MINISTERIO DE FOMENTO

ESTUDIO SOBRE LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

DOCUMENTO FINAL
Diciembre 2004

Spim

Empresa Colaboradora: NEA

EQUIPO REDACTOR DEL TRABAJO:

Dirección

Alfredo Irisarri Castro (Ingeniero de C.C. y P.)

Consultores

Lorena García Bachiller (Lda. Admón y Dirección Empresas)

Jose Ignacio Aguado del Campo (Ldo. en Marketing)

Jacinto Vaello Hahn (Economista)

ESTUDIO SOBRE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

INDICE

1.	MARCO ACTUAL DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE	1
2.	ANALISIS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS	12
3.	ANÁLISIS ESPECIFICO DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA	43
4.	ANÁLISIS DE LA OFERTA: LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE EN MODOS ALTERNATIVOS A LA CARRETERA	60
5.	ANÁLISIS DE LA OFERTA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA	102
6.	DEBILIDADES Y FORTALEZAS DEL MODO CARRETERA FRENTE A MODOS ALTERNATIVOS	177
7.	ANÁLISIS DEL SECTOR EN OTROS PAISES	180
8.	INTERNACIONALIZACIÓN DEL SECTOR Y PRESENCIA DE CAPITAL EXTRANJERO	234
9.	LA PARTICIPACIÓN DEL SECTOR ESPAÑOL EN LOS TRAFICOS INTERNACIONALES: SITUACIÓN ACTUAL Y MARCO DE FUTURO	243
10.	SITUACIÓN COMPETITIVA DEL SECTOR ESPAÑOL DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA	268
11.	PLAN DE ACTUACIÓN PARA LA INTERNACIONALIZACIÓN DE LA EMPRESA ESPAÑOLA	287

ANEXOI. INCIDENCIAS INVESTIGACIÓN DE CAMPO

ANEXO II. ANÁLISIS DE LOS FLUJOS DE TRANSPORTE CON MARRUECOS

Capítulo 1. Marco actual de la actividad de transporte

Capítulo 1.1. Las tendencias logísticas y su influencia en la elección modal
Capítulo 1.2. La importancia del transporte en la actividad económica

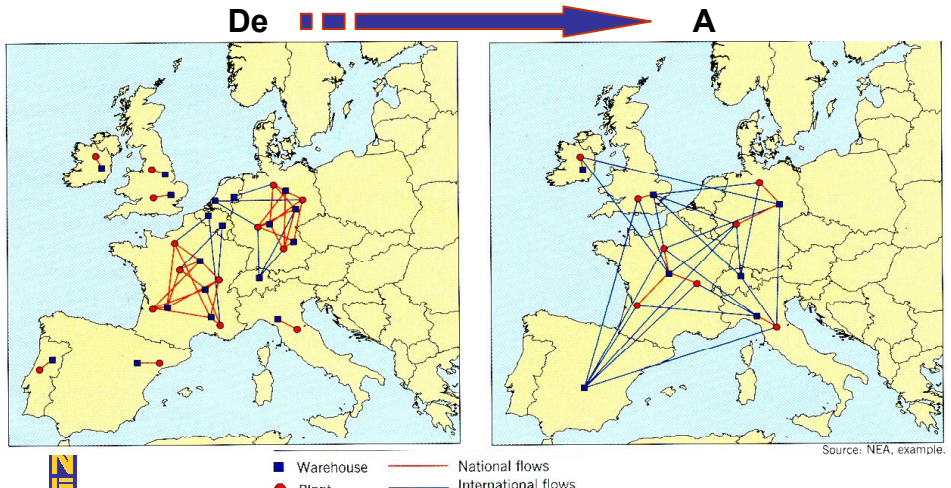
La globalización de la economía y la especialización de la producción están teniendo una influencia notable sobre las estructuras de distribución

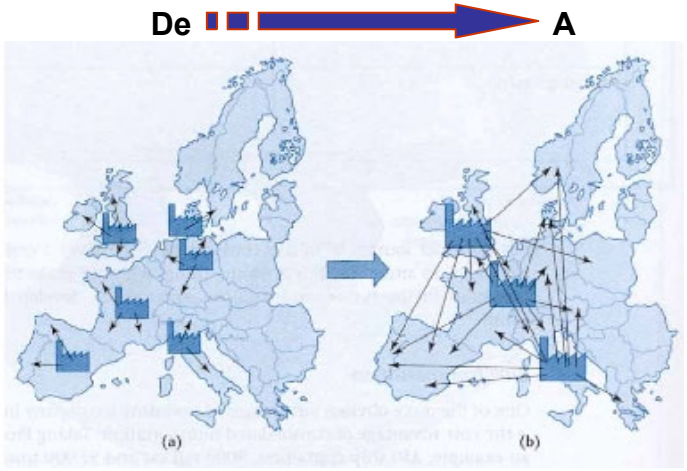
- Impulsadas por una demanda cada vez más exigente, la industria se ha visto obligada a adaptarse a unas necesidades en constante cambio, reclamando una mayor variedad de productos con ciclos de vida cada vez más cortos, mayor valor añadido y cuya disponibilidad ha de ser tan rápida como sea posible.
- En consecuencia, en plazos de tiempo que se reducen continuamente, el productor tiene que reducir sus gastos y, aún así, obtener beneficios. Para ello, un método utilizado es el de hacer que los productos alcancen un mercado más extenso durante este período de tiempo más corto. Si consigue hacerlo a gran escala, se actuará en un mercado de gran dimensión, en términos geográficos: **la globalización**. Los productos se fabrican cada vez más en un número limitado de emplazamientos, mientras que es preciso aumentar el esfuerzo del transporte para llegar a los mercados en plazos muy ajustados.
- En un entorno de fuerte competencia que obliga a incrementar la competitividad, la necesidad de optimizar costes alcanza no sólo al proceso productivo sino también al de comercialización y distribución. La fiabilidad y la calidad de servicio tienen una importancia equivalente a la del precio. **El mercado se revela más exigente y no se conforma con una elevada calidad del producto sino que requiere gran calidad de servicio:** entregas en plazo, mercancía en perfecto estado, información puntual, etc.
- El nivel de prestación de las empresas en el mercado depende de tres factores que determinan la competitividad de las empresas, y la logística influye de manera directa sobre cada uno de dichos factores lo que convierte a la logística en instrumento de competitividad.

FACTORES DE COMPETITIVIDAD	INFLUENCIA DE LA LOGÍSTICA
La calidad de los productos	La flexibilidad de la empresa y su capacidad de adaptarse en el corto plazo a las evoluciones de la demanda
El precio de los productos	El coste logístico varía, según el valor unitario del producto, desde un 10% hasta un 60% del coste total
El servicio de entrega de los productos	Los servicios de entrega pueden diferenciar al producto y proporcionar ventajas competitivas

Los sistemas de fabricación y su tendencia a la concentración, han sido posibles gracias al incremento de la eficiencia de los procesos logísticos

- Esta globalización y especialización de la producción influye sobre los modelos y estructuras de distribución y de transporte, que se manifiesta principalmente en:
  - La concentración espacial de centros de producción y almacenes
  - La reducción de “stocks” e implantación de procesos “Just-In-Time”
  - La integración de la cadena de proveedores
  - El aumento del surtido de productos elaborados destinados a mercados finales. De este modo, la producción en masa se está pasando a la personalización en masa (economías de ámbito)
  - La reducción del ciclo de tiempo de demandas
- En consecuencia, se ha producido una **complejización creciente de la función de transporte** y una extensión de este concepto a otro más amplio, como son los procesos logísticos (almacenaje, distribución, flujos de información,...), con un alto grado de integración con los procesos productivos, interfiriendo en la cadena de suministro (Supply Chain), interponiendo la logística de abastecimiento de fabricación y de distribución abarcando todas las fases del proceso de producción y consumo.





La distribución comercial, cauce que suministra los productos a los consumidores, ha cambiado sus hábitos exigiendo mayores prestaciones de la logística y el transporte

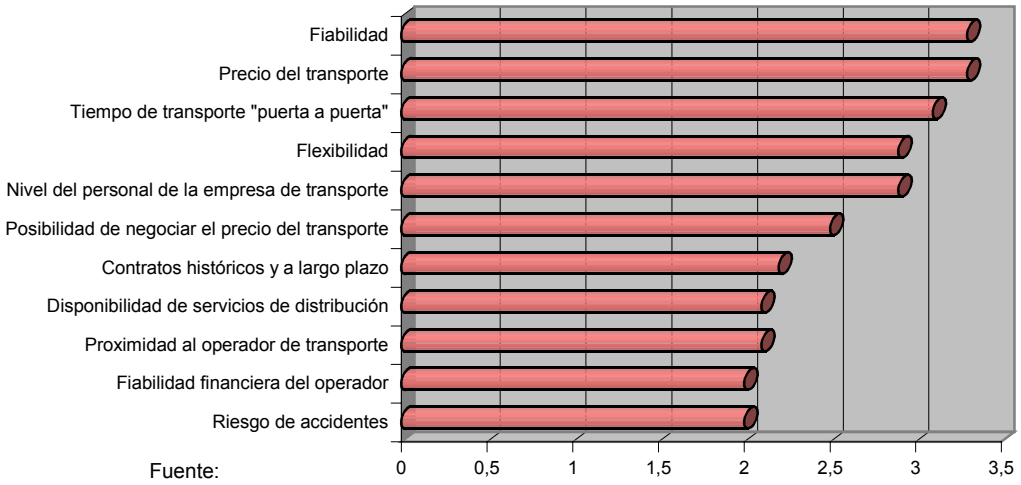
- En términos generales, se puede decir que los intercambios se han multiplicado, aunque con diferencias estructurales:
  - **El tamaño medio de los envíos se ha reducido** al incrementarse los intercambios de productos semiacabados y terminados, y al ampliarse los mercados.
  - **El valor medio de las mercancías transportadas ha aumentado**, **y con ello, los requerimientos de mayor calidad en el transporte**: rápido, seguro y fiable.
  - **Las distancias recorridas se han incrementado,** como consecuencia directa de la ampliación de los mercados y de la concentración de factorías y almacenes.

CAMBIOS EN LA INDUSTRIA	EFECTOS SOBRE EL TRANSPORTE
Implantación de sistemas de producción "pull-demand"	1. Flexibilidad en los aprovisionamientos 2. Agilidad de respuesta del transporte. Cadenas logísticas intermodales
Especialización e internacionalización de la producción	3. Mayores distancias de transporte 4. Incrementos de volúmenes de transporte 5. Incremento del valor medio de la mercancía transportada
Necesidad de reducir costes fuera del proceso de producción	6. Concentración de factorías y almacenes 7. Reducción de stocks 8. Sistemas J.I.T. 9. Reducción del tamaño de los envíos 10. Economías de escala por utilización conjunta de los recursos: subcontratación
Requerimientos de gran calidad de servicio como instrumento de competitividad	11. Transporte rápido y fiable 12. Incremento participación modo carretera 13. Necesidad de servicios muy especializados y profesionalizados: modernización tecnológica
Fuerte tendencia a la externalización de funciones	14. Subcontratación de procesos logísticos 15. Incremento de flujos de transporte

Los cambios en los sistemas de producción y en los sistemas logísticos han favorecido el desarrollo del transporte por carretera

- Todos los factores enunciados han favorecido el **rápido y sostenido incremento del transporte por carretera**, por ser el que mejor ha sabido dar respuesta a las nuevas necesidades logísticas, al reunir una serie de características altamente valoradas por sus clientes. Estas son:
  - **Flexibilidad**, que permite adaptarse a las necesidades generales, concretas y puntuales de los clientes. Desde adecuarse a las necesidades específicas de las mercancías a transportar gracias a la especialización de los vehículos, o proporcionar la capacidad de transporte necesaria en épocas punta del cliente, hasta cambiar de itinerario o de punto de descarga, cuando el vehículo está ya en ruta. La gran flexibilidad del transporte por carretera es una de las características más apreciadas por sus usuarios, dado que, a su vez, permite a éstos disfrutar de dicha flexibilidad en su organización logística.
  - **Rapidez**. Las facilidades de carga y descarga, la libertad de organización de horarios y la velocidad de los vehículos, unido a otros factores exógenos, tales como la no existencia de fronteras, o la disponibilidad de una infraestructura viaria que, especialmente en España, ha mejorado ostensiblemente en las últimas décadas, hacen que este modo proporcione los mejores plazos de entrega.
  - **Fiabilidad**. Sin lugar a dudas, es ésta la característica del modo carretera mejor valorada por sus clientes. La gran fiabilidad del transporte por carretera unida a su rapidez y a un precio razonable, ha permitido y favorecido el desarrollo de importantísimos cambios en la organización logística y productiva de las empresas ubicadas en Europa.
  - **Reactividad**. La gran flexibilidad de este modo unido a la gran integración en la logística de sus clientes, ha dado lugar al desarrollo de una gran reactividad que permite elaborar respuestas rápidas y eficaces ante cualquier incidencia o contingencia.

IMPORTANCIA DE DISTINTOS FACTORES EN LA ELECCIÓN MODAL



Fuente:
CONFETRA

Capítulo 1.
Marco actual de la actividad de transporte

Capítulo 1.1. Las tendencias logísticas y su influencia en la elección modal
Capítulo 1.2. La importancia del transporte en la actividad económica

El transporte es un sector estratégico que refleja la capacidad y potencialidad de la economía nacional

- Desde el punto de vista del funcionamiento de las economías modernas, **el transporte es un elemento fundamental que refleja la capacidad y potencialidad de la economía nacional**. De esta manera, el transporte se configura como un elemento esencial de la política económica por su contribución eficaz al desarrollo económico y social, a la vertebración del territorio, a la integración y cohesión del espacio -tanto a nivel regional-nacional, como comunitario-, y a la mejora de las condiciones de accesibilidad de las áreas más deprimidas o alejadas a las más desarrolladas o centrales.
- La relación del transporte con la economía nacional puede medirse mediante múltiples parámetros macroeconómicos, entre los que se pueden destacar los siguientes:
  - El Producto Interior Bruto y el Valor Añadido Bruto
  - El Índice de Producción Industrial
  - La población activa ocupada en el sector
  - Las inversiones realizadas por las Administraciones

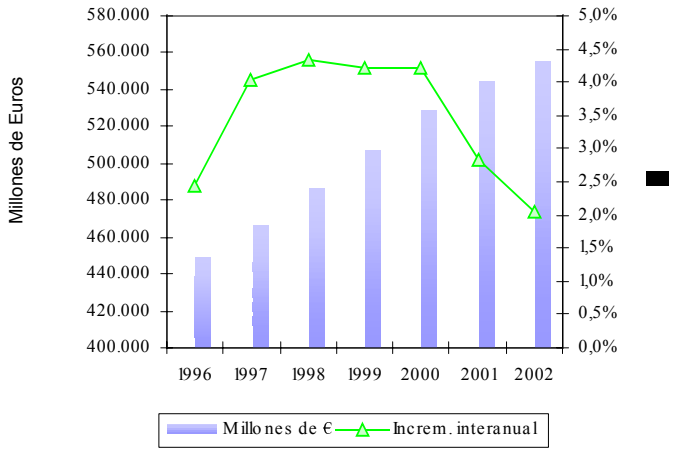
APORTACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE AL PIB Y AL VAB NACIONAL

- El Producto Interior Bruto (PIB), principal indicador macroeconómico utilizado para medir la evolución de la economía de un país, representa el valor de los bienes y servicios producidos por una nación en cada ejercicio económico. Su valoración puede realizarse de dos maneras:
  - Mediante una estimación a precios constantes **-PIB a precios constantes-**, que permite establecer una comparación real del ritmo de crecimiento de la economía nacional a lo largo de un período de tiempo, eliminando los efectos de la inflación; o bien,
  - Mediante una estimación a precios corrientes (precios del año) -**PIB a precios corrientes**-, que incluye el efecto de la inflación, permitiendo su comparación con la información financiera de las empresas.

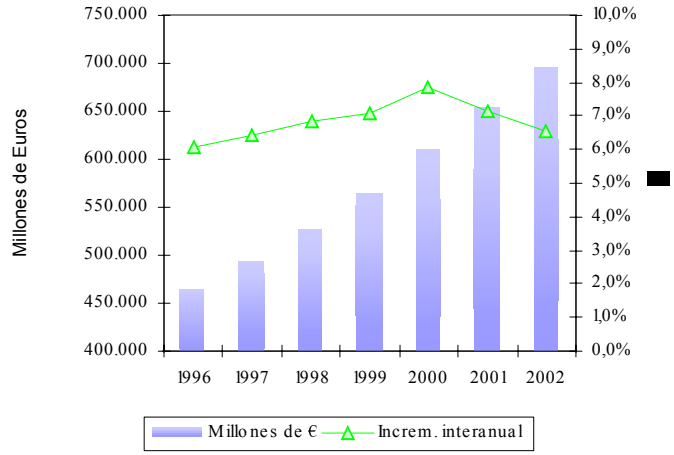
Transporte y desarrollo económico están íntimamente ligados

- Mediante el análisis del **PIB a precios constantes** se observa que durante el período 1995-2002 se asiste a una cierta ralentización de la economía nacional, pasando de crecimientos interanuales superiores al 4% desde 1997, a un crecimiento medio del 2% en 2002.
- De igual manera, la evolución del **PIB a precios corrientes** muestra una tendencia que refleja una ralentización en el ritmo de crecimiento de la economía nacional especialmente acentuada en los últimos años sometidos a análisis.
- **La aportación del sector transporte al PIB** ha venido siendo en los últimos años de aproximadamente el **5,3%, reflejando la importancia que tiene el sector en el conjunto de la economía nacional y su capacidad de generación de renta.**
- No obstante, y como se verá más adelante, **su contribución en términos de valor añadido**, es ligeramente más alta, de alrededor del 5,7%.

EVOLUCIÓN DEL PIB A PRECIOS CONSTANTES (1995-2002)



EVOLUCIÓN DEL PIB A PRECIOS CORRIENTES (1995-2002)



PARTICIPACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTES EN EL PIB (Base 1995)

	Precios corrientes	Precios constantes
1995	5,3%	5,3%
1996	5,2%	5,3%
1997	5,2%	5,2%
1998	5,2%	5,2%
1999	5,3%	5,2%
2000 (P)	5,2%	5,3%
2001 (P)	5,8%	5,4%

(P) Datos Provisionales
Fuente: Mº de Fomento
Elaboración: SPIM

Transporte y desarrollo económico están íntimamente ligados

PIB a precios de mercado y VAB a precios básicos

Precios corrientes (millones de €). Base 1995

	Total nacional (precios corrientes)		VAB del sector TRANSPORTES (precios corrientes)					
Años	PIB (Producto Interior Bruto a precios de mercado)	VAB (Valor Añadido Bruto a precios básicos)	Total transporte	Transporte por ferrocarril	Transporte terrestre y por tubería	Transporte marítimo	Transporte aéreo y espacial	Actividades anexas a los transportes
1995	437.787	403.516	23.237	1.742	13.388	784	1.963	5.360
1996	464.251	426.890	24.181	1.571	13.993	756	2.287	5.574
1997	494.140	452.351	25.706	1.476	14.896	802	2.480	6.052
1998	527.975	480.649	27.817	1.709	16.027	870	2.642	6.569
1999	565.499	510.830	29.736	1.567	17.142	947	2.879	7.201
2000 (P)	609.734	550.436	31.913	1.578	18.131	1.024	3.225	7.955

(P) Datos Provisionales

Fuente: Mº de Fomento
Elaboración: SPIM

PIB a precios de mercado y VAB a precios básicos

Precios constantes de 1995 (millones de €)

	Total nacional (precios constantes)		VAB del sector TRANSPORTES (precios constantes)					
Años	PIB (Producto Interior Bruto a precios de mercado)	VAB (Valor Añadido Bruto a precios básicos)	Total transporte	Transporte por ferrocarril	Transporte terrestre y por tubería	Transporte marítimo	Transporte aéreo y espacial	Actividades anexas a los transportes
1995	437.787	403.516	23.237	1.742	13.388	784	1.963	5.360
1996	448.457	412.974	23.608	1.727	13.643	737	2.203	5.298
1997	466.513	428.583	24.259	1.760	14.108	757	2.333	5.301
1998	486.785	445.909	25.136	1.861	14.622	800	2.408	5.445
1999	507.220	463.347	26.431	1.961	15.356	848	2.550	5.718
2000 (P)	528.714	482.538	28.010	2.004	16.225	897	2.928	5.956

(P) Datos Provisionales

Fuente: Mº de Fomento
Elaboración: SPIM

- En lo que respecta al **Valor Añadido Bruto**, el último dato publicado según fuentes oficiales -1999-, **la participación del sector transporte sobre el VAB a precios corrientes ha sido del 5,8% del VAB y, en precios constantes de 1995, del 5,7%.**
- Por otro lado, este sector transporte representa el 40% del consumo energético, siendo estas previsiones de consumo global substancialmente crecientes en valor absoluto, e influyendo seriamente sobre los compromisos de Kioto, al representar el sector un 30% de las emisiones de CO_2.

PARTICIPACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTES EN EL VAB (Base 1995)

	Precios corrientes	Precios constantes
1995	5,8%	5,8%
1996	5,7%	5,7%
1997	5,7%	5,7%
1998	5,8%	5,6%
1999	5,8%	5,7%
2000 (P)	5,8%	5,8%

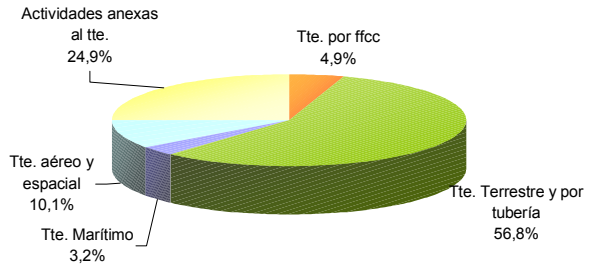
(P) Datos Provisionales

Fuente: Mº de Fomento
Elaboración: SPIM

Dentro del propio sector transporte cabe destacar la importancia relativa del transporte por carretera

- Dentro del propio sector transporte, **es destacable la importancia relativa que tiene el transporte por carretera, participando en el Valor Añadido del sector con un porcentaje del orden del 55%,** que al igual que en el caso anterior se ha mantenido prácticamente constante en los últimos años.
- Justo lo contrario ha ocurrido con el transporte por ferrocarril cuya participación ha ido disminuyendo progresivamente como consecuencia de la paulatina reducción de los tráficos ferroviarios.
- También es destacable la importancia de los servicios anexos al transporte, que representan en torno al 21% del VAB total del sector transporte.

DISTRIBUCIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE SEGÚN LA PARTICIPACIÓN EN EL VAB. Año 2000 (Precios corrientes de 1995)

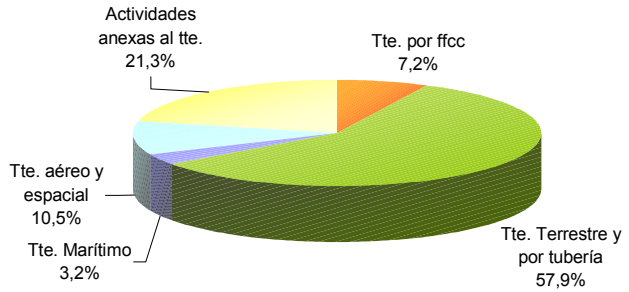


DISTRIBUCIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE SEGÚN LA PARTICIPACIÓN EN EL VAB (Precios corrientes. Base 1995)

	Tte. por ffcc	Tte. Terrestre y por tubería	Tte. Marítimo	Tte. aéreo y espacial	Actividades anexas al tte.
1995	7,5%	57,6%	3,4%	8,4%	23,1%
1996	6,5%	57,9%	3,1%	9,5%	23,1%
1997	5,7%	57,9%	3,1%	9,6%	23,5%
1998	6,1%	57,6%	3,1%	9,5%	23,6%
1999	5,3%	57,6%	3,2%	9,7%	24,2%
2000 (P)	4,9%	56,8%	3,2%	10,1%	24,9%

(P) Datos Provisionales
Fuente: Mº de Fomento
Elaboración: SPIM

DISTRIBUCIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE SEGÚN LA PARTICIPACIÓN EN EL VAB. Año 2000 (Precios constantes de 1995)



DISTRIBUCIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE SEGÚN LA PARTICIPACIÓN EN EL VAB (Precios constantes. Base 1995)

	Tte. por ffcc	Tte. Terrestre y por tubería	Tte. Marítimo	Tte. aéreo y espacial	Actividades anexas al tte.
1995	7,5%	57,6%	3,4%	8,4%	23,1%
1996	7,3%	57,8%	3,1%	9,3%	22,4%
1997	7,3%	58,2%	3,1%	9,6%	21,9%
1998	7,4%	58,2%	3,2%	9,6%	21,7%
1999	7,4%	58,1%	3,2%	9,7%	21,6%
2000 (P)	7,2%	57,9%	3,2%	10,5%	21,3%

(P) Datos Provisionales
Fuente: Mº de Fomento
Elaboración: SPIM

La participación del servicio público de transporte de mercancías por carreteras en el transporte terrestre (excluido el ferrocarril) es del 71,8% respecto al VAB a coste de los factores

- Las cifras reflejadas anteriormente, en concordancia con las que se dan en la mayoría de los países comunitarios, no ponen de manifiesto la verdadera dimensión e importancia que tiene el sector, ya que sólo tiene en cuenta lo que es el transporte como sector productivo o comercial, no incorporando, por ejemplo, la parte correspondiente al transporte de mercancías por cuenta propia. En este sentido, algunas estimaciones realizadas, no recogidas por estadísticas oficiales, cifran la contribución total del sector transporte al PIB en un 7% u 8%.

- En la Contabilidad Nacional de España no existen datos desagregados que permitan estimar la repercusión del "transporte de servicio público de mercancías por carretera", por lo que se recurre a la "Encuesta Anual de Servicios" con el objetivo de determinar **la participación del mismo en el transporte terrestre (excepto ferrocarril).** Los resultados de esta Encuesta reflejan que **en 2002** la participación de este sector **era del 72,1% respecto al VAB al coste de los factores y del 78,8% respecto al valor de la producción.**

ÍNDICE DE PRODUCCIÓN INDUSTRIAL

- El Índice de Producción Industrial (IPI) es un indicador coyuntural que mide la evolución de la actividad productiva a través de la evolución de la producción de una serie de productos representantes de todas las ramas industriales a excepción de la construcción. Mide por tanto, la evolución de la cantidad y de la calidad, eliminando la influencia de los precios, resultando un buen indicador del comportamiento de la producción total de la industria.

- Si bien no existe un indicador específico de la actividad del transporte propiamente dicha, se puede afirmar que fenómenos como la deslocalización de los centros productivos (Europa del Este, Norte de África, Sureste Asiático, etc.) está llevando a una progresiva disminución de la producción de los países de la Unión Europea. Esta situación, sin embargo, lejos de perjudicar al transporte, lo beneficia -como se ha señalado anteriormente-, al incrementarse las necesidades de transporte en cuando a frecuencias, distancias de desplazamiento, etc.

IPI General

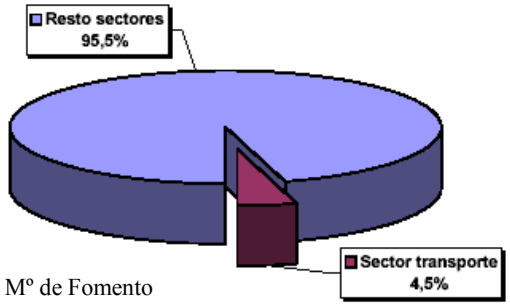
	Índice	Increm. Interanual
1998	93,69	5,4%
1999	96,17	2,6%
2000	100,01	4,0%
2001	98,84	-1,2%
2002	98,94	0,1%

El transporte es una actividad generadora, directa e indirectamente, de un número muy significativo de puestos de trabajo

POBLACIÓN ACTIVA OCUPADA EN EL SECTOR TRANSPORTE

- Otro indicador de la importancia económica del sector transporte es el **empleo que es capaz de absorber (empleo directo) y de generar** en otros sectores relacionados con la prestación de los servicios o la construcción de infraestructuras o equipos de transporte (empleo inducido).
- Las estimaciones realizadas en torno al volumen de empleo existente en la actualidad en el sector, permiten cifrar **el empleo directo derivado de la actividad total del transporte en torno a 581.300 empleados en 2003, esto es aproximadamente un 4,7% del total de población ocupada.**
- Por otro lado, y dentro del propio sector transporte, según datos publicados en la Encuesta Anual de Servicios, **en 2003 el número de ocupados en el transporte público de mercancías por carretera respecto a los del transporte terrestre (excepto ferrocarril) representan el 68,8%** -con aproximadamente 535.900 ocupados en el sector-, siendo la tasa de participación femenina del 6%.
- **El transporte terrestre aporta la mayor parte de los empleos generados –aproximadamente un 74,6%-.** De este porcentaje, la parte correspondiente al ferrocarril ha ido disminuyendo progresivamente hasta el 5,8% registrado en el año 2003.
- Si bien a lo largo de la última década se han registrado crecimientos significativos tanto en el caso de la población activa dedicada al transporte por carretera como al modo aéreo, en lo que respecta al modo marítimo y al ferrocarril, los valores han tendido a decrecer, especialmente en el caso de este último. Los crecimientos registrados en la población activa dedicada al transporte aéreo son superiores a los recogidos en el resto de modos de transporte. No obstante, la población activa relacionada con el sector del transporte por carretera ha supuesto en todo momento la mayor representación en el total del sector.

PROPORCIÓN DE LA POBLACIÓN ACTIVA DEL SECTOR SOBRE EL TOTAL. Año 2000



Fuente: Mº de Fomento

RATIOS DE EMPLEO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. 2001

Concepto	Ratios
Ocupados por empresa	2,6
Tasa de asalariados	64,8
Tasa de estabilidad en el empleo	69,7
Tasa de participación femenina	6,1
Tasa de empleo femenino asalariado	7,4
Tasa de externalidad en el empleo	1,9

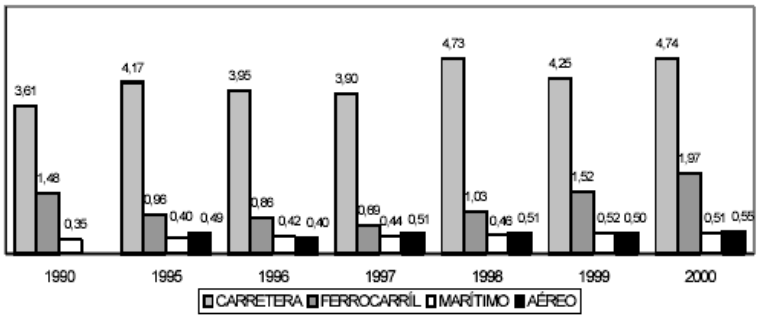
Fuente: Mº de Fomento

Las infraestructuras de transporte por carretera absorben una parte importante, aunque no proporcional a su cuota de mercado, de las inversiones en esta actividad

INVERSIONES REALIZADAS POR LAS ADMINISTRACIONES

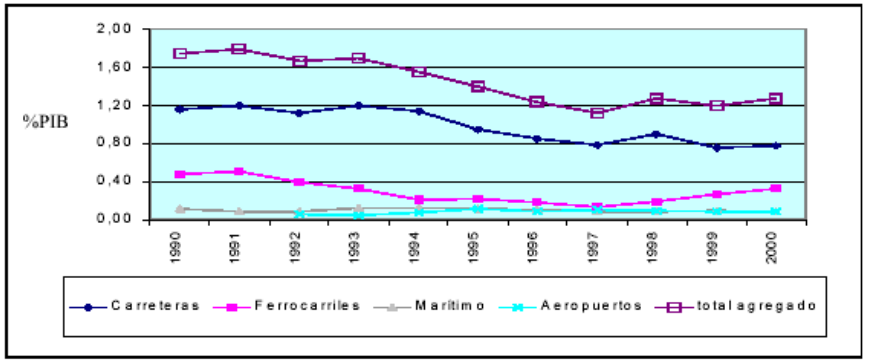
- En el caso de la relación existente entre inversión pública y el sector transporte, se aprecia un estrecho vínculo entre la inversión pública y la productividad del sector privado.
- Dentro del sector transporte, **el sector de transporte por carretera es el principal destinatario de las inversiones y gastos de conservación** realizadas por la Dirección General de Carreteras, Diputaciones provinciales, Cabildos insulares, Comunidades Autónomas y Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje, **con un volumen total en el año 2000 de 4.738 miles de millones de euros, que suponen el 53,7% de las inversiones totales realizadas en el sector transporte**.
- Al observar la evolución de la participación de las inversiones realizadas en los diferentes modos de transporte en términos de participación en el Producto Interior Bruto, se aprecia que la tendencia de la inversión pública, y en concreto de la inversión en infraestructuras fue decreciente a lo largo de la década de los 90, con una cierta recuperación desde 1997, como consecuencia del cambio de política del Gobierno y la apertura hacia nuevas fuentes de financiación y participación público-privada, destacando el crecimiento de la participación del ferrocarril, que pasa a ser del 0,14% en 1997 al 0,32% en el año 2000.

Evolución de las inversiones realizadas según modos de transporte (miles de millones de euros)



Fuente: Mº de Fomento

Evolución de las inversiones realizadas en distintos modos (%PIB)



Fuente: Mº de Fomento

Capítulo 2.
Análisis de la demanda de transporte internacional de mercancías

Capítulo 2.1. Evolución de la demanda: Visión general
Capítulo 2.2. Evolución de la demanda por grupos de países
Capítulo 2.3. Evolución de la demanda por grupos de productos
Capítulo 2.4. Situación actual de la distribución modal: Visión general
Capítulo 2.5. Situación actual de la distribución modal por países
Capítulo 2.6. Situación actual de la distribución modal por grupos de productos
Capítulo 2.7. Situación actual de la distribución modal según origen / destino nacional

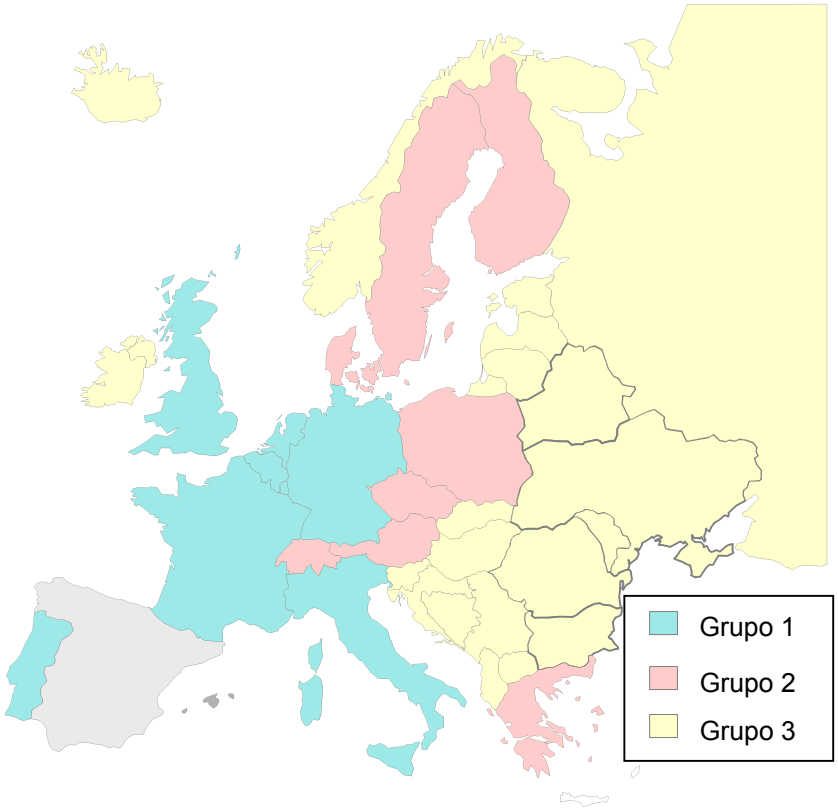
Las bases de datos de Aduanas, elementos clave de información para realizar este análisis

- **Los análisis cuyos resultados se incluyen en los siguientes Capítulos,** se han realizado utilizando la base de datos de Aduanas de los años 1998, 1999, 2000, 2001 y 2002 y el último observatorio de tráfico de los Pirineos disponible -de 1999-.
- El análisis se ha centrado en el ámbito geográfico europeo, y en los modos terrestres (carretera y ferrocarril) y marítimo.
- En el ámbito nacional, las provincias españolas se han agrupado por Comunidades Autónomas para facilitar el análisis.
- Para el análisis por productos, éstos se han englobado, a partir de la nomenclatura Tarifa Integrada Comunitaria (TARIC), en veintidós grandes grupos:

1. Abonos y productos
2. Carbones
3. Caucho, plásticos, cueros
4. Cementos y cales
5. Cereales y sus harinas
6. Chatarras de hierro
7. Gases licuados
8. Hierro y acero en bruto
9. Madera y textiles
10. Manufacturas diversas
11. Maquinaria y varios
12. Metales no ferrosos
13. Minerales no ferrosos
14. Otras tierras y minerales no metálicos
15. Otros productos de origen animal o vegetal
16. Otros productos químicos
17. Petróleo crudo
18. Productos de hierro y acero
19. Productos petrolíferos
20. Semillas oleaginosas
21. Vehículos y materiales de construcción
22. Vidrio y materiales de construcción

Se han segmentado los países de Europa en tres grupos diferenciados

- Para analizar la evolución en los últimos años del modo carretera y de su cuota modal en las relaciones entre España y los países de Europa, se han segmentado éstos en tres grupos diferenciados:
  - **El primero (Grupo 1) engloba a los países de la Unión Europea(1) más relevantes**, en el sentido que presentan flujos de mercancías por carretera con España que, en 2002, superaron los 3 millones de toneladas. Estos son: Alemania, Bélgica, Francia, Italia, Países Bajos, Portugal y Reino Unido.
  - **El segundo grupo (Grupo 2), es el de otros países de la Unión Europea** cuyos flujos de mercancías por carretera en 2002 estuvieron entre 400.000 y un millón de toneladas (Austria, Dinamarca, Finlandia, Grecia, Polonia, Rep. Checa y Suecia) **y Suiza,** que aunque no pertenezca a la UE está en este tramo de flujos -no hay países con flujos de mercancías por carretera que estén entre 1 y 3 millones de tons-
  - **El tercer grupo (Grupo 3) comprende otros países europeos** -miembros y no miembros de la UE-, cuyos flujos de mercancías por carretera se encuentran por debajo de las 400.000 toneladas: Eslovaquia, Eslovenia, Hungría, Irlanda, Luxemburgo, Noruega y Rusia, y bajo la rúbrica “Resto de países”, se incluye al resto de países con flujos de mercancías por carretera inferiores a 100.000 toneladas.



NOTAS:

(1) Cuando se habla de la U.E. se hace referencia a la recién estrenada U.E., configurada por 25 países desde el 01.05.04

Los países con mayor volumen de flujos de la UE concentran la mayor parte de las exportaciones

- Como se puede observar en la tabla adjunta, el primer grupo de países concentra, en el año 2002, el 90,7% de las exportaciones por carretera, el 74,2% de las que usan el modo marítimo y el 89,9% de las exportaciones por ferrocarril, suponiendo las exportaciones por carretera más del triple del volumen de las marítimas, y treinta y cinco veces el de las ferroviarias. Adicionalmente, mientras que **los flujos marítimos y ferroviarios presentan tasas de evolución negativa en el período 1998-2002 (-6,2% y -4,2% respectivamente), la carretera creció en este primer grupo a razón de un 4,6% anual,** lo que significa un 19,7% en el citado período 1998-2002.

- Los otros dos grupos de países, con volúmenes en torno a los dos millones de tons en el caso de los modos carretera y marítimo, presentan un menor desequilibrio modal entre ellos, aunque el ritmo de crecimiento interanual de la carretera (del 6,1% en el segundo grupo de países, y del 16,9% en el último grupo) es relativamente alto, mientras que el marítimo presenta cuotas de evolución media anual negativas en el mismo período (-9,1%, y –5,2%). En el caso del ferrocarril, el volumen de mercancía exportado por los otros dos grupos de países es poco significativo, suponiendo conjuntamente este modo tan sólo el 10% del total de los flujos de exportación.

EXPORTACIÓN-CARRETERA (Miles tons)

	1998	1999	2000	2001	2002	Incr. Anual	% s/ total
Grupo 1	34.334,55	33.548,75	36.565,50	40.134,54	41.111,99	4,6%	90,7%
Grupo 2	2.257,97	2.343,02	2.543,01	2.843,08	2.857,77	6,1%	6,3%
Grupo 3	739,48	771,17	1.038,07	1.191,85	1.380,58	16,9%	3,0%
	37.332,01	36.662,94	40.146,58	44.169,46	45.350,34	5,0%	100,0%

EXPORTACIÓN-MARÍTIMO (Miles tons)

	1998	1999	2000	2001	2002	Incr. Anual	% s/ total
Grupo 1	13.883,54	11.831,83	12.733,25	11.477,16	10.746,23	-6,2%	74,2%
Grupo 2	2.416,11	1.929,45	1.913,84	1.806,98	1.647,70	-9,1%	11,4%
Grupo 3	2.593,73	2.467,73	2.282,49	2.190,21	2.094,28	-5,2%	14,5%
	18.893,37	16.229,01	16.929,58	15.474,34	14.488,21	-6,4%	100,0%

EXPORTACIÓN-FERROCARRIL (Miles tons)

	1998	1999	2000	2001	2002	Incr. Anual	% s/ total
Grupo 1	1.365,87	948,93	1.092,94	1.123,28	1.151,99	-4,2%	89,9%
Grupo 2	143,39	95,38	110,24	89,77	84,25	-12,4%	6,6%
Grupo 3	22,26	17,36	38,60	42,35	45,01	19,2%	3,5%
	1.531,52	1.061,66	1.241,78	1.255,41	1.281,26	-4,4%	100,0%

Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

La importación del modo carretera refleja una evolución parecida a la seguida por la exportación. Sin embargo, en el modo marítimo la importación crece a un ritmo más fuerte que la exportación

- En cuanto a los flujos de importación, aunque el grupo configurado por los países más relevantes de la U.E. es también el más importante en tráficos, destacan también las importaciones procedentes del tercer grupo de países, que usan mayoritariamente el modo marítimo, y que presentan los ritmos de evolución más elevados (22,5% anual en marítimo).
- En el modo carretera, un crecimiento en los mismos términos que la exportación (5,1% de media anual en las importaciones respecto al 5% en las exportaciones).
- El modo marítimo presenta una tendencia creciente en los tres grupos de países, y con tasas anuales relativamente elevadas (11,9% de media), con especial relevancia en el tercer grupo de países, tanto en valores absolutos, como en incrementos medios anuales (22,5%).
- Las importaciones que usan el modo ferroviario presentan, al igual que ocurría con las exportaciones, un crecimiento de signo negativo, si bien mucho más suave (-0,8% de media en el caso de las importaciones, frente al -4,4% de las exportaciones).

IMPORTACIÓN-CARRETERA (Miles tons)

	1998	1999	2000	2001	2002	Incr. Anual	% s/ total
Grupo 1	32.863,33	33.109,60	35.165,63	37.746,43	39.456,20	4,7%	91,7%
Grupo 2	1.637,07	1.907,91	2.148,06	2.544,83	2.589,85	12,2%	6,0%
Grupo 3	843,84	850,99	1.134,36	1.219,94	998,67	4,3%	2,3%
	35.344,24	35.868,49	38.448,05	41.511,20	43.044,71	5,1%	100,0%

IMPORTACIÓN-MARÍTIMO (Miles tons)

	1998	1999	2000	2001	2002	Incr. Anual	% s/ total
Grupo 1	18.922,52	18.798,31	19.992,71	22.039,69	22.266,55	4,2%	41,8%
Grupo 2	3.032,11	3.270,58	3.508,63	3.658,20	3.920,31	6,6%	7,4%
Grupo 3	12.022,74	14.389,27	16.445,08	19.122,54	27.101,98	22,5%	50,9%
	33.977,37	36.458,15	39.946,43	44.820,43	53.288,84	11,9%	100,0%

IMPORTACIÓN-FERROCARRIL (Miles tons)

	1998	1999	2000	2001	2002	Incr. Anual	% s/ total
Grupo 1	1.566,23	1.498,57	1.630,05	1.524,15	1.462,85	-1,7%	92,0%
Grupo 2	73,20	75,96	54,46	49,48	61,90	-4,1%	3,9%
Grupo 3	3,80	3,63	27,87	23,25	65,05	103,5%	4,1%
	1.643,23	1.578,16	1.712,38	1.596,88	1.589,80	-0,8%	100,0%

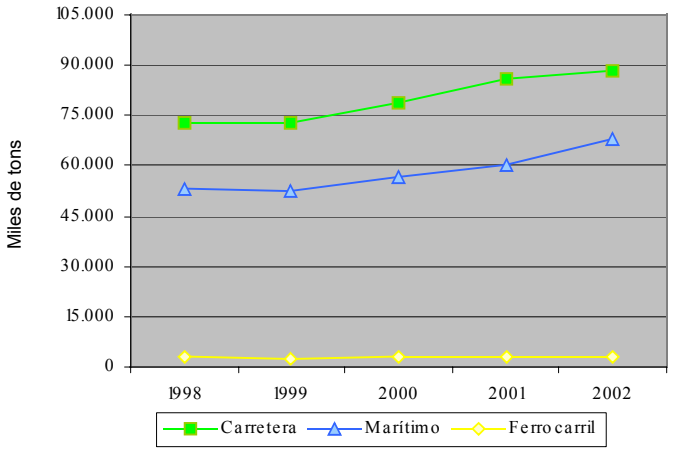
Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

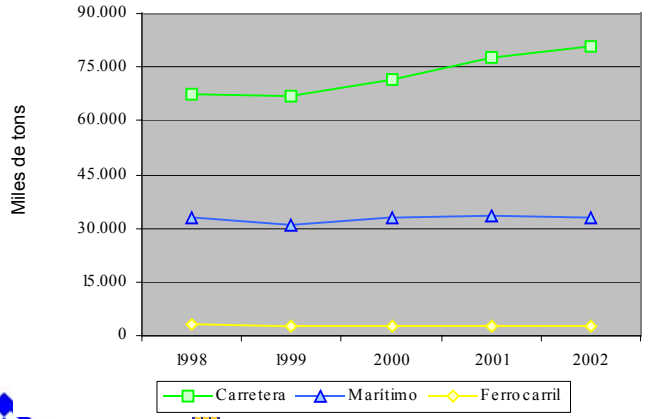
La carretera sigue siendo el modo más utilizado en los intercambios con Europa

- **El modo carretera**, con un volumen medio en el período 1998-2002 de algo más de 79 millones de toneladas, **es el modo más utilizado en los intercambios con Europa**, seguido por el modo marítimo con un volumen medio de 58 millones de tons, y por último el modo ferrocarril con un promedio algo inferior a los 3 millones de toneladas transportadas en dicho quinquenio.
- Si se consideran los grupos de países mencionados al principio de este capítulo, se observa que la carretera se configura como el modo más utilizado en el primer Grupo de países. En el Grupo 2, el modo marítimo realiza mayor volumen de los intercambios, si bien la carretera muestra una tendencia convergente con el modo marítimo. En cuanto al tercer Grupo, el modo predominante es el marítimo, debido a las importaciones de productos petrolíferos procedentes de Rusia.

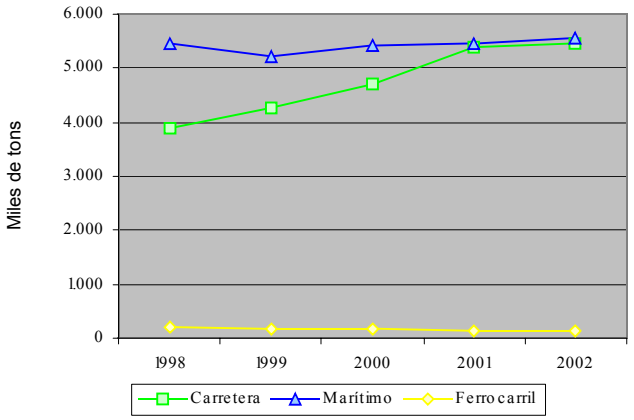
DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS INTERCAMBIOS CON EUROPA (Miles de Tons)



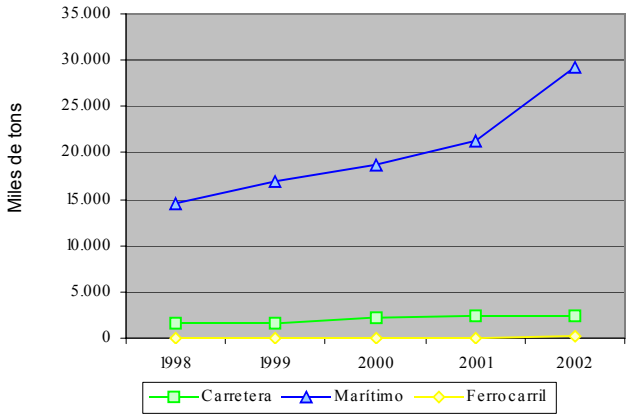
DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS INTERCAMBIOS CON LOS PAÍSES DEL GRUPO 1 (Miles de Tons)



DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS INTERCAMBIOS CON LOS PAÍSES DEL GRUPO 2 (Miles de Tons)



DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS INTERCAMBIOS CON LOS PAÍSES DEL GRUPO 3 (Miles de Tons)

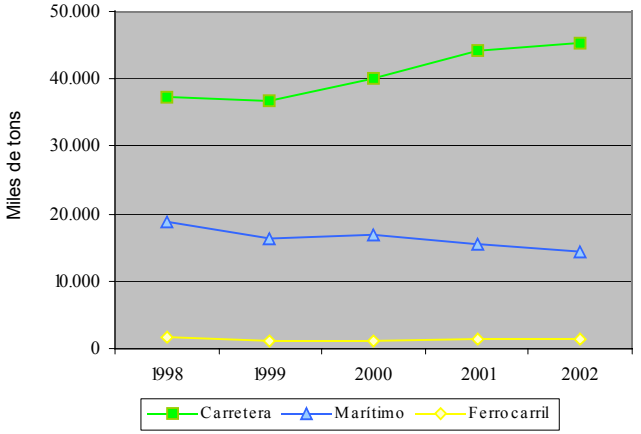


"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

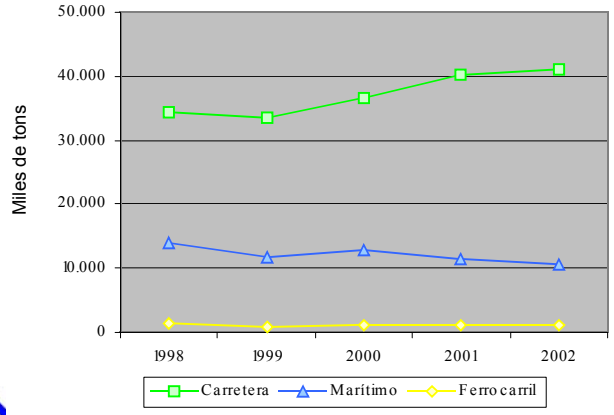
El 70% de las exportaciones a Europa se realizan por carretera, mientras que el modo marítimo es utilizado por el 28% del total exportado y el ferrocarril por el 2%

- En el primer grupo de países, la carretera es el modo más utilizado, con un volumen medio de 37,1 millones de toneladas en el período 1998-2002 que supone un 74% del total exportado, habiendo experimentado una tendencia creciente en dicho período. El modo marítimo supone el 24% de las exportaciones a este grupo de países y el ferrocarril el 2%.
- En el Grupo 2, el modo marítimo aumenta su cuota hasta una media del 42% del total exportado a este grupo. A pesar de ello, la carretera sigue siendo el modo más utilizado, con una cuota media en el quinquenio analizado del 56% del total exportado a estos países.
- Por último, el modo marítimo es utilizado por el 69% de las exportaciones al tercer grupo de países, si bien la tendencia experimentada por este modo es decreciente, mientras que la carretera ha ido aumentando a lo largo del período 1998-2002.

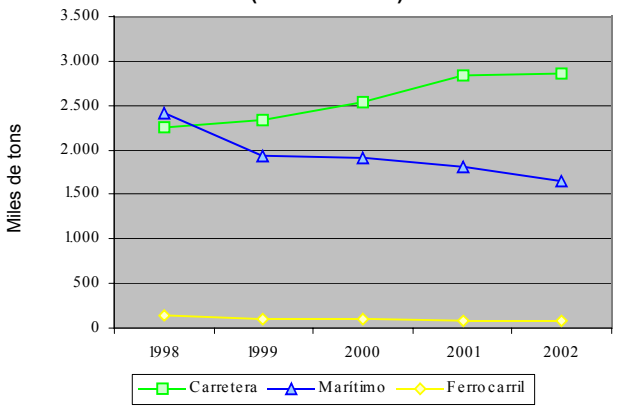
DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS EXPORTACIONES CON EUROPA (Miles de Tons)



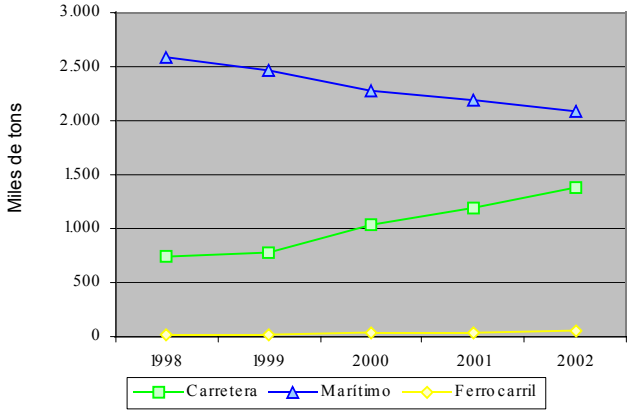
DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS EXPORTACIONES CON LOS PAÍSES DEL GRUPO 1 (Miles de Tons)



DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS EXPORTACIONES CON LOS PAÍSES DEL GRUPO 2 (Miles de Tons)



DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS EXPORTACIONES CON LOS PAÍSES DEL GRUPO 3 (Miles de Tons)

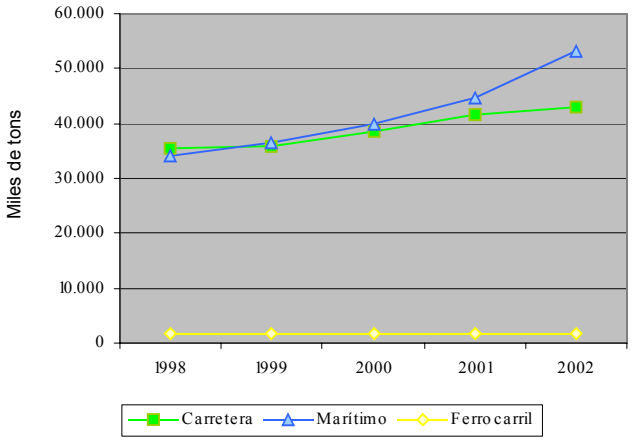


"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

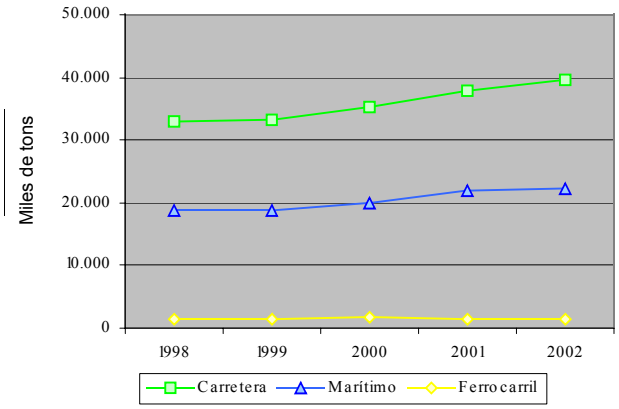
En el caso de las importaciones, el modo marítimo supera la cuota de la carretera, representando el primero una media del 51% del total importado en el período 1998-2002, frente al 47% de la carretera

- En este caso, sólo en el primer grupo de países la carretera es utilizada por un mayor volumen de mercancías -62% del total importado por este grupo-.
- En el segundo bloque de países, el modo marítimo supone una cuota media en el período 1998-2002 del 61% del total importado por ellos, frente al 38% de la carretera.
- En el último caso -Grupo 3-, el modo más utilizado con diferencia sobre el resto es el marítimo, debido -como ya se ha comentado anteriormente- a las importaciones de productos petrolíferos procedentes de Rusia. De esta manera, el modo marítimo es utilizado por el 95% de las importaciones de este tercer grupo de países.

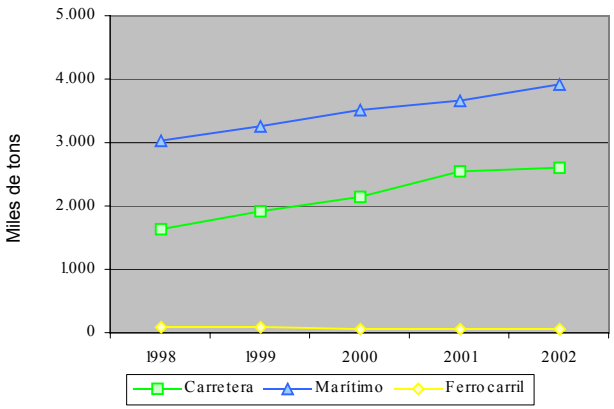
DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS IMPORTACIONES CON EUROPA (Miles de Tons)



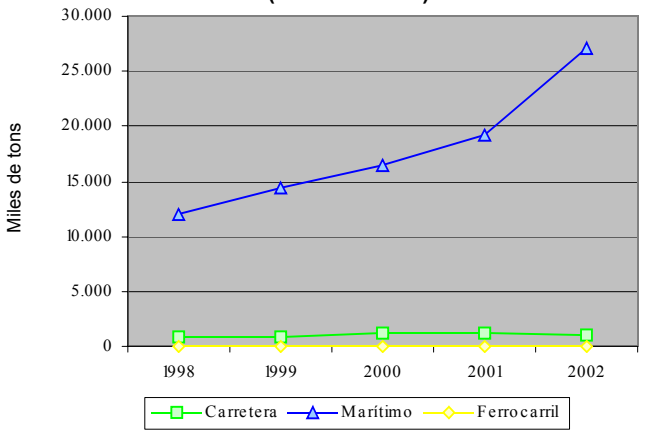
DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS IMPORTACIONES CON LOS PAÍSES DEL GRUPO 1 (Miles de Tons)



DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS IMPORTACIONES CON LOS PAÍSES DEL GRUPO 2 (Miles de Tons)



DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS IMPORTACIONES CON LOS PAÍSES DEL GRUPO 3 (Miles de Tons)



"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

La cuota de la carretera en la exportación casi duplica a la cuota de este modo en la importación y presenta una tendencia creciente

- La cuota de la carretera en la exportación muestra una tendencia creciente que ha pasado en el ámbito europeo de un 65% en 1998 a un 74% en 2002. Todos los grupos han experimentado crecimientos en sus cuotas anuales de exportación por carretera que oscilan entre los 9 puntos de los países más relevantes de la U.E., hasta los 17 puntos del tercer grupo.
- En la importación, por el contrario, la cuota de la carretera ha descendido ligeramente del 50% en 1998 al 44% en 2002. La mayor cuota de la carretera se da en el primer grupo, que se ha mantenido más o menos constante durante el quinquenio estudiado, aunque en el conjunto de países europeos se presenta una leve pero constante tendencia decreciente.

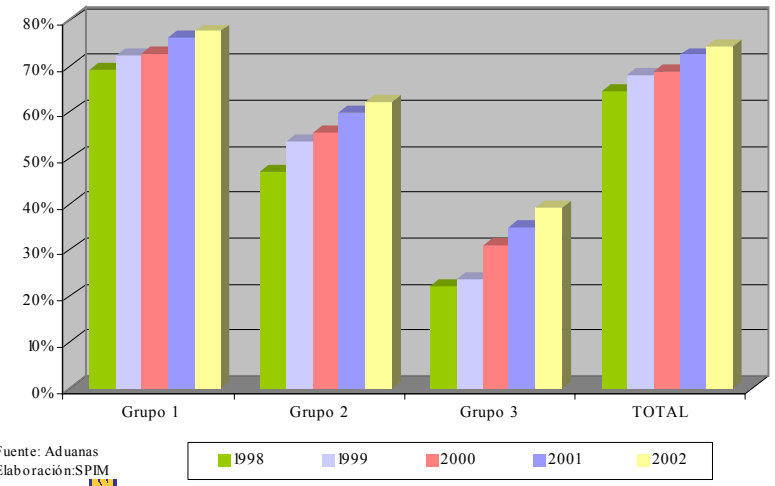
EXPORTACIÓN-CUOTA CARRETERA

	1998	1999	2000	2001	2002
Grupo 1	69%	72%	73%	76%	78%
Grupo 2	47%	54%	56%	60%	62%
Grupo 3	22%	24%	31%	35%	39%
TOTAL	65%	68%	69%	73%	74%

IMPORTACIÓN-CUOTA CARRETERA

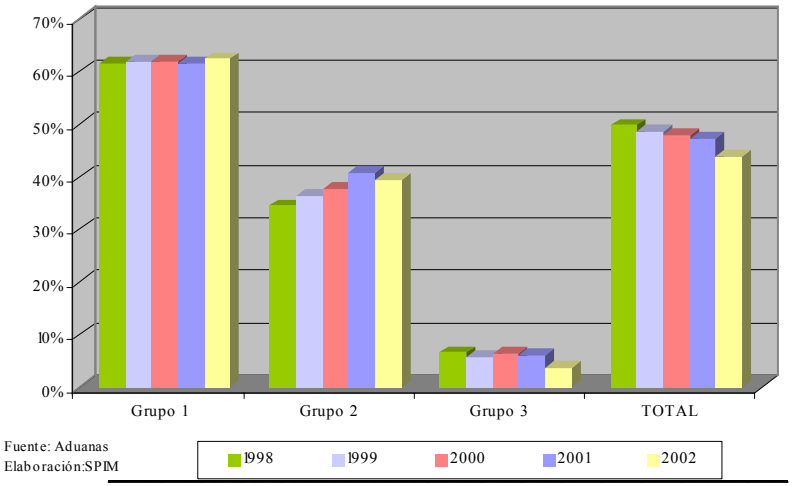
	1998	1999	2000	2001	2002
Grupo 1	62%	62%	62%	62%	62%
Grupo 2	35%	36%	38%	41%	39%
Grupo 3	7%	6%	6%	6%	4%
TOTAL	50%	49%	48%	47%	44%

EVOLUCIÓN DE LA CUOTA CARRETERA EN LAS EXPORTACIONES SEGÚN ÁMBITOS



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

EVOLUCIÓN DE LA CUOTA CARRETERA EN LAS IMPORTACIONES SEGÚN ÁMBITOS



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

Comparación de la evolución de las exportaciones de España a la UE-10, UE-15 y UE-25

- A pesar de que cada vez que se habla de la UE se hace referencia a la recién ampliada UE de los 25, durante el período tomado como referencia para este estudio la UE existente era la configurada por 15 países. Por este motivo, y con el fin de establecer una comparación, se resume a continuación la evolución de los flujos de exportación según modos en:
  - **La UE de los 10**, configurada por Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Francia, Alemania, Italia, Dinamarca, Irlanda, Reino Unido y Grecia.
  - **La UE de los 15**: sumándose a los anteriores España, Portugal, Austria, Finlandia y Suecia.
  - La recién constituida **UE de los 25**, que cuenta con diez nuevos países: Polonia, Hungría, Estonia, Lituania, Eslovaquia, Eslovenia, la República Checa, Malta y Chipre.
- Se observa que el salto cuantitativo más importante se produce entre la UE-10 y UE-15. De este modo, y considerando los países de la UE-10, la carretera movilizaría en 2002 un 35,6% del total de los flujos intercambiados por carretera (importaciones y exportaciones) con Europa, frente al 48,6% que supondría la UE de los 15. Mientras que en la recién estrenada UE-25, este porcentaje estaría muy próximo a la UE-15. Lo mismo ocurre con el resto de modos.

EXPORTACIÓN-CARRETERA (Miles de Tons)

	1998	1999	2000	2001	2002	Incr. Anual	% s/total 2002
UE-10	26.164,14	25.565,67	27.903,16	30.198,96	31.454,04	4,7%	35,6%
UE-15	35.556,45	34.929,84	38.042,19	41.972,46	42.934,23	4,8%	48,6%
UE-25	36.616,67	35.971,46	39.357,63	43.308,93	44.437,30	5,0%	50,3%

EXPORTACION-MARITIMO (Miles de Tons)

	1998	1999	2000	2001	2002	Incr. Anual	% s/total 2002
UE-10	14.017,93	12.091,87	12.590,96	11.761,57	11.400,36	-5,0%	16,8%
UE-15	16.408,75	13.968,20	14.712,17	13.355,55	12.543,17	-6,5%	18,5%
UE-25	17.100,24	14.476,90	15.282,40	13.714,29	12.927,49	-6,8%	19,1%

EXPORTACION-FERROCARRIL (Miles de Tons)

	1998	1999	2000	2001	2002	Incr. Anual	% s/total 2002
UE-10	791,98	809,85	940,11	900,90	962,65	5,0%	33,5%
UE-15	1.411,39	996,15	1.153,47	1.182,40	1.208,47	-3,8%	42,1%
UE-25	1.488,16	1.027,80	1.204,02	1.215,60	1.251,15	-4,2%	43,6%

Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

Comparación de la evolución de las importaciones a España de la UE-10, UE-15 y UE-25

- Lo mismo ocurre en el caso de las importaciones por carretera. El salto cuantitativo más importante se produce entre la UE-10 y UE-15, apenas existiendo diferencias entre la UE-15 y la UE-25, constituyendo la incorporación de Portugal -en 1986- la principal causa de las discrepancias entre la UE de los 10 y la UE de 15 países.
- De este modo, y considerando los países de la UE-10, la carretera movilizaría en 2002 un 37,6% del total de los flujos intercambiados por carretera (importaciones y exportaciones) con Europa, frente al 47,3% que supondría la UE de los 15. Mientras que en la recién estrenada UE-25, este porcentaje estaría muy próximo a la UE-15 -48,2%-.
- En el modo marítimo, ocurre algo parecido si bien esta diferencia entre UE-10 -que movilizaría el 34,8% del tráfico marítimo con Europa en 2002- y UE-15 -cuatro puntos por encima de la anterior, con el 38,7% del total intercambiado por mar con Europa en 2002- no es tan importante. En la UE-25, este porcentaje rondaría el 41,3%. Tanto en la UE-10, como en la UE-15 y UE-25, Rusia -principal usuario del modo marítimo en los flujos de importación- permanece fuera de la Unión Europea, siendo presumiblemente esta la causa de las menores diferencias en este modo.

IMPORTACIÓN-CARRETERA (Miles de Tons)

	1998	1999	2000	2001	2002	Incr. Anual	% s/ total 2002
UE-10	28.361,22	28.123,71	30.357,09	32.443,32	33.238,54	4,0%	37,6%
UE-15	34.219,32	34.688,91	37.135,61	40.025,59	41.801,56	5,1%	47,3%
UE-25	34.700,73	35.255,52	37.817,74	40.752,41	42.616,07	5,3%	48,2%

IMPORTACIÓN-MARÍTIMO (Miles de Tons)

	1998	1999	2000	2001	2002	Incr. Anual	% s/ total 2002
UE-10	19.601,02	19.175,36	20.867,42	23.332,76	23.601,44	4,8%	34,8%
UE-15	21.575,95	21.298,13	23.019,38	25.359,32	26.206,44	5,0%	38,7%
UE-25	22.778,91	22.852,62	24.402,80	27.284,25	28.023,57	5,3%	41,3%

IMPORTACION-FERROCARRIL (Miles de Tons)

	1998	1999	2000	2001	2002	Incr. Anual	% s/ total 2002
UE-10	1.475,51	1.410,74	1.604,21	1.495,43	1.482,99	0,1%	51,7%
UE-15	1.635,53	1.571,06	1.697,73	1.563,43	1.573,97	-1,0%	54,8%
UE-25	1.641,24	1.576,29	1.707,75	1.577,83	1.586,81	-0,8%	55,3%

Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

Capítulo 2.
Análisis de la demanda de transporte internacional de mercancías

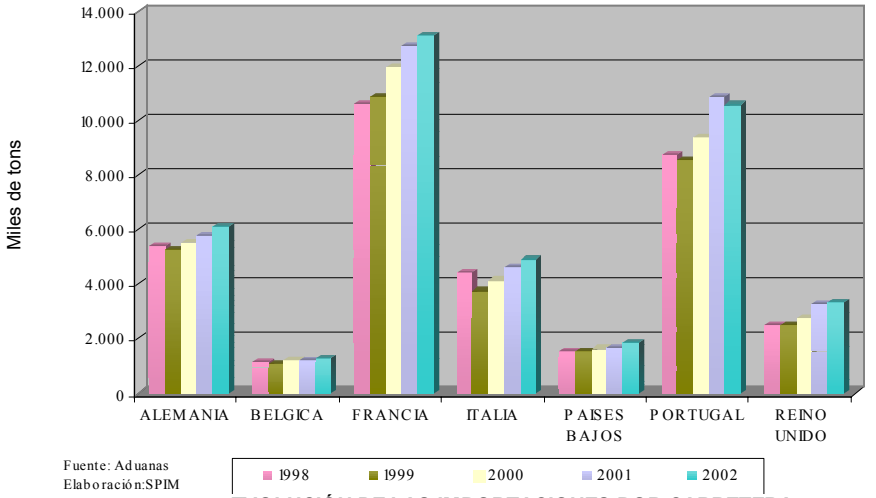
Capítulo 2.1. Evolución de la demanda: Visión general
Capítulo 2.2. Evolución de la demanda por grupos de países
Capítulo 2.3. Evolución de la demanda por grupos de productos
Capítulo 2.4. Situación actual de la distribución modal: Visión general
Capítulo 2.5. Situación actual de la distribución modal por países
Capítulo 2.6. Situación actual de la distribución modal por grupos de productos
Capítulo 2.7. Situación actual de la distribución modal según origen / destino nacional

Francia y Portugal presentan los mayores flujos por carretera

PAÍSES DEL GRUPO 1

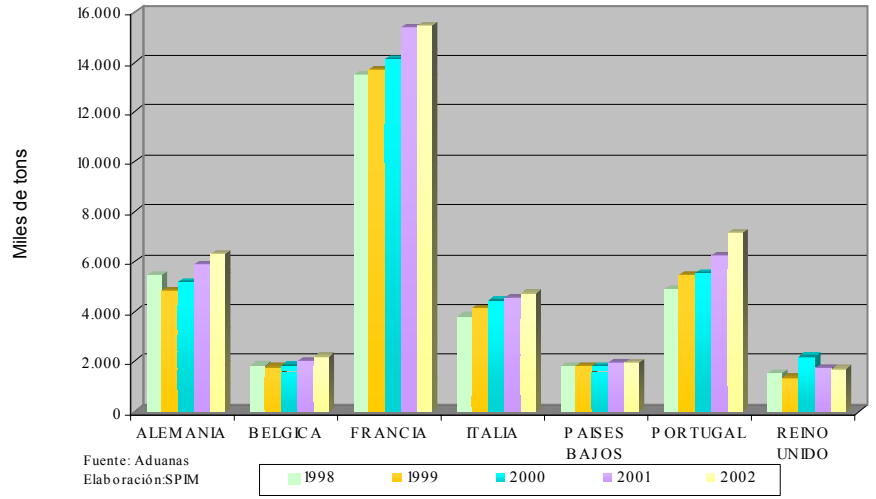
- La evolución del transporte por carretera del grupo de países configurado por Alemania, Bélgica, Francia, Italia, Países Bajos, Portugal y Reino Unido -todos ellos con un movimiento de mercancías por carretera superior al millón de toneladas anual-, ha sido ascendente en el período comprendido entre 1998 y 2002.
- De manera específica, **Francia y Portugal canalizan los flujos más importantes de mercancías exportadas por carretera** con una media anual para el período señalado de 11,8 millones de tons y 9,6 millones de tons respectivamente. Adicionalmente, y **junto con Reino Unido**, estos países **han registrado los mayores incrementos medios anuales** en el período considerado de este grupo de países (oscilando entre el 5% y 7%).
- En cuanto a los flujos de importación, **Francia es origen del mayor volumen de mercancías por carretera**, con una media de 14,4 millones de tons, registrando un incremento medio del 3,4% anual. Destacan también las importaciones de **Alemania y Portugal**, con algo más de 5,5 millones de tons cada una, e **Italia** con aproximadamente 4,3 millones de tons. **Los mayores incrementos medios en el período 1998-2002 los ha registrado Portugal** (10%) **e Italia** (5,5%).

EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES POR CARRETERA A LOS PAÍSES DEL GRUPO 1 (Miles de Tons)



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES POR CARRETERA DE LOS PAÍSES DEL GRUPO 1 (Miles de Tons)



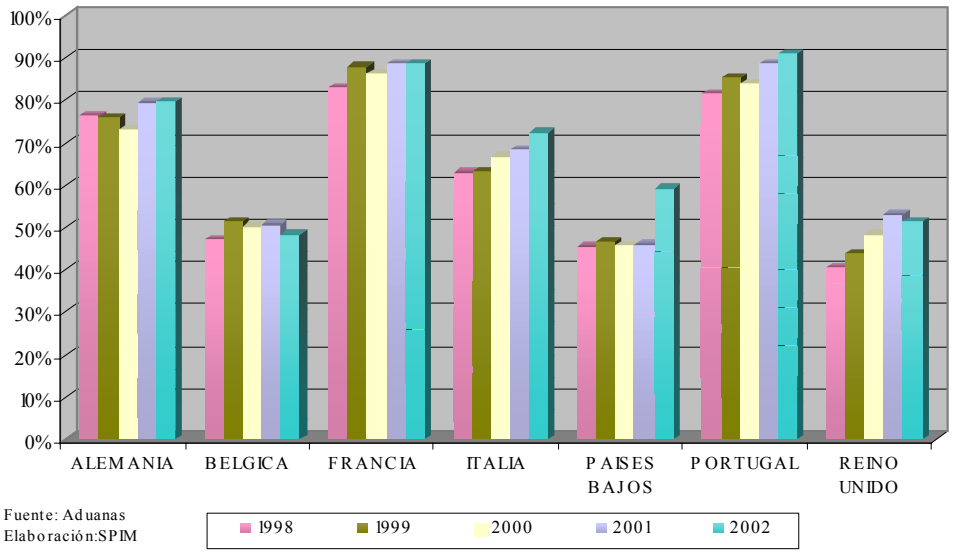
Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

La cuota de la carretera es muy elevada, superando el 75% en los flujos con Portugal, Francia y Alemania

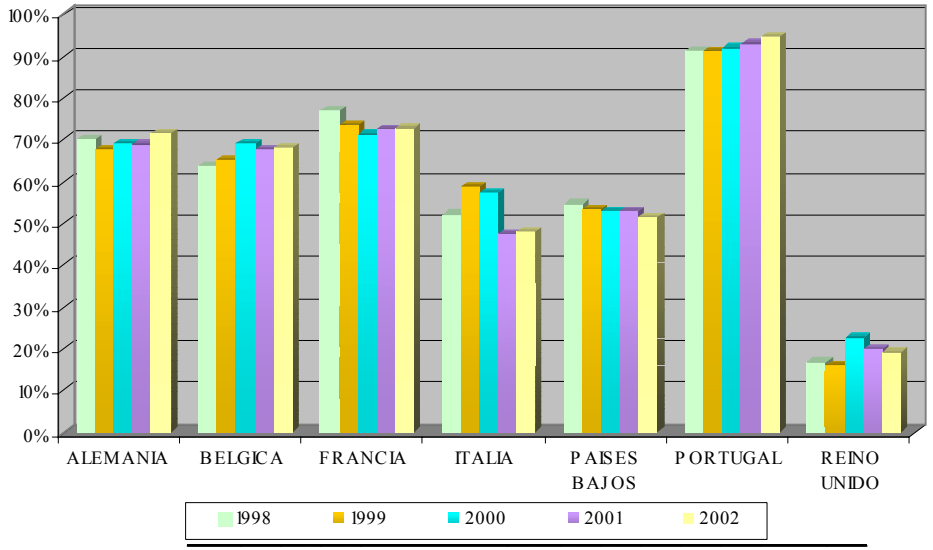
- El modo carretera es el más utilizado en el transporte de mercancías con el primer grupo de países considerado, tanto en sus flujos de importación como en los de exportación. De este modo, Francia y Portugal utilizan el transporte por carretera en más del 85% de las exportaciones hacia ellos –media para el quinquenio 98-02-, acercándose Alemania a esta cuota con un promedio del 77%. Reino Unido, Países Bajos y Bélgica presentan una participación inferior al 50%, pues utilizan preferentemente el modo marítimo.
- En el caso de las importaciones son también Portugal y Francia los países con mayores cuota del modo carretera, utilizándose este modo para canalizar un promedio del 93% y 74% respectivamente del total importado.
- En general, la evolución de la cuota de la carretera muestra una tendencia creciente en los flujos de exportación, manteniéndose más o menos constante a lo largo del período analizado en el caso de la importación.

