitats

- La xarxa logística portuària requereix canvis qualitius en l'actual Port de Barcelona i el seu entorn. Tal i com es recull en el Segon Pla Estratègic del Port de Barcelona (2003-2015) destaquen dues actuacions prioritàries en relació a les infraestructures: garantir bones condicions d'accessibilitat futura al Port ampliat i desenvolupar el model ferroviari necessari.
- Protecció dels espais portuaris. Cal augmentar la seguretat dels ports de Catalunya en especial en les terminals de passatges i en la manipulació de mercaderies seguint les recomanacions del Codi Internacional ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*). De forma general seria recomanable incrementar la seguretat amb més vigilància i control d'accessos.
- Sostenibilitat i millora ambiental. La millora de l'eficiència energètica dels ports així com l'eliminació de la contaminació lumínica, el sanejament de la zona de servei dels ports, la introducció d'instal·lacions que permetin la recollida i tractament de les aigües residuals i de sentina de les embarcacions i la instal·lació de punts verds de recollida selectiva de residus, són aspectes que cal millorar si es vol competir amb altres ports d'Europa.

Amenaces

- Els continus avenços tecnològics, fan necessària una inversió continuada en formació per a tots els actors del sector, tant per a la millora continua com per a l'aparició de noves ocupacions a cobrir.
- Captació de nous trànsits de mercaderies i cerca de nous mercats. La competència dels ports de països emergents en el nord d'Àfrica i els incentius fiscals d'altres zones geogràfiques per a la instal·lació dels grans grups naviliers limiten les possibilitats de creixement.
- El manteniment dels trànsits actuals passa per l'augment de la diversificació i l'afavoriment dels avantatges competitius dels ports comercials mitjans de forma estable. A més, cal desenvolupar "motors d'especialització", és a dir, potenciar els sectors susceptibles de generar trànsits de forma regular.

- En una situació de crisi com l'actual, mantenir el nivell d'inversió de Ports de la Generalitat, resulta imprescindible si es vol que el Port de Barcelona continuï sent un referent mundial pel que fa a les escales dels creuers turístics.
- L'increment de passatgers que arriben a Catalunya en creuer aconsella millorar els accessos terrestres als ports i dotar-los de millors infraestructures.

Fortaleses

- El sector del transport marítim es troba fortament arrelat i consolidat a Catalunya, atès sobretot a la importància que té el port de Barcelona, tant en termes de transport de mercaderies com en termes de moviment de passatgers i de creuers. Aquest fet contribueix a dinamitzar el potencial de Barcelona com a centre logístic del sud d'Europa i com a potent destinació turística.
- Al voltant de l'Aeroport de Barcelona, es disposa d'una zona per a activitats logístiques que actualment ocupa 42 hectàrees (amb una previsió de creixement fins a les 60 hectàrees), que ha permès captar a grups importants de la logística, d'aquesta manera, s'agilitzen les operacions de càrrega aèria i multimodals.
- La multifuncionalitat del Port de Barcelona, on predomina l'activitat comercial però on també es realitzen activitats pesqueres és un avantatge competitiu en front a d'altres ports.
- El pla d'ampliació del Port de Barcelona, desenvolupat durant la darrera dècada, ha permès dotar de pràcticament el doble de capacitat al port, tant pel que fa al transport de mercaderies com de passatgers.
- La situació estratègica del Port de Barcelona ha fet que esdevingui el port de creuers més gran i important del Mediterrani i el quart del món, amb gairebé 900 creuers (escales) i més de 2,5 milions de passatgers durant l'any 2011.

Oportunitats

- Segons les previsions de demanda, seran necessàries unes 2.726 noves places en instal·lacions marítimes nàutiques l'any 2015 en relació a les de 2007. Una part important d'aquesta demanda s'ha d'orientar cap a les instal·lacions de temporada al sector de Girona.
- En el Pla de Ports 2007-2015 es destaca la necessitat de potenciar el transport marítim de curta distància (TMCD o *short sea shipping*). Aquest concepte de transport marítim intermodal s'entén com un transport porta a porta, complementari amb el transport per carretera i que resulta competitiu en front al transport terrestre europeu que utilitza únicament el camió. El

TMCD és una de les solucions adoptades per la UE per a disminuir la congestió a les carreteres i crear una veritable xarxa d'”autopistes marítimes” per al transport de mercaderies.

- Les previsions de futur del Port de Barcelona recollides al Segon Pla Estratègic del Port de Barcelona (2003-2015) insisteixen en la necessitat d'ampliar i consolidar la seva influència en el sector logístic i avançar cap a l'objectiu estratègic d'esdevenir el primer *hub* logístic euro mediterrani.

07 Enllaços d'interès

Organismes internacionals

Organització Marítima Internacional

<http://www.imo.org/Pages/home.aspx>

Sector Transport Marítim – Organització Mundial del Comerç

http://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/transport_s/transport_maritime_s.htm

Agència Europea de Seguretat Marítima

<http://emsa.europa.eu/>

Organismes nacionals

Ports de l'Estat

<http://www.puertos.es/estructura/index.html>

Institut Marítim Espanyol

<http://www.ime.es/ime/index.php>

Port de Barcelona

<http://www.portdebarcelona.es/>

Associació Espanyola del Transport Marítim de Curta Distància

<http://www.shortsea.es>

Associació d'Enginyers Navals i Oceànics d'Espanya

<http://www.ingenierosnavales.com/>

Associació Espanyola de Dret Marítim

<http://www.aedm.es/>

Societat Espanyola de Salvament Marítim

<http://www.salvamentomaritimo.es/>

Esdeveniments internacionals (fires, congressos, etc.)

ShortSea Congress 2011

<http://imdo.newsweaver.ie/newsletter/1g8t6yo2lmh>

Esdeveniments nacionals (fires, congressos, etc.)

Saló Nàutic de Barcelona

<http://www.salonnautico.com/>

50º Congrés d'Enginyera Naval i Indústria Marítima

<http://www.ingenierosnavales.com/SESIONES2011/index2.asp>

Portals temàtics internacionals

Associació Internacional de Senyalització Marítima

<http://www.iala-aism.org/chapo/index.php>

Societat Mundial de Vaixells

<http://www.sewss.org/>

Associació Mundial de Ciutats Portuàries

<http://www.aivp.org/>

Associació de Ports de Creuer del Mediterrani

<http://www.medcruise.com/>

Portals temàtics nacionals

Portal de Notícies vinculades al Transport Marítim i al turisme nàutic

<http://www.masmar.net>

Cofinancen:

