



ANDALUCIA *fresh* LINE



Plan de Empresa

Proyecto Andalucía Fresh Line



1 Introducción

Andalucía Fresh Line: Transporte Intermodal entre Almería y Dunkerque-UK.

1.1 Objetivos del Proyecto. Oportunidades de Negocio

1.2 Origen del Proyecto. Preliminares:

Jornada de Intermodalidad, Prueba Piloto. Certificación de Calidad.

1.3 Entorno legal del proyecto. Programa Marco Polo

1.4 Presentación de los Socios.

Grupo Van Uden.

Agrupación Logística ALPORT.

Grupo López Guillén.

2 Plan Comercial

2.1 Zonas de Influencia.

2.2 Productos.

2.3 Análisis de la Competencia.

2.4 Análisis de Precios.

2.5 Precio de Venta. Costes.

3 Plan de Recursos Humanos

4 Plan de Producción

4.1 Características básicas del proyecto.

4.2 Previsión de carga.

4.3 Promoción y canales de Venta.

4.4 Innovación: Tecnológica, Organizativa, Oportunidades.

5 Plan Económico Financiero

ANEXOS

ANEXO 1 Certificado emitido por la Universidad de Almería sobre labores de investigación de prueba piloto.

ANEXO 2 Resolución positiva de Comisión Europea. Programa Marco Polo 2.009.

ANEXO 3 Características técnicas de los contenedores

ANEXO 4 Cartas de Apoyo de diferentes entidades al proyecto.

ANEXO 5 Notas de prensa generadas por el proyecto.

INTRODUCCIÓN

1. Andalucía Fresh Line: Transporte Intermodal entre Almería y Dunkerque-UK

1.1. Objetivos del Proyecto. Oportunidades de Negocio.

Autoridad Portuaria de Almería y el sector hortofrutícola de la provincia, al ver la necesidad de nuevos modos de transporte que las empresas exportadoras necesitan, han tomado contacto durante los últimos 4 años con diferentes grupos empresariales para dar forma a un Proyecto de creación de una nueva línea de transporte intermodal que acerque los productos almerienses a sus mercados.

Grupo Van Uden mostró su interés por cubrir esta necesidad de nuevos modos de transporte, y propone la creación de la línea de Transporte Intermodal “Andalucía Fresh Line” con el objetivo de explotar “una línea de transporte combinado marítimo- terrestre, “puerta a puerta” para la exportación de Frutas y Hortalizas desde el Puerto de Almería, conectado con los Puertos de Dunkerque y Sheemess, a los principales mercados del sector hortofrutícola almeriense”.

Esta nueva línea de transporte de mercancías permitirá el desarrollo de la **INTERMODALIDAD** del proceso exportador almeriense, al complementar la oferta de servicios de transporte terrestre de larga distancia con la alternativa de combinar transporte marítimo y terrestre de corta distancia. Para este transporte se utilizarán contenedores refrigerados (reefer) de última generación.

Las ventajas que se obtendrán de gestionar esta línea de transporte intermodal son las siguientes:

- de tipo económico (reducción de costes del transporte, beneficio directo para los consumidores europeos y aumento de la competitividad de los productos agrícolas almerienses).

- de tipo operativo (reducción de los tiempos del trayecto).

- mejoras de tipo medioambiental (menor consumo energético, disminución de las emisiones de CO2).

- mejoras de tipo social (mejora de condiciones de trabajo de transportistas, reducción de accidentes de carretera, descongestión de tráfico de las carreteras, oportunidad de negocio para transportistas autónomos y pequeños).

- Generación de empleos directos. Se estima la creación de unos 43 empleos directos el primer año de vida del proyecto, y unos 90 empleos indirectos. La estimación para el año 5 es de una creación de 200 empleos directos e indirectos.

1.2. Origen del Proyecto. Preliminares: Jornada de Intermodalidad, Prueba Piloto. Certificación de Calidad.

ORIGEN:

El origen de este proyecto de creación de una nueva línea de Transporte Intermodal, combinando el transporte terrestre por carretera y el marítimo entre Almería y el Norte de Europa, se encuentra en la intención de Autoridad Portuaria de Almería, empresarios de la comunidad portuaria, transportistas y exportadores del sector hortofrutícola principalmente, de dar una respuesta a la necesidad de servicios logísticos de futuro.

Al mismo tiempo, desde la Universidad de Almería se propicia el desarrollo de un importante proyecto de investigación denominado REDYMAR, que dirigido por un equipo de investigadores de la Universidad de Almería cuenta con el apoyo de destacadas entidades relacionadas con el sector del transporte, la innovación en materia de logística o la comercialización e investigación en materia de productos hortofrutícolas. Por nombrar a varias de estas entidades, todas ellas de gran prestigio social en Almería y su provincia, citamos a la propia Universidad de Almería, Autoridad Portuaria de Almería, los dos principales agentes que operan en el Puerto de Almería, la Asociación de Cooperativas Agrícolas COEXPHAL, Fundación TECNOVA (Industria Auxiliar de la Agricultura) o ANECOOP.



JORNADA DE INTERMODALIDAD.

Uno de los retos del proyecto es coordinar a los diferentes agentes sociales que se ven afectados por el nacimiento de esta nueva línea de transporte intermodal.

Los agentes son:

- empresas exportadoras de productos hortofrutícolas de Almería y Provincia, costa de Granada y sur de la Región de Murcia.
 - empresas de transporte terrestre almerienses acostumbradas a realizar la ruta exportadora por carretera.
 - distribuidores y brokers de cadenas de supermercados en destino
- El día 02.04.09 se celebró una Jornada sobre Intermodalidad. En ella se presentó el proyecto “Andalucía Fresh Line” a exportadores, distribuidores, transportistas, y autoridades relacionadas con el comercio exterior en la provincia de Almería. A la Jornada también asistieron representantes del Ministerio Fomento.



PRUEBA PILOTO: VIAJE “O” DE LA NUEVA LÍNEA

Para comprobar la viabilidad de la línea, los promotores del proyecto decidieron organizar una prueba piloto (Viaje O de la nueva línea Andalucía Fresh Line) para los días 22 y 23 de Abril de 2.009. La prueba fue un éxito rotundo, visto desde diferentes aspectos:

Viabilidad operativa y técnica. Quedó demostrado que las instalaciones portuarias son suficientes para el tráfico de contenedores refrigerados. Capacidad de los operadores portuarios para desarrollar las nuevas tareas que el proyecto requiere. Capacidad del sector de transporte terrestre para adaptarse técnica y organizativamente a una nueva modalidad de exportación.

Viabilidad respecto a la Calidad del producto. Durante todo el trayecto del *Viaje O*, un equipo de investigadores hizo diferentes análisis, pruebas y mediciones relativas a la calidad de diferentes productos exportados con motivo de la prueba piloto. Dichos investigadores provenían de Universidad de Almería, Coexphal, Soivre. Según certificó el equipo de investigadores (**Anexo 1**)

- La mercancía llegó en óptimas condiciones a destino
- La cadena de frío no se vio afectada en ningún momento.

Viabilidad económica: Los estudios de costes realizados durante los meses previos a la organización de la Prueba Piloto se demostraron ajustados a la realidad y precisos. Se realizaron en base a:

- Presupuestos y costes aportados por los integrantes del proyecto, en base a su experiencia.
- Análisis de mercado de otras líneas de transporte combinado similares, que operan en puertos de la Unión Europea.

Gracias a la realización del *Viaje O*, Andalucía Fresh Line obtuvo información de tiempos de trabajo, organización y ejecución de tareas, de gran utilidad cuando la línea se encuentre operativa.



ANEXO 1

**Certificado emitido por la
Universidad de Almería sobre
labores de investigación de
prueba piloto.**



UNIVERSIDAD DE ALMERIA
DEPARTAMENTO DE INGENIERIA RURAL
Escuela Politécnica Superior

Y, en consecuencia

CERTIFICA

1. El barco "Vohburg" que ha trasladado la mercancía compuesta principalmente por frutas y hortalizas llegó al Puerto de Dunquerque el domingo 26 de Abril de 2.009, en el tiempo previsto sin incidencia alguna. La mercancía ha llegado a Dunquerque en perfectas condiciones tras los análisis realizados por el equipo de investigadores, desplazados hasta el puerto francés. La descarga de los contenedores se realizó de forma rápida, y ese mismo día la mercancía continuó viaje sobre camión hacia los diferentes destinos (los grandes países consumidores de Europa, principalmente Alemania, Francia, el Reino Unido y Países Bajos, que consumen anualmente 2,6 millones de Toneladas de Fruta y Hortalizas procedentes del Sureste Español, quedando demostradas las ventajas de la Intermodalidad en el transporte.
2. En el Puerto de Dunquerque se encontraron las condiciones óptimas para la toma de muestras, el manipulado de la carga (grupajes) y el traslado de mercancías a los destinos acordados con los propietarios de la mercancía. El equipo investigador realizó las siguientes acciones, obteniendo excelentes resultados:
 - Análisis de la cadena de frío. Se respetó en todo momento, desde el preenfriado de los contenedores previo a la recogida de la mercancía en almacén hasta su distribución al cliente final pasando por el mantenimiento de la temperatura exigida por cada exportador durante la travesía, según el tipo de producto.
 - Análisis de la calidad comercial. Muestreo en origen y destino por parte de un investigador de las empresas exportadoras. Se tomaron muestras de tomate, calabacín, sandía, pepino, lechuga, brócoli, zumo, corteza de agrio....
 - Análisis de sanidad vegetal. Un técnico de Sanidad ligado a la Universidad, comprobó la ausencia absoluta de anomalías en la mercancía, tanto antes de la salida del barco desde el Puerto de Almería, como en los momentos previos a la salida desde el Puerto de Dunquerque hasta su destino final.
 - Encuesta de satisfacción del cliente final: Ha sido analizada la opinión de los clientes finales, pidiéndoles una valoración sobre la calidad con que han recibido finalmente la mercancía. Asimismo se les ha pedido opinión sobre el servicio de transporte "Puerta a Puerta" ofrecido por la nueva línea, siendo ambas valoraciones muy positivas.
3. Que esta prueba ha sido apoyada por el proyecto REDYMAR ("Diseño de una red de transporte marítimo de productos perecederos con sede en el S.E. español y destino en puertos europeos mediterráneos y atlánticos") y se enmarca en el



UNIVERSIDAD DE ALMERÍA
DEPARTAMENTO DE INGENIERIA RURAL
Escuela Politécnica Superior

JOSE ANTONIO SALINAS ANDUJAR, CATEDRÁTICO DE PROYECTOS DE LA UNIVERSIDAD DE ALMERÍA, EN CALIDAD DE DIRECTOR DE LOS PROYECTOS REDYMAR Y WEST-MOS Y DE RESPONSABLE DEL EQUIPO DE SEGUIMIENTO DEL CONTROL DE CALIDAD INTEGRAL DEL VIAJE A DUNQUERQUE (FRANCIA) DEL BUQUE "VOHBURG" DE CONTENEDORES REFRIGERADOS DE FRUTAS Y HORTALIZAS PROCEDENTE DEL PUERTO DE ALMERÍA (ESPAÑA) Y PROMOVIDO POR LA SOCIEDAD "ANDALUCIA FRESH LINE":

INFORMA

Que en relación con el viaje citado se han producido los hechos siguientes:

- Llegada de barco "Vohburg" al Puerto de Almería, a las 11:00 h del 21 de Abril de 2.009, cargado con 75 contenedores refrigerados, de 45 piés de longitud.
- Desplazamiento de contenedores a cooperativas desde el Puerto de Almería, a las cooperativas. Preenfriado de los mismos. Días 21 y 22 de Abril.
- Recogida de carga (Frutas y Hortalizas), apilada en palets, en almacenes de cooperativas, la mayoría de ellas ubicadas en la provincia de Almería durante los días 21 y 22 de Abril de 2.009.
- Desplazamiento de contenedores cargados desde cooperativas a Puerto de Almería. 21 y 22 de Abril de 2.009.
- Control de temperatura a llegada a puerto. Muestreo aleatorio de todos los productos diferentes transportados.
- Carga de contenedores en barco "Vohburg". Conexión de contenedores a Reefer "on deck". 2.04.09
- Las funciones de traslado de los contenedores y de la mercancía fueron llevadas a cabo por la empresa J. Carrión. La operativa portuaria fue llevada a cabo por J. Ronco. Ambas con gran profesionalidad.
- Salida del barco Vohburg del puerto de Almería, con destino al puerto de Dunkerque (Norte de Francia) a las 01:15 h del 23.04.09.
- El equipo de técnicos, compuesto por el Dr. Salinas, y tres técnicos de calidad de las entidades participantes en el proyecto REDYMAR (Universidad de Almería, Coexphal-Anecoop y Dependencia de Agricultura de la Subdelegación del Gobierno de Almería), viajó a Dunquerque y realizó las pruebas de calidad oportunas.



UNIVERSIDAD DE ALMERIA
DEPARTAMENTO DE INGENIERIA RURAL
Escuela Politécnica Superior

proyecto WEST-MOS, de Autopistas del Mar entre España y Francia, coordinados por el firmante.

Para que conste, a los efectos oportunos, firmo la presente en Almería a cuatro de mayo de dos mil nueve.



Fdo: Dr. José Antonio Salinas Andújar

1.3. Entorno legal del proyecto. Programa Marco Polo

ENTORNO LEGAL DEL PROYECTO.

Las instituciones comunitarias han aprobado diferentes normas y disposiciones que afectan al sector del transporte y de la logística. Las principales normas que son de nuestro interés porque *promueven el transporte Intermodal de mercancías entre los países comunitarios*, y que siguen vigentes son, entre otras:

- Resolución del Consejo de fecha 11.03.96, “Del Transporte Marítimo de Corta Distancia”
- Resolución del Consejo de fecha 24.03.97, “Estrategia destinada a aumentar la competitividad del transporte marítimo comunitario”.
- Libro Blanco sobre el Transporte, de fecha 12.09.2.001. “European Transport Policy for 2.010: time to decide”.

CONCLUSIONES- PUNTOS FUERTES DEL PROYECTO “ANDALUCÍA FRESH LINE”

- La línea que promueve “Andalucía Fresh Line” es una línea intermodal, de transporte combinado terrestre y marítimo de corta distancia, y constituye una alternativa complementaria al actual modo de transporte por carretera.

- *Diversificación estratégica.*

La línea constituye una alternativa efectiva para cruzar barreras naturales (Pirineos, Canal de la Mancha). Del mismo modo es un modo de transporte eficaz para salvar barreras artificiales: favorece la descongestión del tráfico por carretera, y elude las limitaciones de tránsito de camiones en fin de semana que ya son vigentes en varios países de la Unión Europea, entre ellos, Francia.

- *Disminución de costes.*

La Línea “Andalucía Fresh Line, al ser una línea de transporte intermodal, aprovecha las Economías de Escala que ofrece el transporte marítimo de corta distancia.

Los exportadores se ven beneficiados al soportar unos costes del transporte sensiblemente menores (*siendo la reducción en torno a un 20%*).

La línea “Andalucía Fresh Line” supone un menor consumo de combustible, que también está en consonancia con la actual política europea del transporte, y que beneficia a toda la sociedad en términos de ahorro y sostenibilidad ambiental.

- *Tiempos competitivos.*

Andalucía Fresh Line dispondrá de una flota de buques de última generación, que permite altas velocidades de navegación, consiguiendo tiempos de entrega competitivos con la carretera para los destinos del Norte de Europa.

- *Sostenibilidad Medioambiental.*

La línea “Andalucía Fresh Line” es un proyecto medioambientalmente sostenible, en consonancia con los proyectos que fomenta la política de transportes de la UE.

PROGRAMA MARCO POLO:

Del Libro Blanco sobre el Transporte en la Unión Europea, emanan directamente varios programas de ayudas y fomento del transporte marítimo de corta distancia, en concreto el PROGRAMA MARCO POLO.

Es de destacar que el proyecto “Andalucía Fresh Line”:

- Fue presentado en la convocatoria del programa Marco Polo, en Mayo de 2.009.
- Ha sido admitido junto a un grupo reducido de proyectos, obteniendo una alta valoración por parte de la Comisión encargada de tramitar estas ayudas a proyectos innovadores, medioambientalmente eficientes. *(Ver ANEXO 2: Resolución Positiva de la Comisión Europea. Programa Marco Polo 2.009).*
- El proyecto AFL cuenta con grandes posibilidades de recibir ayudas comunitarias. La cantidad de ayuda, según la previsión de actividad asciende a 7.500.000,00 euros, pagaderos transcurridos 36 meses desde el inicio de actividad.

ANEXO 2

**Resolución positiva de Comisión Europea.
Programa Marco Polo 2.009.**



MARCO POLO II CALL 2009
FINAL EVALUATION REPORT
MODAL SHIFT ACTION

Proposal No	MPII-2009/027
Proposal Acronym:	Fresh-Express

Marking of Merit			
Evaluation Criteria	Range of Score	Threshold	Score
<i>a. Quantity of freight shifted off the road</i>	<i>0 to 25</i>	<i>15</i>	<i>25</i>
<i>b. Environmental & social benefits</i>	<i>0 to 25</i>	<i>15</i>	<i>19.5</i>
<i>c. Credibility and viability of the action</i>	<i>0 to 50</i>	<i>30</i>	<i>35</i>
TOTAL	<i>Max.100</i>	<i>60</i>	79.5
<i>d. Distortion of competition acceptable?</i>	<i>YES/NO</i>	Yes	

Comments
<p><u>Funding conditions:</u></p> <p><i>Distortion of competition acceptable?</i></p> <p>Yes. There is no risk of distorting competition by introducing this particular service. This is a new line on that particular maritime destination. Based on the statistics mentioned, it can be assumed that the horticultural products between Almeria and Northwest Europe are almost entirely transported by road.</p> <p><u>Award Criteria:</u></p> <p><i>a. Quantity of freight shifted off the road</i> The quantity of modal shift foreseen has a high value in the modal shift scoring table.</p> <p><i>b. Environmental & social benefits</i> The proposed action provides for an average value of benefits in the environmental benefits scoring table.</p> <p><i>c. Credibility and viability of the action</i> This proposal can be characterised as an example for a Marco Polo action. The particular effort done for bringing together the support of many parties, including even a political support, gives credibility on the need of establishing the proposed maritime link, which could take significant cargo flows off the road.</p>



MARCO POLO II CALL 2009
FINAL EVALUATION REPORT
MODAL SHIFT ACTION

Proposal No

MPII-2009/027

Proposal Acronym:

Fresh-Express

Below are the specific advantages/disadvantages:

1. Strengths:

- The evident need of non-road service for refrigerated fruits and vegetables between the specific area in Southern Spain (Almeria) and the UK, BeNeLux, Northern France and Germany.
- The strong support demonstrated by numerous letters of interest by customers, including also representative bodies of a significant No of cooperatives, traders and importers.
- The risk analysis developed.

2. Weaknesses:

- The type of freight and the estimated volumes of cargo flows for the return leg (Southbound) are not well justified. This leaves uncertainty about potential scenarios of overall results of the service.
- The vessels full capacity being for 803 TEU of which the reefer capacity is indicated to be for 180 loading units, this leads to a major question mark about how exactly the rest of the capacity will be used since this is proposed to be a Marco Polo action focussing exclusively on reefer freight. Consequently it is uncertain what exactly (reefer or non-reefer transport) is covered by the estimated budget.
- Although it is stated that the prices are up to 25% lower than the road transport prices, this issue is not clear and the examples provided are confusing.

Other comments - points to be addressed in any future contract negotiations:

Before a possible signature of any future Grant Agreement, the following elements must be verified and complied with:

- The pricing is to be checked and compared to the road services.
- The vessels particular capacity for reefer and non reefer freight should be precised, consequently the estimations for the vessels utilisation in terms of reefer/non-reefer cargo should be substantiated.
- The inclusion of the costs for collection and distribution of the freight as well as the commercial rates and investments in facilities or depreciations in the overall estimated budget should be clarified. Consequently the project budget should be re-established.
- The estimated average pay load of 27 tons should be checked.

1.4 Presentación de los Socios.

Grupo Van Uden, Agrupación Logística ALPORT, Grupo López Guillén.

GRUPO VAN UDEN

El Grupo Van Uden (GVU) cuenta con más de 160 años de experiencia en la provisión de soluciones logísticas completas centradas en el transporte. El GVU constituye por tanto un socio óptimo en la gestión de toda la cadena logística de transporte marítimo que cuenta con:

- Grupo de transporte por carretera propio (Holanda). 150 Camiones.
- Terminales propias en el puerto de Moerdijk, en Rotterdam (Holanda).
- Especialistas en almacenamiento de productos perecederos, vinos y alcoholes.

Líderes en Holanda. 4 centros de distribución, más de 120.000 m² de almacén.

El Grupo Van Uden tiene una amplia experiencia en el establecimiento de varias líneas marítimas de transporte similar.

- Línea RO-RO Norte de Europa- Medio Oriente.
- Línea RO-RO Norte de Europa- Mediterráneo Central.
- Línea de contenedores Norte de Europa- Casablanca.

INNOVACIÓN LOGÍSTICA AL-PORT.

Asociación de 80 pequeños transportistas y transportistas autónomos, de toda la provincia de Almería, de dilatada experiencia en el sector de la logística portuaria.

Se unen al proyecto con gran entusiasmo, como socio local estratégico. Además de su aportación de capital, prevén un amplio capítulo de inversiones y mejoras en sus flotas de camiones, readaptando sus equipos al transporte terrestre de contenedores refrigerados.



Esta modernización les permitirá dar solución a una serie de desventajas que estaban provocando la inviabilidad del que hasta ahora había sido su actividad principal. A saber:

- Los pequeños transportistas pretenden especializarse en el transporte de contenedores. Esta será su ventaja competitiva frente a las grandes empresas de transporte terrestre que controlan actualmente el transporte frigorífico internacional.
- El transporte terrestre de contenedores desde los almacenes al Puerto de Almería otorga una mejora en la calidad de vida de los pequeños transportistas autónomos, y especialmente a sus chóferes. Este es un cambio social de extraordinaria importancia.
- ALPORT ha comenzado a buscar financiación y ayudas para el amplio capítulo de inversiones y mejoras que les permitirán readaptar sus flotas de camiones. Para ello se han dirigido a diversas instituciones financieras y administrativas.

GRUPO LÓPEZ GUILLÉN.

La compañía Lopez Guillén, inició sus actividades comerciales en 1880. En un principio se dedicó al tránsito de frutas con destino Norte Europa. Posteriormente la empresa se desarrolló como operador portuario.

La compañía matriz S.A. Lopez Guillén, se integra dentro de un grupo de empresas denominado Grupo LOPEZ GUILLEN. El grupo está integrado por compañías con personalidad propia y vocación de crecimiento. Fundamentalmente desarrolla dos áreas de negocio bien diferenciadas: Logística y Materiales de construcción.

ACTIVIDAD LOGÍSTICA

El grupo Lopez Guillen, opera sus actividades logísticas con la empresa del grupo LOGISTICA LOPEZ GUILLEN, en el ámbito portuario.

- Agencia Marítima
- Estibador
- Agente de línea regular
- Agente de Aduanas
- Transitario
- Almacenista y gestión de centros de distribución



Como Agente Marítimo, Logística López Guillén, opera anualmente más de 400 barcos. Dispone de oficinas y personal propio en los puertos de Almería, Motril y Carboneras.

2. Plan Comercial.

2.1. Zonas de Influencia.

A Zona de Influencia SUR:

Es el mercado principal, origen de las Frutas y Hortalizas susceptible de ser transportadas por la nueva línea marítima. Comprende las provincias de:

ALMERÍA MURCIA GRANADA JAÉN

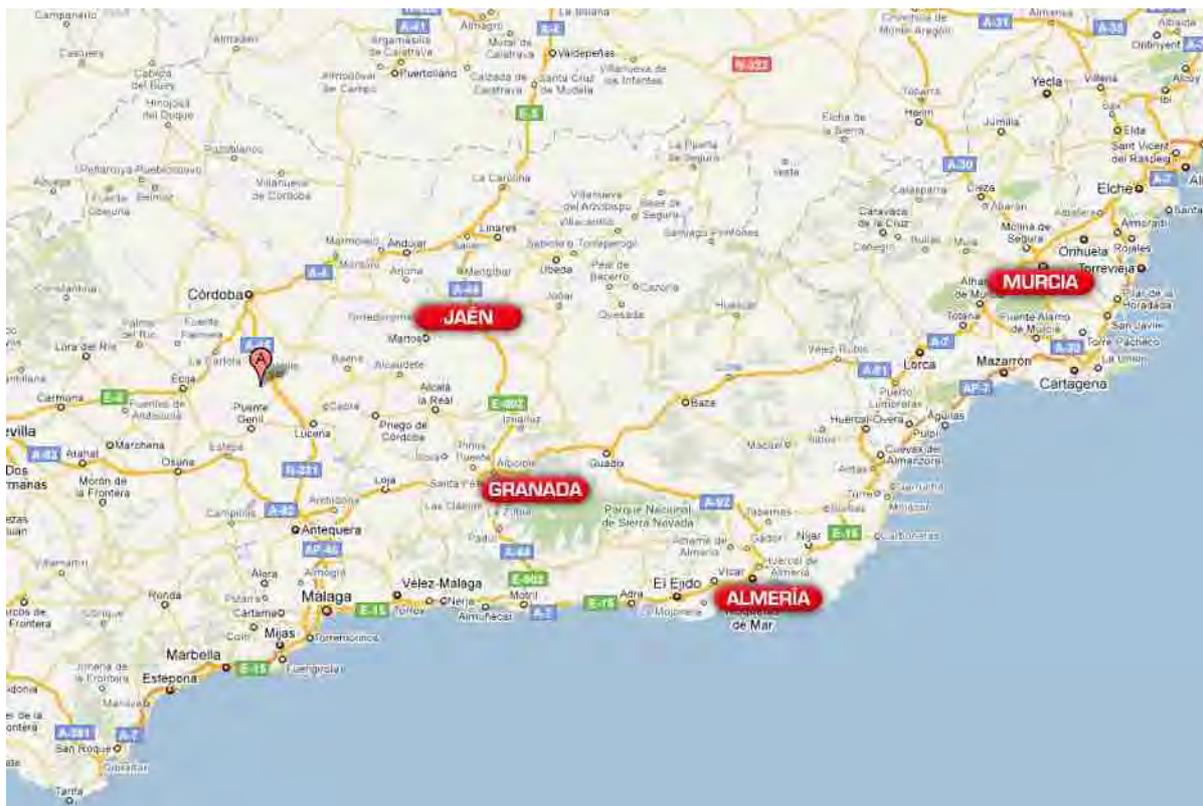
ALMERÍA

- Las zonas productoras principales se concentran en las comarcas de Poniente (El Ejido, Vícar), Levante (Níjar, Pulpí) y Cañada de Almería.
- La oferta está muy concentrada en Cooperativas.
- Las cooperativas están Asociadas. Organizaciones profesionales.
- La distancia de estas zonas productoras al Puerto de Almería oscila entre 50 y 100 Km.

ZONAS LIMÍTROFES

MURCIA: Zona productora a 250 Km de Almería. Exporta anualmente más de 1.000.000 Tm de hortalizas, el 65% a la Zona de Influencia NORTE de AFL.

GRANADA: La Costa Tropical Granadina exporta anualmente unas 100.000 Tm, 50% de ellas a la zona de Influencia Norte de AFL.



B Zona de Influencia NORTE:

Destinos preferentes de las exportaciones hortofrutícolas:

REINO UNIDO BÉLGICA HOLANDA
NORTE DE FRANCIA OESTE DE ALEMANIA.



- Alemania, Gran Bretaña, Francia y Países Bajos absorben conjuntamente más de 2,6 millones de Tm de frutas y hortalizas procedentes del sureste español.

- Una parte importante de las exportaciones de perecederos desde Almería, está controlada por los compradores (directamente o mediante brokers).

- En la mitad de las exportaciones, el comprador decide el Método de Transporte a utilizar. Generalmente se trata de cadenas de supermercados.

- El proyecto AFL está orientado a unir el Puerto de Almería con el de Dunkerque, Rotterdam y Sheerness.

- Según estudios, existen destinos muy importantes que se pueden atender con la nueva línea: Escandinavia, Países Bálticos y Rusia.



2.2. Productos.

- La media anual de exportaciones de Frutas y Hortalizas de la provincia de Almería supera 1.500.000 Toneladas.
- El valor de las exportaciones asciende a unos 1.340 millones de Euros.

	EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES ALMERIENSES- Fruta y Hortaliza (en Tm)					MEDIA
	2003	2004	2005	2006	2007	2003-2007
Alemania	503.248	453.525	429.591	451.534	394.750	446.530
Francia	284.885	318.472	284.862	322.627	293.898	300.949
Italia	82.341	76.432	95.575	96.112	87.660	87.624
Países Bajos	194.890	216.953	218.409	253.909	224.425	221.717
Reino Unido	169.129	180.239	171.778	186.342	166.577	174.813
Países Escandinavos	86.043	89.728	91.265	100.433	91.744	91.843
TOTAL	1.567.160	1.577.946	1.529.081	1.701.894	1.518.704	1.578.957

- El 65% de estas exportaciones tienen como destino la Zona de Influencia Norte del proyecto AFL.
- Principales productos: Primer productor europeo de tomate, pepino, berenjena, calabacín, melones, sandía. Pimiento verde, frutos secos y corteza de cítricos.
- Exportación de zumos envasados desde *Almería y Murcia*. 30.000 Tm/ año.

OTROS PRODUCTOS

Promoción de la línea entre la Asociación de Empresarios del Mármol. Promoción de la línea para exportación de piedra natural terminada. Conexiones vía Puerto de Rotterdam con todo el mundo. Contenedores secos "DRY VANS", DE 20' o 40'.

Promoción de la línea "Andalucía Fresh Line entre empresas de la Industria Auxiliar de la Agricultura, tercer sector de actividad en la provincia de Almería. Grandes volúmenes de importación/ exportación.

Reexportación de Productos procedentes de Marruecos y Argelia, con destino definitivo a la Zona de Influencia AFL.

RETORNOS

- Uso de la línea por Cadenas de Supermercados (francesas y alemanas) que pueden suministrar sus sucursales del Sur de España utilizando la línea AFL.
- Importantes cantidades de Patatas (origen Normandía) serían importadas desde Francia para abastecer el mercado español.
- Frutas Exóticas, principalmente de Latinoamérica, serían importados por la línea, vía Rotterdam.
- Importaciones de carne congelada, también vía Rotterdam.
- Semillas, plástico, abono, lana de roca, procedentes de Holanda.

2.3. Análisis de la Competencia.

A TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA:

Las tablas y datos estadísticos que se presentan a continuación, dentro de este apartado 2.3- A tienen su fuente en las bases de datos del grupo Transportes XXI, Transeditores SA, especialistas en España de publicaciones relativas al sector del Transporte.

- Sector creciente en facturación y empleo a lo largo de la última fase expansiva.
- Ganancia de peso del Transporte Marítimo frente al Transporte por Carretera.

Transporte Mercancías General en España. Año 2.007		Cuota por tipo de transporte	
	AÑO 2.006	AÑO 2.007	Tendencia
Transporte por Carretera	30,50%	29,80%	↓
Transporte Marítimo	19,80%	20,00%	↑

- Transporte por Carretera es intensivo en mano de Obra.

Empleo directo del sector Transporte Mercancías General. España. 2.007			
Transporte por Carretera	40.301		
Transporte Marítimo	16.715		

- Aportación del Transporte al crecimiento del PIB español.

Aportación al crecimiento del PIB. 2.007		
	España	Andalucía
Transporte por Carretera	0,75%	0,34%
Transporte Marítimo	0,50%	0,22%

B TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN ALMERÍA:

Las tablas y datos estadísticos que se presentan a continuación, dentro de este apartado 2.3- B tienen su fuente en las bases de datos del grupo Transportes XXI, Transeditores SA, especialistas en España de publicaciones relativas al sector del Transporte.

- El transporte de Mercancías General en la provincia de Almería es realizado en su totalidad por los siguientes tipos de transporte:

- Transporte por Carretera
- Transporte Marítimo

- Las principales empresas de transporte de la provincia son las siguientes:

Ranking de empresas de Transporte de Mercancías. Almería. 2.007			
Nombre	Sector. Especialidad	Empleos	Facturación (millones euros)
Transportes J. Carrión	Carretera. Cargas completas	286	50,49
Intercañabate SL	Carretera. Transporte Frigorífico	4	9,88
Frío Export	Carretera. Transporte Frigorífico	60	8,2
Francisco Pérez Rodríguez	Carretera. Transporte Frigorífico	60	6,88
J. Ronco y Compañía	Marítimo.	65	4,77
Logística López Guillén	Marítimo.	16	4,33
Transportes Antonio Belzunces	Carretera. Transporte Frigorífico	100	4,31
Transportes Frigoríficos Macael SL	Carretera. Transporte Frigorífico	8	4,04
Ferrimarroc Agencias SL	Marítimo.	21	4,02
Dalias Transport SL	Carretera. Transporte Frigorífico	30	3,41
Hijos de Alfredo Rodríguez SL	Marítimo.	20	2,7
Frío Majodi SL	Carretera. Transporte Frigorífico	17	2,08
SA López Guillén	Carretera. Agencia de Transporte	12	2,07
Mejland- El Ejido SL	Carretera. Transporte Frigorífico	2	1,66
Jeratrans SL	Carretera. Transporte Frigorífico	38	1,55
TDN Almería SL	Carretera. Cargas fraccionadas	13	1,18
Ibercarrier SL	Carretera. Agencia de Transporte	3	0,88

CONCLUSIONES

- 1.900 empresas de transporte de mercancías por carretera en Almería.
- Empleo directo e indirecto a más de 8.000 personas.
- Por dimensión y facturación, en la provincia de Almería hay un único transportista que se puede considerar GRAN EMPRESA, y se destaca dentro de las 30 primeras empresas de Transporte por Carretera a nivel nacional.
- Sector muy atomizado: 10 empresas facturan más de 3 millones de euros.
- Importancia de las Agencias de Transporte: Las agencias tienen una facturación alta, sin embargo no son generadoras de empleo directo. Prestan servicios de Agencia a pequeños transportistas y autónomos.

TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA EN ALMERÍA:

Dentro de las modalidades de transporte terrestre, el Transporte Frigorífico por Carretera es el principal en la provincia de Almería.

- 95% de las empresas de transporte por carretera almerienses se dedican a la especialidad del TRANSPORTE FRIGORÍFICO.
- Prácticamente la totalidad de exportaciones hortofrutícolas con origen en la provincia de Almería se realiza en TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA.
- En 2.007 se realizaron unos 54.000 viajes en Camión Frigorífico desde Almería a la Zona de Influencia Norte.
- Tráfico estacional: Temporada Alta, 6.000 viajes / mes
Temporada Baja: 2.000 viajes/ mes

DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA:

Atendiendo a las Directrices del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea vigente desde 2.001, las principales desventajas con que se puede encontrar el Transporte Frigorífico por Carretera son:

- **Coste:** El transporte marítimo aprovecha Economías de escala.
- **Nueva regulación laboral.** Segundo chófer obligatorio en transporte internacional.
- **Transporte más contaminante.** *Emisiones: Toneladas de CO₂/ Km. transportado*
- **Congestión de autopistas.**
- **Nuevas tasas y tributos que gravan el tránsito por carreteras nacionales o el consumo de combustible.**

TRANSPORTE INTERMODAL - RUTAS ALTERNATIVAS EXISTENTES:

- Exportación vía otros puertos peninsulares (Valencia, Cartagena, Algeciras) al Reino Unido. Tiempos y costes no competitivos. Los exportadores almerienses no usan estas vías.
- Conexión de Puertos del Norte (Bilbao y Santander) de España con UK e Irlanda. Transporte por carretera encarece la operación, por lo que no hay gran volumen de mercancía.

ESPECIALIDADES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN ALMERÍA:

- En Andalucía existen escasas empresas de transporte cuya actividad principal sea el TRANSPORTE DE CONTENEDORES. Su implantación en Almería supondrá un gran avance tecnológico y organizativo para los operadores logístico-portuarios.
- Se ha demostrado la intención y la capacidad de los transportistas para reorientar sus flotas y ofrecer Servicios de Transporte en Contenedores Refrigerados. Prueba de ello es la constitución de la INNOVACIÓN LOGÍSTICA ALPORT.
- Al utilizar contenedores refrigerados como modo de transporte, deberán surgir empresas de mantenimiento para estos contenedores (frigoríficos, chasis, plataformas, enchufes (mochilas y power-packs), servicios especializados de almacenamiento, distintos controles de calidad...

2.4. Análisis de Precios.

COMPARATIVA ENTRE MODOS DE TRANSPORTE:

PRECIOS DE TRANSPORTE ALMERÍA - LONDRES

En febrero 2010, los precios ofrecidos para transporte por carretera de Almería a Londres, con 2 chófers, son:

Temporada alta: 3.400,00 ¤

Temporada baja: 2.650,00 ¤

Estos precios están mas bajo que lo normal, causado por una competencia intensa provocado por las producción limitada de productos hortícolas en invierno 2009-2010.

El transporte frigorífico por carretera se ve afectado por:

- **Estacionalidad acusada.** Genera incertidumbre.
- **Economías de escala** del transporte marítimo, que permite tarifas de transporte en hasta un 20% más bajas para el mismo trayecto.

2.5. Análisis de costes. Estructura del Precio de Venta.

Durante los meses previos a la realización del Viaje 0 de la línea Andalucía Fresh Line, se realizó un estudio de costes pormenorizado de cada uno de los segmentos que forman el itinerario total de la línea. La tarifa que ofrece "Andalucía Fresh Line" es un precio del porte de transporte Puerta a Puerta, desde el almacén del exportador, a las estanterías de los supermercados en destino.

COSTES TOTALES DE LA LÍNEA: TARIFA PUERTA A PUERTA

Para comprobar la viabilidad económica de la línea, se dividió el Coste Total de la misma por tramos, distinguiéndose grosso modo los 3 siguientes:

- COSTE TERRESTRE EN ORIGEN
- COSTE "MUELLE A MUELLE"
- COSTE TERRESTRE EN DESTINO

Los supuestos en los que se basaron los estudios de mercado en diferentes Puertos y empresas de servicios logísticos, y estudios de líneas de la competencia muy parecidas a la propuesta por Andalucía Fresh Line fueron:

- Capacidad teórica máxima de los buques de 150 contenedores "Reefers", de 45'.
- En el supuesto, no existen retornos (tráfico Norte- Sur), si bien la realidad y las previsiones de la línea apuntan a que estos tráficó serán importantes.

EJEMPLO:

En caso de condiciones de carga óptima, el coste "Puerta a puerta": Contenedor 45', desde El Ejido hasta Londres asciende a 2.402,00 ¤ (véase también paragrafo 5.A)

- 150,00 ¤ DE TRANSPORTE TERRESTRE EN ORIGEN (desde el almacén del productor hasta el Puerto de Almería).
- 300,00 ¤ DE TRANSPORTE TERRESTRE EN DESTINO (desde os puerto de Dunkerque a Londres)
- COSTE MUELLE- MUELLE: Costes Fijos + Costes Variables
1.952,00 ¤ DE OPERACIÓN MARITIMA

Teniendo en cuenta los cambios estacionales en el precio, esta tarifa resulta competitiva con el transporte terrestre a lo largo de todo el año.

3. Plan de Recursos Humanos.

El proyecto de “Andalucía Fresh Line” generará importantes beneficios sociales en el Puerto de Almería y su entorno. Especialmente si tenemos en cuenta las previsiones de creación de empleo de este proyecto, tanto en sus inicios como durante los 5 primeros años de funcionamiento de la línea.

A EMPLEO DIRECTO POR ACTIVIDADES DE LA NAVIERA:

a) Administración central, para cubrir estrategia de la empresa, dirección comercial, control de flota de contenedores y contabilidad. 6 PUESTOS

b) Agente General– Consignatario en el puerto de Almería. Comercialización de “ANDALUCIA FRESH LINE”, Marketing y Publicidad en zona de influencia Sur, representación de barcos frente a autoridades, coordinación de transporte. 17 PUESTOS

c) Tareas relacionadas con la Terminal de contenedores: carga/ descarga de barcos, almacenamiento, vigilancia, limpieza de contenedores, carga/ descarga pre-carriage. 20 PUESTOS

Empleo Directo creado por la Naviera: 43 puestos



Michael Barker

Responsable de Andalucía Fresh Line en España

B EMPLEO INDIRECTO:

- En el sector del Transporte Terrestre por Carretera de la Zona de Influencia Sur se van a crear unos 90 puestos de trabajo en el primer año de funcionamiento de la línea, ascendiendo a 175 puestos generados en el quinto año.

- Mantenimiento y reparación de contenedores, maquinaria y grúas: 10 puestos de trabajo en el primer año, ascendiendo a 31 en el quinto año.

- Suministros y reparaciones en barcos: 5 puestos creados a partir del primer año. 8 puestos después de 5 años.

- Mantenimiento de oficinas: Entre 2 y 4 puestos de trabajo.

Empleo Indirecto generado por el proyecto AFL:

1er AÑO	107 empleos
5º AÑO	218 empleos

Andalucía Fresh Line invertirá significativamente en equipos profesionales de ventas para los mercados español y del Norte de Europa. En cada Zona será contratado un Gerente de Ventas con al menos 10 años de experiencia en el sector.

Está previsto comenzar con las ventas en Mayo de 2.010, 6 meses antes del inicio de la temporada alta. Andalucía Fresh Line penetrará por tanto en el Mercado antes de que se negocie la contratación de temporada: España desde Junio, UK desde Septiembre.

4. Plan de Producción.

4.1. Características básicas del proyecto.

El proyecto AFL ofrece la creación de una línea de transporte intermodal marítimo-terrestre, que permita el movimiento de mercancías perecederas, desde Almería y provincias limítrofes, a los mercados principales de Reino Unido, Alemania, Países Bajos y Francia. Por su eficiencia de escala, AFL podrá ofrecer precios hasta 15% menos de los precios de transporte por carretera, además un límite de peso neto de 1 tonelada más.

			AÑO 1	AÑOS 2-5		
Envíos por semana	T. Alta	Año 1	1	2		
	T. Baja	Año 2-5	2	3		
Buques		1 x 100 x 45'	2 x 100 x 45'			
		1 x 150 x 45'	1 x 150 x 45'			
Capacidad por semana		125	235			
Cuota del mercado		max. 4.5%	max. 14%			
Buques portacontenedores			2	3		
Capacidad						
Comparación de precios (febrero 2010)		Carretera	AFL*			
			Average	Split	Difference	
T. Alta	Londres	3400	2600	2900	-500	15%
	Rotterdam	2600		2300	-300	12%
T. Baja	Londres	2650	2200	2450	-200	8%
	Rotterdam	2000		1950	-50	3%
* Precios mencionados son ejemplos. Precios finales pueden variar						
* Precios incluyen: colección/distribución de 400 Euro, transporte muelle-muelle						
* Precios no reflejan que AFL ofrece una capacidad de 45' y max peso de 1 tonelada más						

¹ Capacidad Máxima puede verse incrementada según stock en muelle.

Para realizar este transporte será necesario lo siguiente:

BARCOS

- Fletar 2 barcos construidos en 2.009 durante el primer año y un tercer barco en los años siguientes. De última tecnología, del tipo DAMEN 800. Equipados para hasta 150 Reefers de 45'.

- Los barcos tendrán una Velocidad de Crucero de 21 nudos.

- Travesía entre los puertos de Almería y Dunkerque: 3,5 días.

- Barcos equipados con maquinaria de bajo consumo. Contaminan menos, cumpliendo la norma ISO 8217.



CONTENEDORES

- Adquisición de 100 y leasing de 300 contenedores frigoríficos nuevos de última generación de la marca "UNIT 45" de 45 pies, para cubrir las necesidades de tráficos de los primeros 10 meses de funcionamiento de la línea.
- Adquisición mediante contrato de Leasing de otros 400 contenedores frigoríficos, con las mismas prestaciones que los adquiridos al comienzo de la línea, según las previsiones de producción (probablemente en Octubre de 2.011).
- Reefers provistos de motores THERMO KING MAGNUM Plus. Eficientes energéticamente: 45% menos consumo que un contenedor frigorífico standard. Los motores van ya instalados en los Reefers en el momento de su adquisición. THERMOKING es la marca líder mundialmente en este tipo de motores refrigeradores.
- Contenedores de capacidad idéntica a los camiones frigoríficos usados para transporte internacional: 26 palets ISO o 33 Europalets. Hasta 27 Tm de mercancía.
- Adquisición de 50 chasis "esqueleto" ultra-ligeros para uso en Almería y provincias vecinas. Permiten circular con 27 Tm de mercancía.



MODELO DE NEGOCIO

- En el primer año, 1 envío por semana, operando en la línea 2 buques portacontenedores. Transporte de 75- 100 contenedores por envío durante la temporada alta, y 40 durante la temporada baja.
- Durante los años del 2 al 5, 2 envíos por semana durante la temporada alta y la temporada baja. El transporte previsto asciende de 100 a 150 contenedores por envío durante la temporada alta y de 50 hasta 80 en la temporada baja.
- La rotación de los barcos hasta Octubre de 2.011 será la siguiente: ALMERÍA - DUNKERQUE - SHEERNESS - ROTTERDAM-ALMERÍA
- Servicio activo en los puertos las 24 horas del día, 7 días a la semana, para recepción y entregas.
- La previsión es transportar 187.000 Tm de productos perecederos al tercer año de funcionamiento de la línea, representando el 12,4% de la exportación de frutas y hortalizas de la zona de influencia SUR.

SERVICIO PUERTA A PUERTA:

1. Recogida en proveedor (almacén productor).
2. Transporte Terrestre en Origen.
3. Recepción en la Llegada a Puerto.
4. Conexión de Reefers a la Terminal de Contenedores.
5. Estiba de la carga. Embarque del contenedor.
6. Navegación
7. Descarga en Puerto de Destino: Dunkerque.
8. Traslado a Terminal "Daily Fresh" en Dunkerque.
9. Almacenamiento, grupaje y carga con salida a destino.
10. Transporte Terrestre en Destino.
11. Entrega de mercancía en Almacén del cliente



4.2. Previsión de carga.

Las previsiones de carga son excelentes de cara al inicio de la línea, previsto para Invierno de 2.010.

Considerando la opción de utilización de una salida semanal de un buque con una previsión de carga de 85 contenedores en la temporada alta (más en Diciembre) y 50 en la temporada baja, y una carga aproximada por contenedor de 22 toneladas se absorbería un volumen total de 5.500 toneladas mensuales y 68.000 toneladas al año, lo que representa una cuota del 4,5% sobre las exportaciones totales de frutas y hortalizas del área de Influencia Sur.

AÑO	Año	1	2	3	4	5	5
Temporada	T. Alta NB	85	110	125	140	150	250
	T. Baja NB	40	45	50	55	60	
Temporada	Volumen estimado	66000	163680	184800	205920	221760	70
Volumen E	Cuota del mercado	4.4%	10.9%	12.3%	13.7%	14.8%	211.000
Cuota de mercado		4,5%	10,8%	12,4%	13,5%		14,0

En momentos puntuales los productos hortofrutícolas se podrían completar con otros productos que con origen en el sur español se destinan al área de influencia del norte de Francia, entre los que cabe destacar las conservas de frutas y hortalizas, con unas 100.000 toneladas anuales, y el aceite de oliva con más de 50.000 toneladas.

ESTACIONALIDAD:

Temporada alta: de Noviembre a Abril (6 meses). Pico en Diciembre.

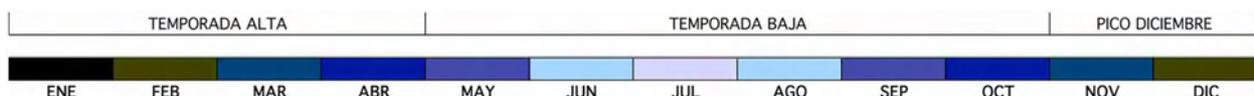
Temporada baja: de Mayo a Octubre (6 meses)

EVOLUCIÓN DE LA CONSECUCCIÓN DE CARGA:

- Para confeccionar la previsión de carga se ha sido cauto, ante la posible resistencia inicial a utilizar la línea de transporte AFL por parte de algunos pequeños exportadores. Esta resistencia podría deberse a la existencia de contratos de vigentes con empresas de transporte terrestre.
- Los brokers y cadenas de supermercado harán uso de la línea desde el primer momento. Utilizan normalmente líneas intermodales de transporte en sus cadenas de distribución y querrán aprovechar la ventaja de la reducción de costes desde el primer momento.
- Aumento paulatino de la carga a partir del segundo año de funcionamiento de la línea. El aumento se reforzará con acciones de marketing y la experiencia y conocimiento de la zona de influencia.
- Además, las previsiones de carga de este plan de Empresa son conservadoras por los siguientes motivos:

1. La zona de influencia del Puerto de Almería es mayor de la que suponemos como Zona de Influencia Sur. Por la información obtenida al analizar la procedencia de carga de otras líneas regulares de contenedores que operan en el Puerto, las empresas cargadoras podrían ser de toda la provincia de Jaén e incluso de la provincia de Ciudad Real.

2. Del mismo modo, ante el interés por la línea de Andalucía Fresh Line, mostrado por los cargadores de la zona de influencia Norte, el volumen de retornos Norte-Sur esperado será mayor que el tenido en cuenta en nuestro Plan de Empresa.



4.3. Promoción y canales de Venta.

COMERCIALIZACIÓN DEL PROYECTO.

Desde la celebración de la Jornada de Intermodalidad el pasado 02.04.09, Andalucía Fresh Line ha estado comercializando la nueva línea marítima entre los exportadores almerienses y las cadenas de supermercados.

Hay que resaltar que ha sido todo un éxito, como demuestra la alta participación de cooperativas exportadoras en el Viaje 0 de la línea (pasados 22 y 23 de Abril de 2.009), y el avanzado acuerdo de los responsables comerciales de AFL con los responsables de logística y de compras, de importantes cadenas de supermercados europeas y empresas multinacionales del sector de Bebidas y zumos.

En este breve periodo de tiempo, Andalucía Fresh Line ha presentado sus servicios de transporte Puerta a Puerta a un centenar de cooperativas hortofrutícolas de la provincia de Almería, obteniendo una respuesta comercial muy positiva.

VENTAJAS QUE SE DESTACAN EN LA COMERCIALIZACIÓN DEL PRODUCTO:

- Diversificación estratégica. El uso de la línea constituye una alternativa efectiva para evitar barreras naturales (Pirineos, Canal de la Mancha, etc.) y artificiales (congestión del tráfico por carretera, limitaciones de tránsito de camiones, etc.)
- Disminución de costes. Aprovechamiento de Economías de Escala. Los costes del transporte de la línea suponen como media el ahorro de un 20% frente al transporte frigorífico internacional por carretera.
- Control de Mercado en destino. La centralización de la carga en puertos facilita los controles a la mercancía, su seguridad y las inspecciones.
- Transporte de Calidad. No hay en todo el proceso ni RUPTURA DE CARGA, ni RUPTURA DE LA CADENA DE FRÍO.

NOTA:

El temor infundado que tenían parte de los exportadores frente a esta modalidad de transporte era el mantenimiento y la calidad de la mercancía en todo el trayecto hasta su destino. Como puede comprobarse en el ANEXO 1, el grupo de investigadores, del proyecto REDYMAR, que realizó un seguimiento exhaustivo a la mercancía durante la prueba piloto del pasado mes de Abril de 2.009 avala la calidad de la mercancía a su llegada a destino

- Tiempos competitivos. Gracias a la utilización de barcos de última generación, los tiempos de viaje resultan competitivos con el transporte por carretera e incluso mejores (caso de transporte al Reino Unido).



CANALES DE VENTA

La promoción de la línea es controlada por Agentes en cada zona o país.

ZONA SUR

- El Agente nombrará comerciales responsables para cada comarca de alto volumen de exportación (El Ejido, Níjar, Levante), y las provincias limítrofes (Murcia, Granada).

- Principalmente se negociarán contratos con las cooperativas de productores y también con los compradores que tienen sus bases aquí en la zona (cadenas de supermercados).

Otro ámbito de actuación es la promoción directa de la línea ante las Cámaras de Comercio de Almería y provincias limítrofes, las Asociaciones de cosecheros y alhóndigas (Cohexpal, Ecohal), y con otros tipos de instituciones como Asociaciones (Asempal, Asociación de Empresarios del Mármol), Fundaciones (Fundación Bahía Almeriport, Fundación Tecnova)

También se contactará con Transitarios que operan en el Sur de España.

ZONA NORTE

- Contratos de transporte con los supermercados y otros importadores de hortalizas y frutas.

- Contratos de transporte con cadenas de supermercados, establecidas en el Sur de España y que se abastecen desde el Norte de Europa.

- Promoción entre exportadores de patatas, patatas congeladas, lana de roca, abono y otros productos importados por la Industria Auxiliar de la Agricultura en Almería.

4.4. Innovación: Tecnológica y Organizativa. Oportunidades.

El proyecto AFL aporta elementos innovadores de suma importancia para la provincia de Almería.

A UBICACIÓN DEL PUERTO DE ALMERÍA

Almería y su puerto, debido a su privilegiada situación geográfica y su cercanía a los mercados productores, satisfacen criterios básicos para convertirse en un *Centro neurálgico de relevancia para el transporte marítimo de frutas y hortalizas*, pudiendo aprovecharse posteriormente para el transporte de otros productos con potencial en la zona, como son las conservas vegetales, el aceite de oliva, verduras de IV y V Gama, zumos y bebidas, productos cárnicos.

Tal y como se establece en los objetivos del proyecto plurianual que promueve la Universidad de Almería (Proyecto REDYMAR), Almería está llamada a ser un nudo importante entre las Redes Logísticas Intermodales, cuyos puertos de escala para el transporte de perecederos se encontrarán en la fachada atlántica (puertos de Europa occidental y de Latinoamérica), y en la fachada mediterránea (puertos del Norte de África, sur de Francia e Italia).



B INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO DE ALMERÍA

El puerto de Almería ya cuenta además con unas modernas infraestructuras. Sin embargo, se encuentra en proceso de mejora y desarrollo que permita cubrir las nuevas exigencias del transporte marítimo.

El Puerto de Almería está inmerso en un Plan de Modernización e Innovación, entre cuyos objetivos principales se encuentran ***potenciar la especialización del Puerto como un elemento geoestratégico para la industria agroalimentaria.***

ACCESOS AL PUERTO

El acceso de los transportistas al Puerto se realiza directamente desde la Autovía A7, teniendo esta conexión directa con las principales zonas de producción, de las cuales, más de un 90 % se encuentra en un radio de unos 30 km.

En 2.010 se iniciarán las obras de los nuevos accesos al puerto. Se tendrán dos calzadas independientes desde la A7, una de subida y otra de bajada.

AMPLIACIÓN DEL PUERTO

El Puerto de Almería está en pleno proceso de desarrollo en su muelle de Poniente con la creación de nuevas superficies y muelles que culminarán con la creación de una nueva dársena abrigada y con una superficie de 50 hectáreas en la que se ubicará una terminal de contenedores.

C INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA LÍNEA

Andalucía Fresh Line usará el programa de gestión SHIPNET. Es un sistema avanzado que permite que la información usada por naviera, agentes y Terminal de Contenedores en todos los puertos (de origen y destino) sea la misma. El programa es útil para gestión de ventas, operaciones, transporte, documentación y finalmente contabilidad.

BARCOS DE ÚLTIMA GENERACIÓN

Veloces, medioambientalmente eficientes, seguros.



CONTENEDORES NUEVOS.

Los contenedores frigoríficos (Reefers) son eléctricos. (Ver ANEXO 3. Características técnicas de los Contenedores.) Consumen menos energía. Permiten transportar hasta un 12% más de carga que los contenedores tradicionales de 40'. Seguimiento monitorizado para controlar la cadena de frío durante todo el trayecto.



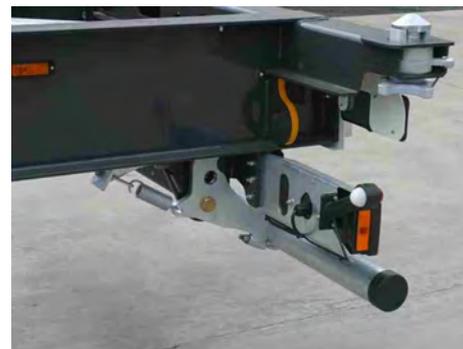
CHASSIS NUEVOS.

Andalucía Fresh Line utilizará en su operative innovadores chasis de materiales ligeros de 45'.

En España y en el UK, el máximo peso autorizado en transporte intermodal es de 44 Tm, 10% más que en el Transporte Terrestre de mercancías. Descontando el peso de la cabeza del camion, los chasis ligeros y el contenedor, la carga transportada por los contenedores de Andalucía Fresh Line puede alcanzar las 27 Tm.



El Transporte Terrestre de Mercancías está limitado a 40 Tm, permitiendo únicamente un máximo de 23 Tm de carga en cada porte. Cómo el coste del transporte viene normalmente determinado por contenedor (no por el peso de la carga), Andalucía Fresh Line por tanto, ofrece un 20% teórico de valor añadido en comparación con las empresas de transporte terrestre. El tamaño de los contenedores de 45' permite a los exportadores beneficiarse totalmente de esta diferencia, que es especialmente relevante para productos pesados, como Frutas, hortalizas, tomates, zumos.. precisamente la carga de Almería.



El establecimiento de la línea de transporte intermodal Andalucía Fresh Line en el Puerto de Almería, serviría para que operadores multinacionales, dedicados a ofrecer servicios auxiliares a las líneas de contenedores, decidan definitivamente instalarse también en Almería.

Sectores económicos distintos del hortofrutícola podrán beneficiarse de los servicios de transporte de la nueva línea. (Bebidas, patatas congeladas, aceites y plataformas de supermercados están muy atentos a la creación de la nueva línea de transporte intermodal de Andalucía Fresh Line.

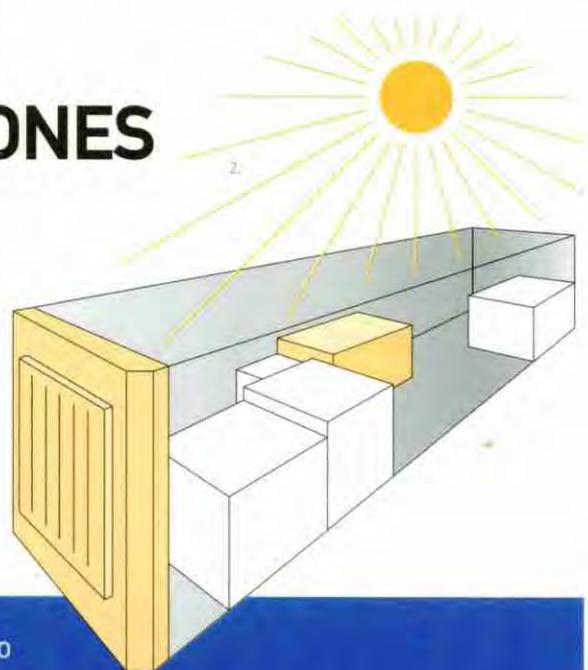
ANEXO 3

**Características técnicas de los
contenedores**

REEFER UNIT ESPECIFICACIONES

- 1 Equipo de frío incorporado que ocupa un mínimo de superficie
- 2 La última tecnología en ahorro de energía combinada con la máxima capacidad frigorífica

APILADO Hasta 5 unidades con contenedores de 45' y hasta 3 unidades con contenedores de 40' con 34.000 Kg. peso bruto. 33 europalets y 26 palets ISO.



CONTENEDOR FRIGORÍFICO ELÉCTRICO

medidas externas

largo: 13716 mm
ancho: 2556 mm
alto: 2896 mm

medidas internas

largo: 13303 mm
ancho: 2438 mm
alto: 2585 mm

entrada puertas

ancho: 2441 mm
altura de acceso para carga: 2551 mm

altura puertas: 2567 mm

capacidad (volumen)

83.1 m3 europalet (1200mm x 800mm)
palet ISO (1200mm x 1000mm)

33
26

ratios

peso bruto máx.: 34000 Kg
peso neto máx. (carga): 28020 Kg
índice fuga de aire:
coef. de transferencia de calor:

tara incl. equipo de frío: 6190 Kg
5 m³/hr (a 25.4 mm h20)
45 kcal/hr °C max. (u10) = 52.33 w/k

CONTENEDOR FRIGORÍFICO DIESEL-ELÉCTRICO

medidas externas

largo: 13716 mm
ancho: 2556 mm
alto: 2896 mm

medidas internas

largo: 13275 mm
ancho: 2438 mm
alto: 2562 mm

entrada puertas

ancho: 2441 mm
altura de acceso para carga: 2551 mm

altura puertas: 2552 mm

capacidad (volumen)

83.1 m3 europalet (1200mm x 800mm)
palet ISO (1200mm x 1000mm)

33
26

ratios

peso bruto máx.: 34000 Kg
peso neto máx. (carga): 27100 Kg

tara incl. equipo de frío
y depósito de carburante: 6900 Kg

índice fuga de aire:

coef. de transferencia de calor:

5 m³/hr (a 25.4 mm h20)
45 kcal/hr °C max. (u10) = 52.33 w/k

capacidad depósito de carburante:

200 litros

- OPCIONAL SISTEMA 'TRACK & TRACE' (LOCALIZACIÓN Y SEGUIMIENTO)

Villapark 7-8 3051 BP Rotterdam The Netherlands
phone + 31 10 211 02 22 fax + 31 10 218 32 84
www.unit45.com info@unit45.com

UNIT45
INTERMODAL INNOVATORS

D INNOVACIÓN SOCIAL.

- EMPLEOS DIRECTOS.
- EMPLEOS INDIRECTOS.

Estos puntos ya han sido suficientemente desarrollados en el Apartado 3. Plan de Recursos Humanos.

- FORMACIÓN: Los puestos de trabajo que generará la línea AFL, suponen actividades distintas en menor o mayor grado a la que desarrollan actualmente las empresas de la comunidad logístico- portuaria instaladas en el Puerto de Almería.

Para parte de los nuevos puestos de trabajo que se generarán, será necesario formar debidamente al personal, y mejorar la cualificación de los futuros empleados de la línea. Se prevé un aumento de la especialización de tareas.



E ADECUACIÓN A LA NORMATIVA COMUNITARIA EN MATERIA DE TRANSPORTES:

El proyecto AFL se anticipa a cambios normativos que afectarán al sector del Transporte en España, como aplicación de la Normativa Europea recogida en el Libro Blanco.

El proyecto sería muy avanzado. Es una oportunidad para el sector del Transporte de Almería en su conjunto para anticiparse a desarrollos normativos en las siguientes materias:

- **Protección socio- laboral de los trabajadores del sector del transporte.** En Europa, están regulándose los tiempos de trabajo y tiempos de descanso de los transportistas, con el objeto de disminuir los accidentes en carretera y generar empleo al limitar los tiempos de conducción de cada chófer.

- **Protección medioambiental:** La política comunitaria lucha contra la polución, la contaminación acústica, la emisión de CO₂ a la atmósfera. En esta lucha se está produciendo una sustitución parcial del transporte terrestre por carretera hacia el ferroviario y el marítimo, medioambientalmente sostenible.

- **Protección socio- económica:** La política de transportes comunitaria impulsa las formas de transporte que disminuyan los costes del mismo en diferentes vertientes.

- 1. Coste energético** (consumo de combustibles).

- 2. Costes para los consumidores**
(productos más baratos sin que se vea afectada su calidad).

- 3. Costes de tiempo:** la congestión que origina el tráfico rodado en puntos estratégicos del continente (Pirineos y Francia) y en las grandes ciudades son un perjuicio que afecta a todos los ciudadanos.

- 4. Costes en infraestructuras:** Las empresas de transporte se benefician de la red de autopistas europeas, y contribuyen a su deterioro por el uso de las mismas.

Como vemos, estas externalidades negativas creadas por el sector del transporte, están siendo trasladadas a quienes las generan. El proyecto de la nueva línea marítima Andalucía Fresh Line va en la línea propugnada por la Unión Europea desde hace años en materia de transporte. Esta línea es eficiente energética, social y económicamente.

5 PLAN FINANCIERO

Para hacer realidad el proyecto, y comenzar la actividad de la línea, los promotores de Andalucía Fresh Line, deben aportar lo siguiente:

- Garantía de financiación para la compra o el alquiler con opción de compra de los reefers durante un plazo mínimo de 5 años.
- Financiación para la adaptación de los barcos para transportar contenedores de 45'.

INVERSIONES INICIALES (en Euros)

Activos tangibles	Año 1	10,400,000	Año 2	10,000,000	
Contenedores	100 (purchase)	2,400,000	400 (lease)	9,600,000	
	300 (lease)	7,200,000			
Modificaciones	2 barcos	800,000	1 barco	400,000	
				bles € 7.600.000,00	
Contenedores (600)		€ 14.400.000,00		Contenedores (300)	€ 7.200.000,00
Modificaciones 2 barcos		€ 800.000,00		Modificaciones 1 barco	€ 400.000,00
Otras Inversiones		€ 75.000,00			

- Como hemos señalado al tratar la previsión de carga, inicialmente se adquirirían 400 contenedores para cubrir las necesidades de tráfico de los primeros 10 meses.
- A partir del undécimo mes, se adquirirían otros 400 contenedores, siempre en función de la necesidad según evolucione de carga.

El Puerto de Almería aportará:

- Espacio y equipamiento de la Terminal de Contenedores, otorgado en concesión.
- 275 enchufes para contenedores refrigerados (unidades de alimentación por buque).
- Garantías de suministro de Electricidad, agua y gasoil en caso de que sea necesario.
- Operaciones 24 horas al día, incluida recepción/entrega de contenedores tanto en el puerto de carga como en el de descarga
- Personal: de mantenimiento, de seguridad, estibadores.

El Puerto de Almería apoya todas las líneas de transporte que pretenden operar en sus instalaciones. Para ello está realizando una inmensa labor de mejora y modernización de las instalaciones.

A ANÁLISIS PREVIOS DE LA INFORMACIÓN ECONÓMICA.

Este proyecto ha tenido una fase de estudio larga e intensa. Hay que destacar que se ha analizado cada una de las partes de la cadena logística que integran la nueva línea marítima propuesta por Andalucía Fresh Line.

- **ESTUDIOS DE INVESTIGACIÓN DE LA UNIVERSIDAD DE ALMERÍA.** Grupos de investigadores de la Universidad de Almería han realizado dos importantes estudios que corroboran la viabilidad de un proyecto como el que propone AFL.

- a) Posibilidades de desarrollo del tráfico hortofrutícola desde los Puertos de Almería y Motril. Editorial Universidad de Almería/ 2002

- b) Potencialidad del tráfico hortofrutícola por el Puerto de Almería. Editorial Universidad de Almería/ 2007

- **COMPARATIVA DE COSTES CON OTRAS EMPRESAS, LÍNEAS Y PUERTOS.**

Se realizó una comparativa de costes con otras líneas y Puertos, de similares características a las propuestas por Andalucía Fresh Line.



• **ANÁLISIS DE COSTES:** En la Fase de Estudio se analizaron los costes de transporte, servicios portuarios y márgenes del mercado de la línea Almería-Dunkerque, incluyendo absolutamente todos los conceptos de coste que pudieran ser incluidos en su explotación.

ESTUDIOS DE COSTE AFL		
Mantenimiento y limpieza contenedores	€ 342,00	HANDLING PUERTO ALMERÍA
Reparaciones contenedores		
Conexión Reefers		
Control de Calidad del contenedor		
Gastos Puerto Almería		
Administración		
Estiba Almería		
Alquiler Contenedor	€1.240,00	VÍA MARÍTIMA
Consumos Barco		
Alquiler Barco		
Seguro Barco		
Seguro Carga		
Varios Vía Marítima	€ 360,00	HANDLING PUERTO DESTINO
Estiba Dunkerque		
Mantenimiento y limpieza contenedores		
Conexión Reefers		
Control de Calidad del contenedor		
Administración		
Gastos Puertos Destino		
Costes hasta Plataforma DF	€	1.952,00

• **VIAJE "0" PRUEBA PILOTO.** En Abril de 2.009 se ha realizado, y con notable éxito una prueba piloto de la nueva línea de transporte intermodal que propone Andalucía Fresh Line. Los datos de coste real de todo el proceso, así como las labores de investigación realizadas sobre tiempos de viaje, calidad de mercancía entregada en destino, seguimiento de la cadena de frío durante el trayecto... son por tanto fiables, y lo que es más importante, reafirman la viabilidad del proyecto.

B ESTUDIO DE VIABILIDAD DEL PROYECTO.

La proyección de los estados contables, previsiones y el análisis financiero del proyecto se ha realizado tomando en consideración los siguientes aspectos:

- Evolución previsible del sector de actividad y la empresa en los próximos años
- Estimaciones realizadas exclusivamente por el grupo Promotor durante los próximos 5 años.

Se han estudiado diferentes opciones de inversión y se ha llegado a la conclusión de que la fórmula más viable y operativa es:

PLAN DE INVERSIONES Y FINANCIACIÓN:

El total de inversiones necesarias para la puesta en marcha del proyecto se estima en un valor aproximado de 20.400.000 euros de acuerdo al detalle que aparece especificado en el cuadro.

La inversión más significativa es en contenedores (800 contenedores a 24.000 euros/contenedor)

INVERSIONES INICIALES (en Euros)

Activos tangibles	Año 1	10,400,000	Año 2	10,000,000
Contenedores	100 (purchase)	2,400,000	400 (lease)	9,600,000
	300 (lease)	7,200,000		
Modificaciones	2 barcos	800,000	1 barco	400,000
Modificaciones 3 barcos		€ 800.000,00		
Otras Inversiones		€ 75.000,00		

El proyecto se financiará en base al siguiente esquema:

- Los contenedores serán financiados en régimen de arrendamiento financiero. Mientras que el alquiler anual sería financiado por el flujo de caja de Andalucía Fresh Line, el proyecto tiene que aportar garantías financieras (Aval Bancario) por la cantidad total del contrato de Leasing. Tanto la naviera Van Uden (inversión) como el proveedor de los contenedores (garantía) tienen la intención de aportar 100 contenedores cada uno. Los socios españoles de AFL deberían aportar garantías por 400. El puerto de Dunkerque considera aportar 200. contenedores se utilizan por tanto como activo para las garantías.

Phase	Entidad	#45'	Valor	Type	Valor Aval
Phase I	AFL	100	2.4M	Purchase	
	Unit 45	100	2.4M	Aval	≈ 2.400.000,00
	Dunkerque	200	4.8M	Aval	≈ 2.400.000,00
Phase II	Iniciativas	300	7.2M	Aval	≈ 9.600.000,00
	Other	100	2.4M	Aval	

- Se estima una subvención del programa Marco Polo de unos 7,5 M de Euros, en función del volumen transportado).
- Se estima un capital social de 6.000.000 de euros (vease p. 58)
- Respecto del circulante, se ha estimado:
 - 1) un stock de seguridad de tesorería de 1/12 de ventas
 - 2) días cobro clientes 30 días (talones o pagarés, alternativamente un contrato de factoring).
 - 3) días pago proveedores 60 días (mano de obra 30 días).

CUENTA DE RESULTADOS: PREVISIÓN A 5 AÑOS.

- En 2 ejercicios superamos las pérdidas del esfuerzo financiero inicial.
- Importantes beneficios a partir del tercer año.

Cuenta de resultados
5 Primeros Ejercicios

	Inicio	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 4	Año 5
CUENTA DE RESULTADOS								
Ingresos por ventas	0.00	8,905,000.00	22,674,600.00	26,754,130.00	30,324,848.13	33,330,233.95	30,644,143.21 €	30,644,143.21 €
Aprovisionamiento	0.00	13,071,838.00	24,756,890.60	26,095,596.05	27,295,369.46	28,368,061.93	1,679,774.66 €	22,416,923.17 €
Margen Bruto	0.00	-4,166,838.00	-2,082,290.60	658,533.95	3,029,478.67	4,962,172.02	7,339,643.50 €	8,227,220.04 €
Gastos de Personal Admón y Mantenimiento	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	- €	- €
Arrendamientos y cánones	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	- €	- €
Otros gastos generales	425.000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	- €	- €
EBIDTA	-425.000.00	-4,166,838.00	-2,082,290.60	658,533.95	3,029,478.67	4,962,172.02	7,339,643.50 €	8,227,220.04 €
Amortizaciones	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7,339,643.50 €	8,227,220.04 €
BE	-425.000.00	-4,166,838.00	-2,082,290.60	658,533.95	3,029,478.67	4,962,172.02	375,000.00 €	375,000.00 €
Gastos financieros	0.00	200,000.00	200,000.00	200,000.00	200,000.00	200,000.00	3,964,643.50 €	7,852,220.04 €
BAI	-425.000.00	-4,366,838.00	-2,282,290.60	458,533.95	2,829,478.67	4,762,172.02	2,089,393.05 €	2,355,666.01 €
Impuestos	0.00	0.00	0.00	137,560.18	848,843.60	1,428,651.61	1,875,250.45 €	5,496,554.03 €
BN	-425.000.00	-4,366,838.00	-2,282,290.60	320,973.76	1,980,635.07	3,333,520.41	1,714,693.38 €	10,211,247.41 €
Reservas acumuladas	-425.000.00	-4,791,838.00	-7,074,128.60	-6,753,154.84	-4,772,519.77	-1,438,999.36		
Ingresos Marco Poio (est)	0.00	1,250,000.00	3,000,000.00	2,503,154.84	0.00	0.00		
Reservas acumuladas	-425.000.00	-3,541,838.00	-2,824,128.60	0.00	1,980,635.07	5,314,155.48		
Ingresos Marco Poio	0.00	1,500,000.00	2,500,000.00	2,150,892.32	0.00	0.00		
Reservas acumulada	-425,000.00	-2,891,838.00	-2,274,128.60	0.00	1,770,499.14	4,881,402.73		

ANÁLISIS DE RATIOS:

- Los ratios de rentabilidad son negativos durante el año 1, pero evolucionan de forma sustancial hasta niveles altos a partir del segundo año de actividad.
- Ratios de Liquidez: Evolucionan de forma muy positiva a partir del segundo año.
- El peso de la deuda sobre el Balance desciende rápidamente, llegando a niveles incluso bajos.