EVOLUCIÓN DE LA CUOTA POR CARRETERA DE LAS EXPORTACIONES A LOS PAÍSES DEL GRUPO 1



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

EVOLUCIÓN DE LA CUOTA DE CARRETERA DE LAS IMPORTACIONES DE LOS PAÍSES DEL GRUPO 1

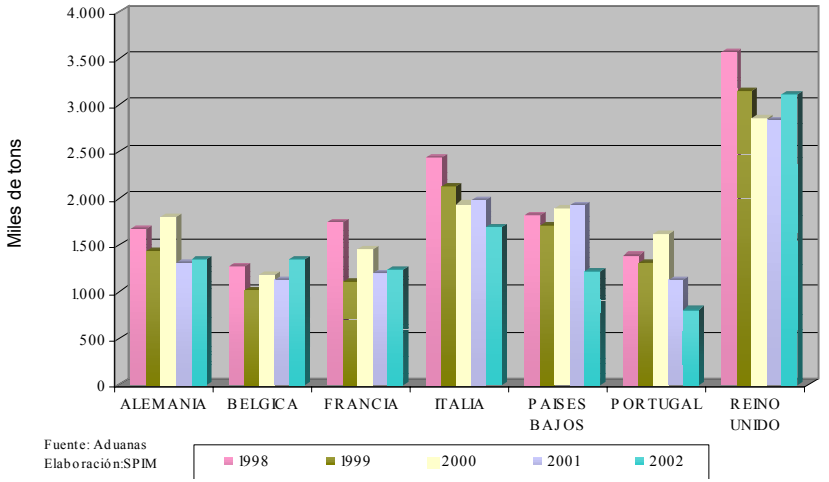


"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

Sólo Bélgica registra crecimientos de la cuota de las exportaciones marítimas, mientras que la mayoría de los países presentan incrementos en los flujos de importación

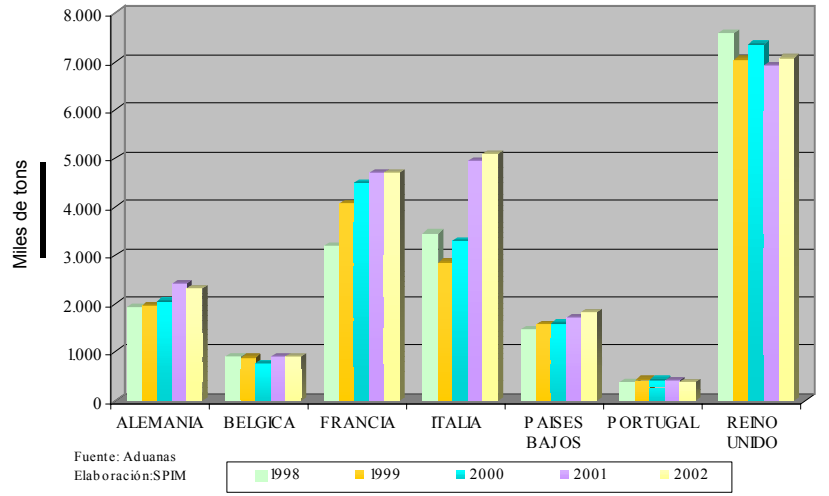
- Reino Unido -el país con mayor cuota marítima, tanto en exportación como en importación (de la que se excluyen los tráficos que utilizan el ferry fuera de las fronteras españolas, que se considera transporte por carretera)- es el país con el flujo de exportaciones por vía marítima más elevado -en 2002, algo más de 3 millones de tons-. No obstante, su evolución presenta altibajos, y el balance en el período 1998-2002 es negativo, -3,3% de decremento medio anual.
- La tendencia de las exportaciones marítimas en estos países es irregular y, en conjunto, presenta una evolución negativa en el período considerado, con excepción de Bélgica, que registra un incremento medio anual del 1,5%.
- Por el contrario, en el caso de las importaciones la tendencia es en términos generales positiva, con incrementos medios anuales por encima del 10% en Francia e Italia, del 5,3% en Países Bajos y del 4,6% en Alemania.
- En valor absoluto es de destacar el caso de Reino Unido, cuyos flujos marítimos de importación hacia España superan ampliamente la media alcanzada por este grupo de países. En el último año, 2002, se alcanzaron 7 millones de tons.

EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES MARÍTIMAS
A LOS PAÍSES DEL GRUPO 1 (Miles de Tons)



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES MARÍTIMAS
DE LOS PAÍSES DEL GRUPO 1 (Miles de Tons)



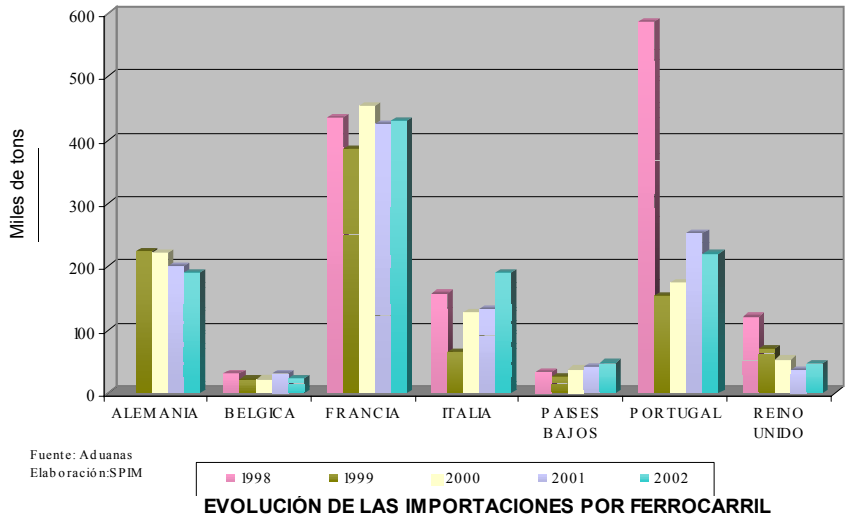
Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

Los flujos de mercancías que usan el modo ferroviario han experimentado, en términos generales en este primer grupo de países, una evolución de signo negativo

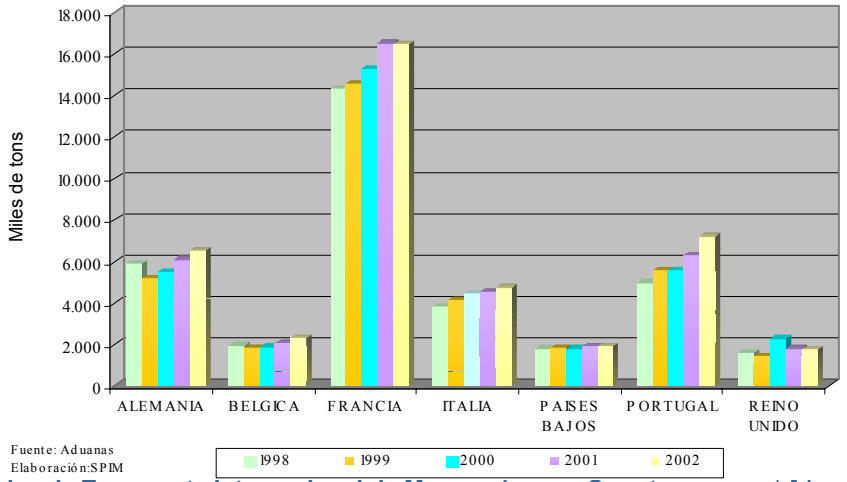
- El comportamiento de las exportaciones ferroviarias de este grupo de países es bastante heterogénea, mostrando una tendencia decreciente en el período de referencia 1998-2002 (-4,2%).
- Francia es el principal destino de las exportaciones que usan el modo ferroviario, con una media de 431 miles de toneladas, no sufriendo grandes alteraciones durante el quinquenio analizado, únicamente se registra un leve descenso del -0,3%.
- En el caso de las importaciones ocurre algo parecido al presentar este flujo una evolución de signo negativo si bien menos marcada que en el caso de los flujos de exportación (-1,7%). Una vez más, Francia se configura como el origen más importante en volumen de este flujo con una media de 994 miles de toneladas para el período considerado.
- Italia y los Países Bajos, son los únicos países que muestran un incremento en la utilización del ferrocarril desde 1998 en los flujos de exportación. Por su parte, Francia y Reino Unido han aumentado en términos generales el volumen de sus flujos de importación por ferrocarril, con salvedades en algún ejercicio.

EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES POR FERROCARRIL
A LOS PAÍSES DEL GRUPO 1 (Miles de Tons)



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES POR FERROCARRIL
DE LOS PAÍSES DEL GRUPO 1 (Miles de Tons)



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

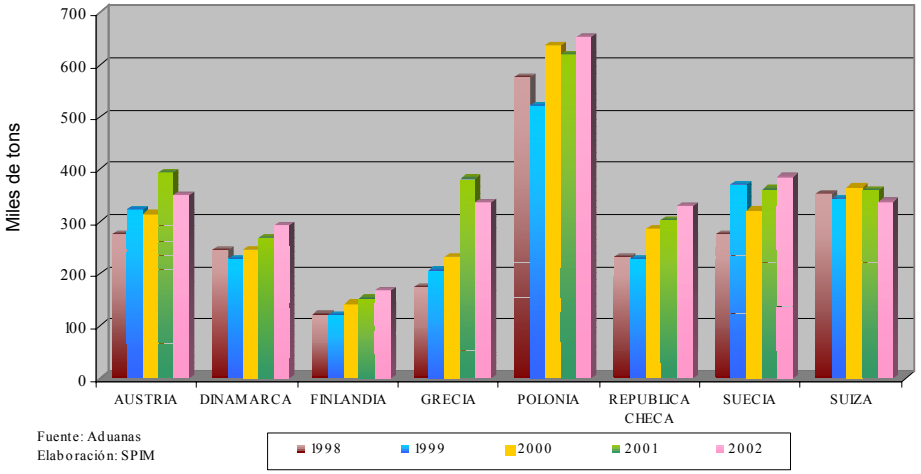
"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

Tanto en las exportaciones como en las importaciones, el modo carretera registra notables crecimientos en el segundo grupo de países

PAÍSES DEL GRUPO 2

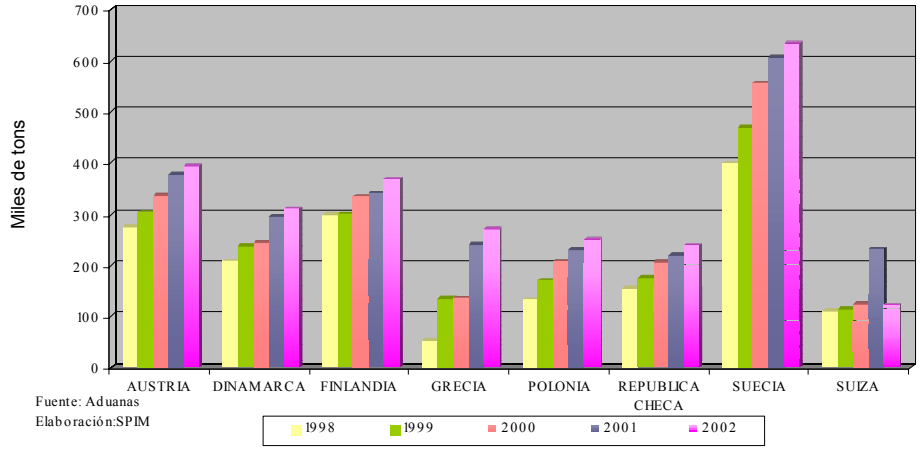
- En las exportaciones por carretera hacia estos países, destaca por su volumen Polonia con unos flujos de mercancías superiores a la media, -608 miles de toneladas exportadas-. No obstante, los crecimientos medios más importantes los registran Grecia -17,8%-, la República Checa -9,1%-, Suecia -8,8%- y Finlandia -8,4%- todos ellos por encima de la media de este grupo.
- En cuanto a las importaciones por carretera, destaca Suecia con algo más de medio millón de toneladas como media en el período 1998-2002, seguido de lejos por Finlandia y Austria, que superan los 300 miles de toneladas. Todos los países muestran crecimientos medios anuales importantes próximos al 10% y, en algún caso, incluso superiores -en el caso de Suecia del 50%-, con las excepciones de Finlandia y Suiza, que rondan el 3% y 5% respectivamente.

EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES POR CARRETERA A LOS PAÍSES DEL GRUPO 2 (Miles de Tons)



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES POR CARRETERA DE LOS PAÍSES DEL GRUPO 2 (Miles de Tons)



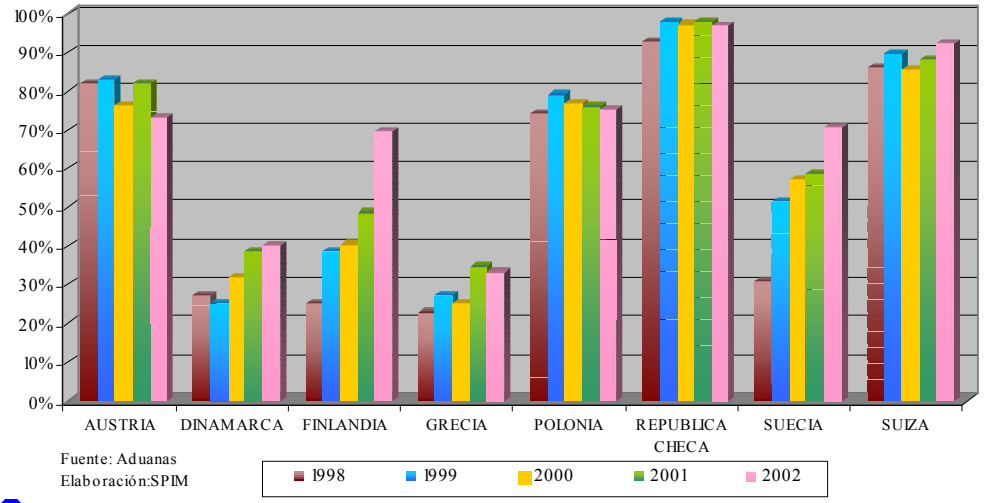
Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

La cuota del modo carretera presenta una tendencia creciente en los flujos de exportación y se mantiene estable en las importaciones

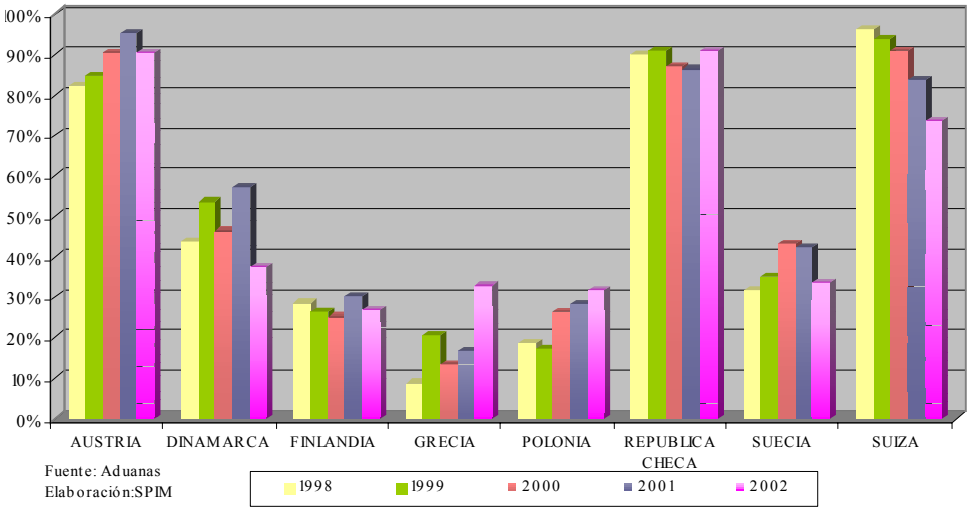
- Dentro de este segundo grupo de países, Austria, Polonia, República Checa y Suiza presentan una cuota del modo carretera en los flujos de exportación superior a la media del grupo para el período tomado de referencia y en todos los casos superior al 75%.
- En los flujos con destino países como Grecia, Dinamarca y Finlandia, el transporte marítimo gana terreno a la carretera, representando este último modo unas cuotas del 29%, 33% y 44% respectivamente.
- En los flujos de importación, el modo carretera sigue siendo el más utilizado en Austria, República Checa y Suiza, con unas cuotas muy próximas al 90% del total.
- En el resto de países el modo más utilizado es el marítimo, destacando los casos de Grecia y Finlandia en los que el modo carretera representa el 18% y el 27% respectivamente.