Indicadores de rentabilidad

BALANCES	Inicio	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
ACTIVO NO CORRIENTE	10,400,000.00	19,360,000.00	17,680,000.00	15,600,000.00	13,520,000.00	11,440,000.00
ACTIVO CORRIENTE	6,125,000.00	866,078.67	1,164,445.94	1,145,458.87	6,831,688.94	9,914,760.53
Clientes	0.00	742,083.33	1,889,550.00	2,229,510.83	2,527,070.68	2,777,519.50
Admón (IVA a comensar)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Liquido necesario	250,000.00	1,089,319.83	2,063,074.22	2,174,633.00	2,274,614.12	2,364,005.16
Tesorería	6,375,000.00	1,213,315.17	1,337,970.16	1,090,581.04	6,579,232.38	9,501,246.19
TOTAL ACTIVO	16,525,000.00	20,226,078.67	18,844,445.94	16,745,458.87	20,351,688.94	21,354,760.53
PATRIMONIO NETO	6,054,166.67	-1,312,561.00	-2,961,702.49	-3,203,807.14	2,282,460.69	5,186,750.21
Capital	6,000,000.00	6,000,000.00	6,000,000.00	6,000,000.00	6,000,000.00	6,000,000.00
Reservas	54,166.67	-7,312,561.00	-8,961,702.49	-9,203,807.14	-3,717,539.31	-813,249.79
PASIVO NO CORRIENTE	10,400,000.00	19,360,000.00	17,680,000.00	15,600,000.00	13,520,000.00	11,440,000.00
PASIVO CORRIENTE	70,833.33	2,178,639.67	4,126,148.43	4,349,266.01	4,549,228.24	4,728,010.32
PATRIMONIO NETO + PASIVO	16,525,000.00	20,226,078.67	18,844,445.94	16,745,458.87	20,351,688.93	21,354,760.53
PERIOD. PAGO = (PROVEED. / COSTE MERC.)		60,33	60,78	62,71	63,62	64,83
RATIOS DE LIQUEZ						
RATIO LIQUEZ = AC / PC		-0,50	0,15	1,79	3,65	6,07
RATIO DE ACIDEZ = (TESORERIA + CLIENTES) / PC		-0,53	0,13	1,77	3,63	6,05

ÁNÁLISIS DE UMBRAL DE RENTABILIDAD DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

Un análisis del Umbral de Rentabilidad demuestra el impacto de los volúmenes en los grandes márgenes del proyecto Andalucía Fresh Line. La comparativa está basada egorn el supuesto de 2 salida en la semana en temporada alta y 2 salidas en la temporada baja, el detalle de los cálculos lo encontramos en la pagina siguiente.

Según los precios actuales del transporte terrestre, la línea marítima muestra un resultado positivo a partir de transportar 100 contenedores en temporada alta y 50 contenedores en temporada baja.

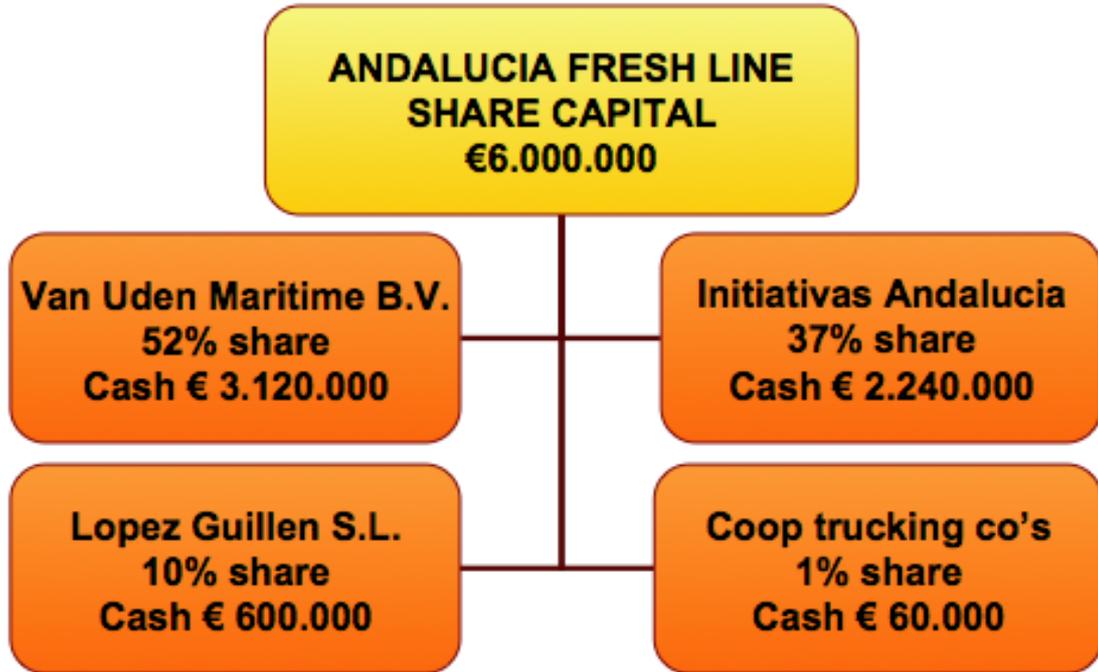
Resultados según volúmenes de carga.

Resultados netos full-year SIN MARCO POLO			Temporada Baja				
				50	75	100	
Precios	HS	LS	Temporada Alta	50	-5,864,776	-3,684,351	-1,503,926
Muelle-muelle	2,800	2200		75	-2,094,351	-723,926	1,456,499
Puerta-Puerta	3,200	2600		100	56,074	2,236,499	4,416,924
				125	3,016,499	5,196,924	7,377,349
				150	5,976,924	8,157,349	10,337,774
Volúmen Temporada Alta							
			125	2,502,454	3,600,954	4,699,454	
			150	5,479,454	6,577,954	7,676,454	

La sensibilidad al Precio demuestra que bien debido a estrategias de la competencia, bien por precios de coste no recuperables más elevados, si los precios ingresados por contenedor descienden en torno a 300 o más tanto en temporada alta como baja.

Resultados netos full-year SIN MARCO POLO			Temporada Baja				
				50	75	100	
Precios	HS	LS	Temporada Alta	50	-7,164,776	-5,244,351	-3,323,926
Muelle-muelle	2,500	2000		75	-4,594,351	-2,673,926	-753,501
Puerta-Puerta	2,900	2400		100	-2,023,926	-103,501	1,816,924
				125	546,499	2,466,924	4,387,349
				150	3,166,924	5,037,349	6,957,774
Resultados netos full-year SIN MARCO POLO			Temporada Baja				
				50	75	100	
Precios	HS	LS	Temporada Alta	50	-8,464,776	-6,804,351	-5,143,926
Muelle-muelle	2,200	1800		75	-6,284,351	-4,623,926	-2,963,501
Puerta-Puerta	2,600	2200		100	-4,103,926	-2,443,501	-783,076
				125	-1,923,501	-263,076	1,397,349
				150	256,924	1,917,349	3,577,774
Volúmenes Temporada Alta							
			125	-617,546	220,954	1,059,454	
			150	1,839,454	2,677,954	3,516,454	

CAPITAL SOCIAL



TESORERIA	0.00	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Cobros ventas	0.00	8,905,000.00	22,674,600.00	26,754,130.00	30,324,848.13	33,330,233.95
Cobros Marco Polo	0.00	0.00	2,750,000.00	0.00	4,003,154.84	0.00
IVA repercutido ventas	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Pagos gastos explotación	-425,000.00	-13,071,838.00	-24,756,890.60	-26,095,596.05	-27,295,369.46	-28,368,061.93
IVA soportado gastos	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Inversión en NOF	0.00	-394,846.83	-1,321,178.95	-568,362.88	-495,138.57	-411,506.60
Liquidación IVA	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Impuesto de sociedades	0.00	0.00	978,124.54	-137,560.18	-848,843.60	-1,428,651.61
Saldo operativo	-425,000.00	-4,561,684.83	324,654.99	-47,389.12	5,688,651.34	3,122,013.81
Inversiones en ANC	-3,200,000.00	-400,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IVA soportado inversiones	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VR ANC	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Necesidades recursos 1	-3,625,000.00	-4,961,684.83	324,654.99	-47,389.12	5,688,651.34	3,122,013.81
Capital	6,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Retribución accionista	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Necesidades recursos 2	2,375,000.00	-4,961,684.83	324,654.99	-47,389.12	5,688,651.34	3,122,013.81
Deuda	4,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Amortización deuda	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Intereses	0.00	-200,000.00	-200,000.00	-200,000.00	-200,000.00	-200,000.00
Saldo final	6,375,000.00	-5,161,684.83	124,654.99	-247,389.12	5,488,651.34	2,922,013.81
Saldo acumulado	6,375,000.00	1,213,315.17	1,337,970.16	1,090,581.04	6,579,232.38	9,501,246.19
Contribution	2800	2800	2800	2800	2200	2200
Margin par unit	254	-223	405	1,034	-1,024	-1,194
Margin incl. SB revenu	-428	-66	662	1,100	-2,386	-1,028
Margin 6-month season	-833,792	-219,284	2,627,746	8,591,746	-3,102,292	-2,003,792
		3,031,708	5,604,746			-905,292



ANDALUCIA *fresh* **LINE**

P.O. Box 2027
04080 Almería - SPAIN
Playa de las Almadrabillas, 2
04007 Almería - SPAIN

Telephone: +34 950 26 39 65
Fax: +34 950 62 17 93