EVOLUCIÓN DE LA CUOTA POR CARRETERA DE LAS EXPORTACIONES A LOS PAÍSES DEL GRUPO 2



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

EVOLUCIÓN DE LA CUOTA DE CARRETERA DE LAS IMPORTACIONES DE LOS PAÍSES DEL GRUPO 2



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

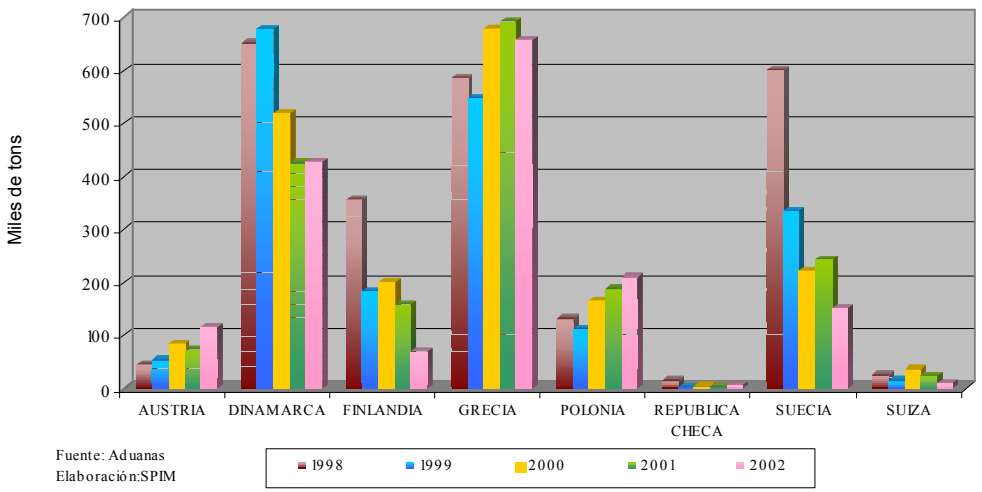
"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

En términos generales, el modo marítimo presenta una tendencia decreciente en los flujos de exportación de este segundo grupo de países

- Los mayores flujos de exportación por vía marítima se dirigen a Grecia y Dinamarca, superando en ambos casos el medio millón de toneladas. No obstante, su evolución en el período 98-02 es de signo contrario en sendos países, pues mientras que en Grecia los flujos de exportación experimentan un incremento medio anual del 3%, en Dinamarca disminuyen. De este modo, se observa que la evolución de las exportaciones marítimas hacia los países de este grupo experimenta altibajos, aunque la tendencia general del período es decreciente, tan sólo en Austria (27%), Polonia (12,4%) y Grecia (3%) es creciente.

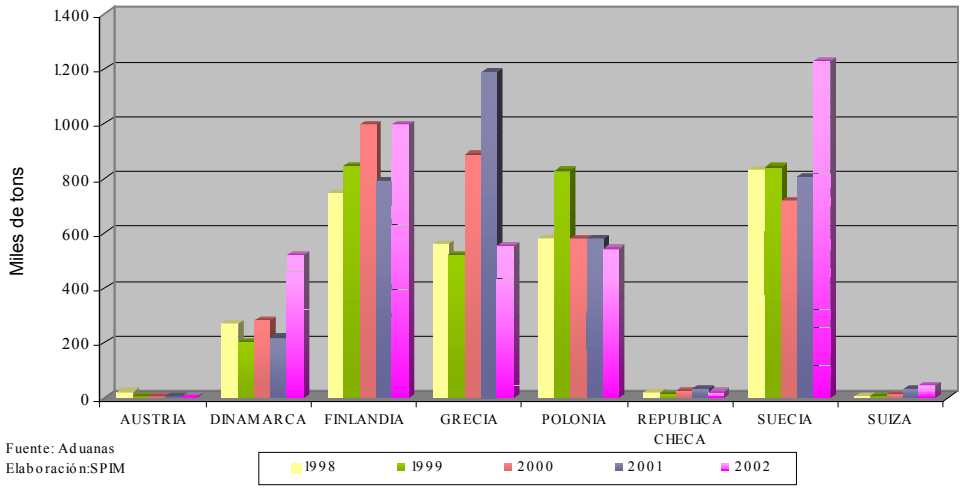
- En el caso de los flujos de importación, son Suecia y Finlandia, seguidos de Grecia los que presentan la media más alta para el período de estudio -superando las 700.000 toneladas-. La evolución seguida por las importaciones en el quinquenio 98-02 es decreciente en los casos de Austria (-27%) y Polonia (-1,7%), se mantiene más o menos constante en Grecia, y es creciente en el resto de los países, destacando el caso de Suiza, que experimentó un crecimiento medio anual de casi el 96%, seguido de lejos de Dinamarca (18%) y Suecia (10,2%).

EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES MARÍTIMAS A LOS PAÍSES DEL GRUPO 2 (Miles de Tons)



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES MARÍTIMAS DE LOS PAÍSES DEL GRUPO 2 (Miles de Tons)



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

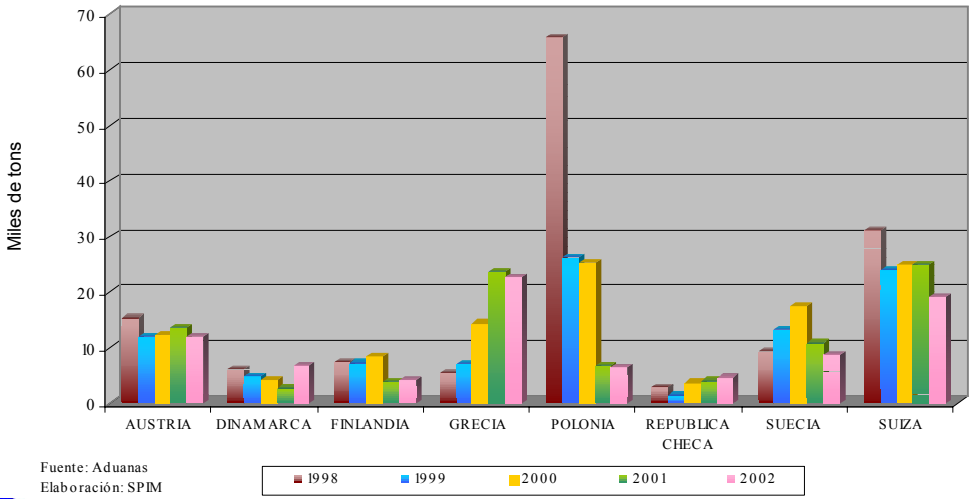
"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

La evolución de los flujos que usan el modo ferroviario en el periodo 1998-2002 en este segundo grupo es de signo negativo, más acentuado en las exportaciones que en las importaciones

- Dentro de este grupo, Polonia y Suiza son los receptores de los mayores volúmenes de flujos de exportación por ferrocarril, rondando en ambos casos las 25.000 toneladas. No obstante, en ambos casos el uso de este modo de transporte ha experimentado un decrecimiento medio anual de -44,1% y -11,5% respectivamente. En términos generales, la evolución de las exportaciones ferroviarias hacia los países de este grupo no presenta un comportamiento homogéneo, si bien la tendencia general del período es decreciente (-12,4% de promedio), siendo Grecia (43,2%), la República Checa (12%) y Dinamarca (2,3%) las únicas excepciones.

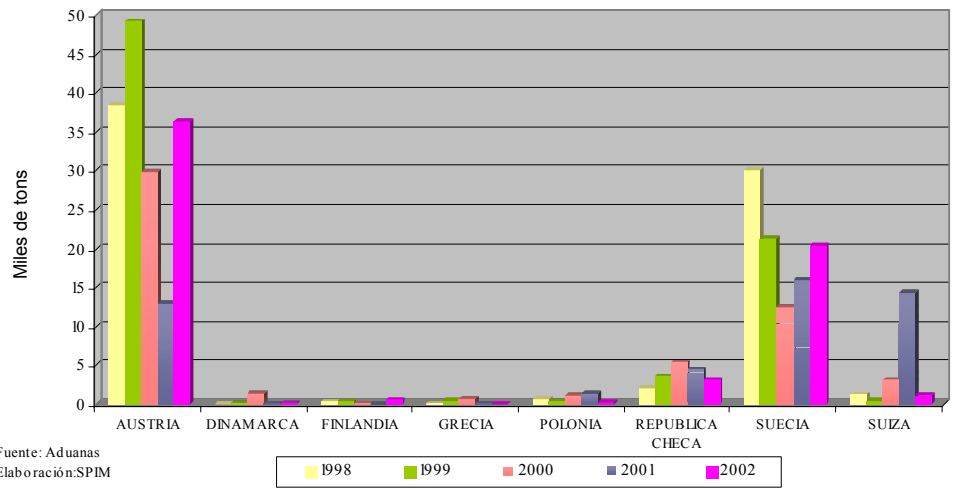
- En el caso de las importaciones, son Austria y Suecia los países con la media más alta, siendo origen de 34 miles de tons y 20 miles de tons respectivamente. La evolución seguida por este segundo grupo en el período de estudio, ha experimentado un decrecimiento medio anual de -4,1%, siendo Dinamarca (27,6%), Finlandia (13,3%) y la República Checa (9,7%) los únicos países en los que el uso del ferrocarril ha evolucionado de forma positiva desde 1998.

EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES POR FERROCARRIL A LOS PAÍSES DEL GRUPO 2 (Miles de Tons)



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES POR FERROCARRIL DE LOS PAÍSES DEL GRUPO 2 (Miles de Tons)



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

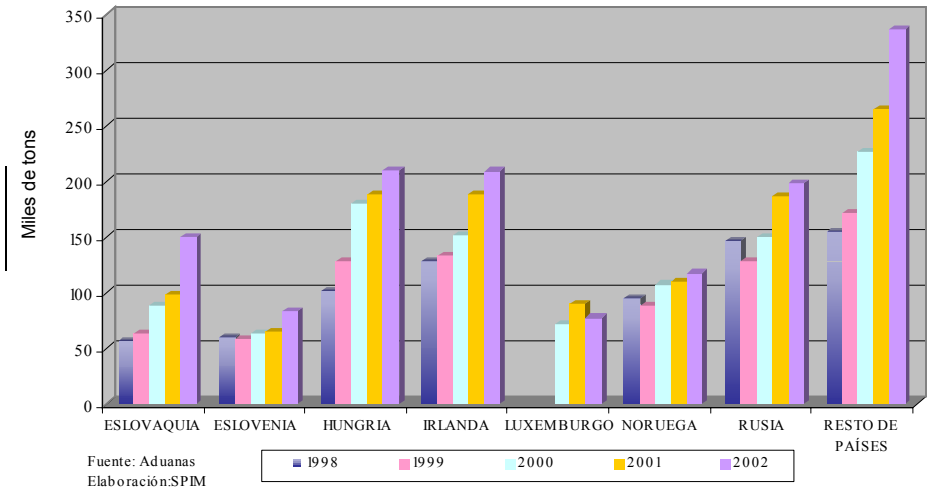
"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

Eslovaquia y Hungría registran los mayores crecimientos de los flujos de exportación por carretera

PAÍSES DEL GRUPO 3

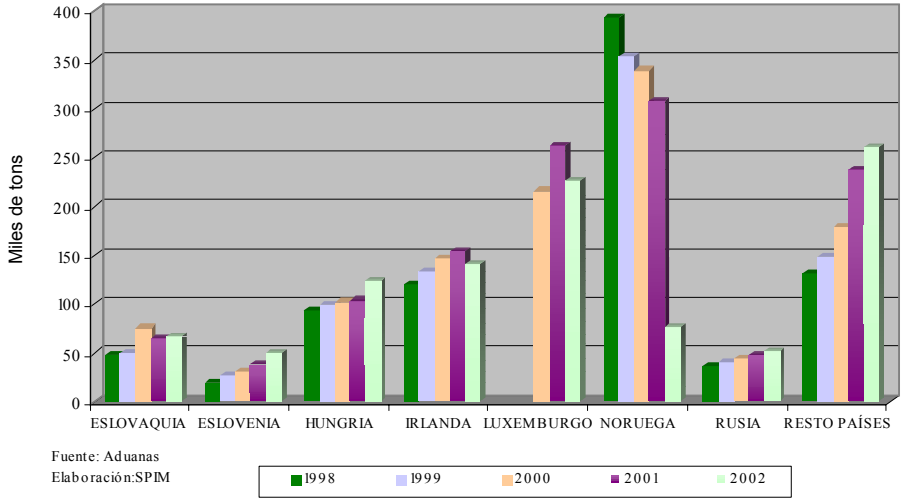
- El último grupo objeto de análisis está configurado por países tales como Eslovaquia, Eslovenia, Hungría, Irlanda, Luxemburgo, Noruega y Rusia, y el resto de países cuyos flujos de mercancías son inferiores a 100.000 toneladas.
- En los flujos de exportación destacan Irlanda, Rusia y Hungría con algo más de 160.000 tons cada uno, superando el volumen medio de mercancías exportadas hacia estos países en el período 98-02. No obstante, los mayores crecimientos medios interanuales se produjeron en los flujos hacia Eslovaquia (27,6%), Hungría (20,4%) e Irlanda (13,2%).
- En los flujos de importación Noruega es el origen del mayor volumen de mercancías importadas por carretera -294 miles de toneladas como media del quinquenio 98-02, a pesar de que una parte importantísima de sus tráficos se realiza por mar, y sin embargo en el período 1998-2002 es el único país en el que las importaciones por carretera presentan una tendencia negativa. Los mayores incrementos se registraron en Eslovenia (25,3%), Eslovaquia y Rusia (cerca del 9%), y Hungría (7,3%).

EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES POR CARRETERA A LOS PAÍSES DEL GRUPO 3 (Miles de Tons)



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES POR CARRETERA DE LOS PAÍSES DEL GRUPO 3 (Miles de Tons)



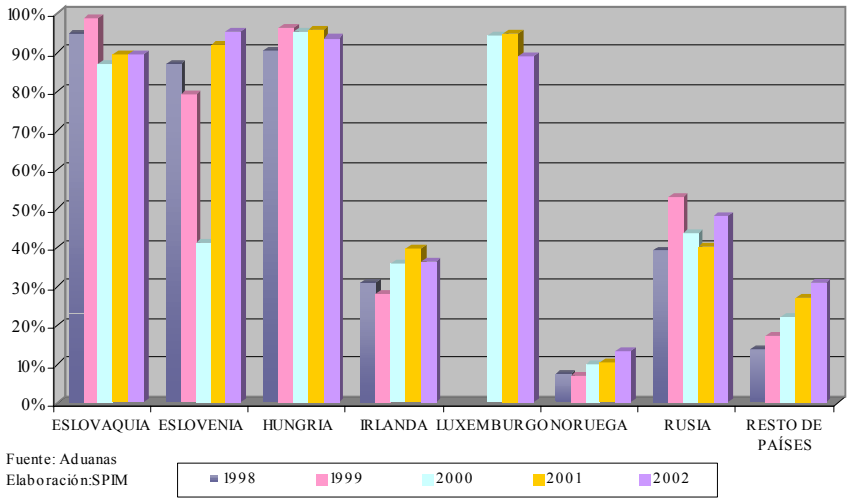
Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

La cuota de la carretera es en general más alta en las exportaciones que en las importaciones

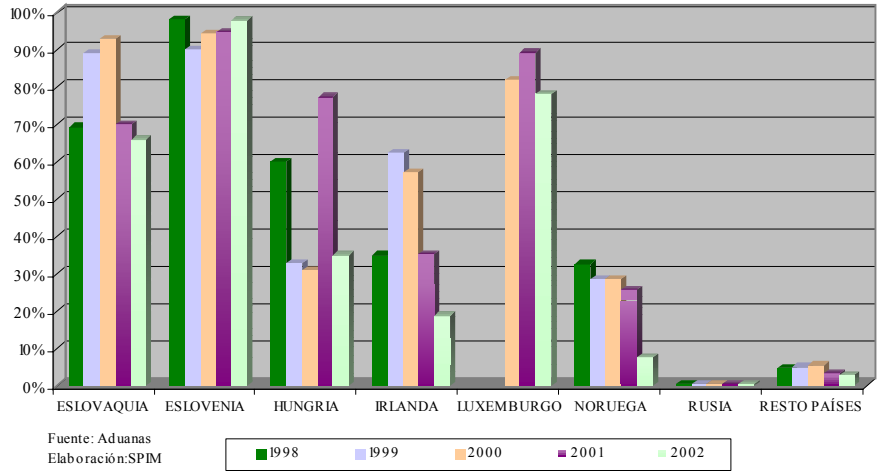
- La cuota del modo carretera de los flujos de exportación hacia los países con costa es bastante inferior a la que caracteriza a los países interiores; tal es el caso de Noruega, Irlanda y Rusia con unas cuotas del 10%, 34% y 45% respectivamente, mientras que el resto de países superan el 80% del total: Hungría (94%), Eslovaquia y Luxemburgo (ambos con una cuota del 92%) y Eslovenia (79%). Por último, la cuota media de la carretera en las exportaciones hacia el conjunto de países englobados bajo la rúbrica "Resto de Países" es del 22%, mostrando sin embargo una tendencia creciente en el período 98-02.
- Por el lado de las importaciones, la cuota por carretera de estos flujos provenientes de países tales como Rusia, Noruega y el conjunto de países englobados bajo la rúbrica "Resto de Países", alcanza valores del 0%, 25% y 4% respectivamente. En el extremo opuesto se sitúan Eslovenia (95%), Luxemburgo (83%) y Eslovaquia (77%).
- Las cuotas del modo carretera en flujo de importación muestra una tendencia decreciente en todos los países, con la única excepción de Eslovenia que se mantiene más o menos constante.

EVOLUCIÓN DE LA CUOTA POR CARRETERA DE LAS EXPORTACIONES A LOS PAÍSES DEL GRUPO 3



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

EVOLUCIÓN DE LA CUOTA POR CARRETERA DE LAS IMPORTACIONES DE LOS PAÍSES DEL GRUPO 3



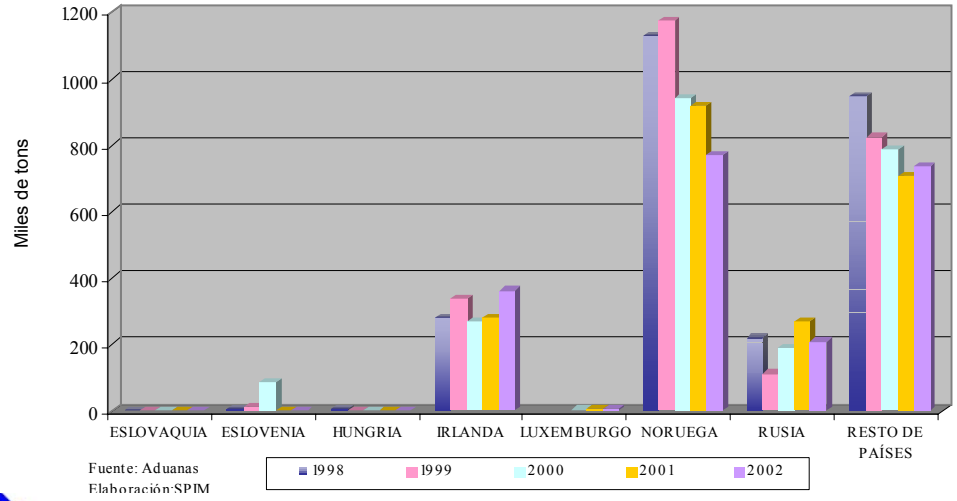
Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

Las importaciones marítimas de este tercer grupo de países muestran en términos generales una tendencia creciente, mientras que los flujos de exportación reflejan un decrecimiento

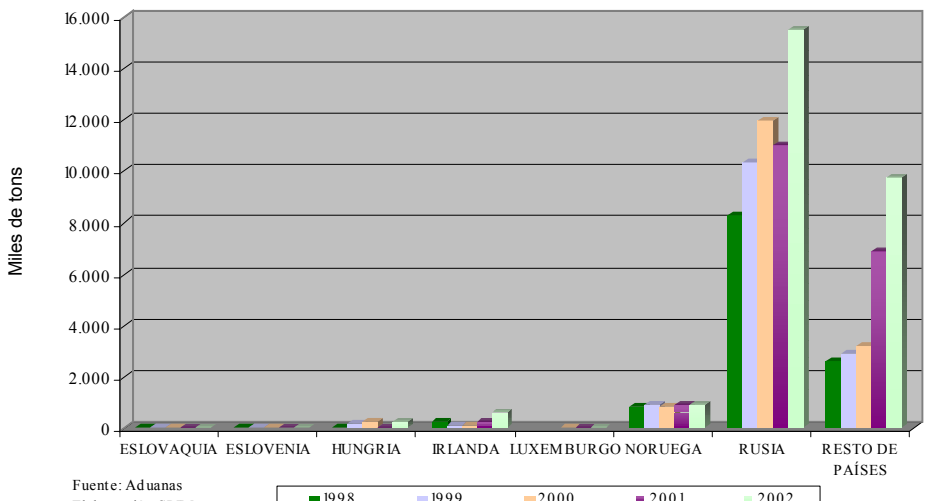
- La evolución de las exportaciones marítimas en este grupo no muestra un comportamiento homogéneo. Noruega es el mayor destino de las exportaciones marítimas, con una media de 987 miles de toneladas, si bien se caracteriza por seguir una tendencia decreciente durante todo el período de referencia (-9,1%). Luxemburgo con un volumen reducido (en torno a las 6 mil tons), destaca sin embargo por su evolución positiva desde el año 2000 (50%).
- El "resto de países" superan en su conjunto las 800 miles de tons exportadas, si bien su tendencia es decreciente.
- Por el lado de los flujos marítimos de importación, Rusia destaca sobre el resto con más de 11 millones de toneladas, utilizando la práctica totalidad de las mercancías procedentes de Rusia el modo marítimo en sus desplazamientos (99%), habiendo registrado un crecimiento medio interanual del 17% desde 1998. Noruega con una media de 875 miles de toneladas también registran crecimientos entre 1998 y 2002 (3%).
- El "resto de países" es destino de más de 5 millones de toneladas, registrando un crecimiento medio en el período analizado de casi el 40%.

EVOLUCION DE LAS EXPORTACIONES MARITIMAS A LOS PAÍSES DEL GRUPO 3 (Miles de Tons)



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES MARÍTIMAS DE LOS PAÍSES DEL GRUPO 3 (Miles de Tons)



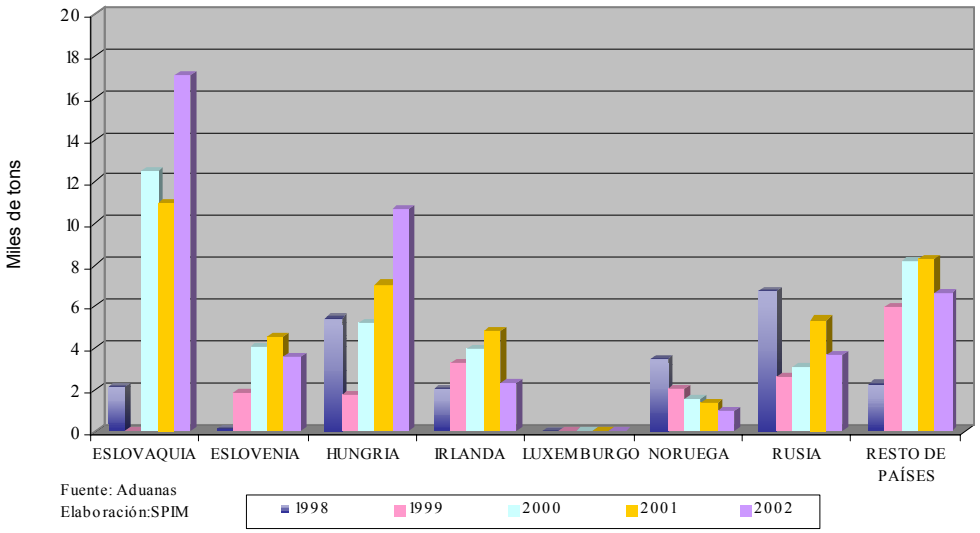
Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

El uso del transporte por ferrocarril en este tercer grupo de países ha crecido desde 1998, si bien sus cifras son muy poco significativas

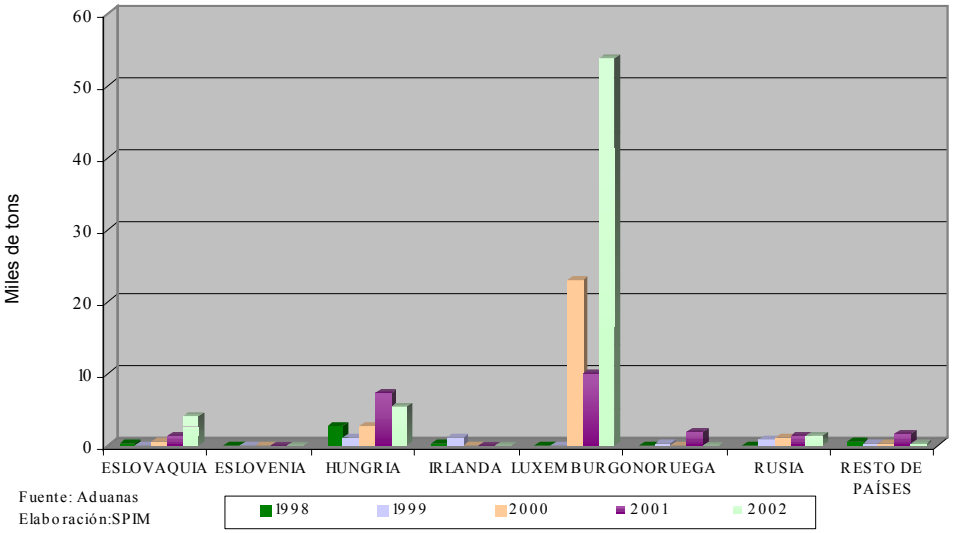
- En las exportaciones por ferrocarril de este tercer grupo de países, Eslovaquia y Hungría son los principales destinos de estos flujos no superando, en cualquier caso, las 10 mil toneladas. La evolución de las exportaciones de este grupo presenta un crecimiento medio anual del 19,2% en el quinquenio 1998-2002, las únicas excepciones son Noruega y Rusia que presentan la tendencia contraria con decrecimientos del -26,6% y -14,2%.
- En el caso de los flujos de importación, se mantiene esta evolución positiva en la práctica totalidad de los países que utilizan este modo, salvo en Eslovenia e Irlanda, en los que se ha registrado un decrecimiento medio anual del -31,3% y -45,1% respectivamente. Luxemburgo es el principal origen de las mercancías importadas por ferrocarril, con un volumen medio de 17.363 toneladas.

EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES POR FERROCARRIL A LOS PAÍSES DEL GRUPO 3 (Miles de Tons)



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES POR FERROCARRIL DE LOS PAÍSES DEL GRUPO 3 (Miles de Tons)



Fuente: Aduanas
Elaboración:SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

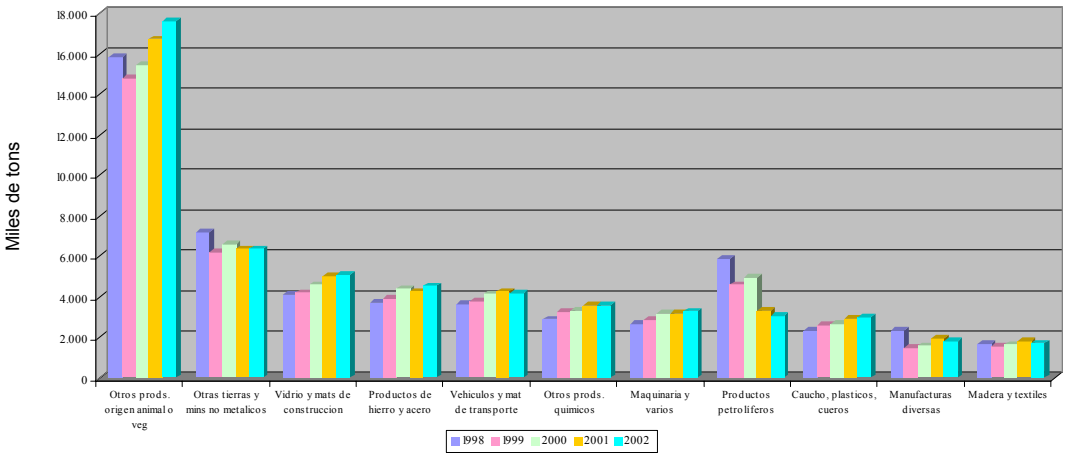
Capítulo 2.
Análisis de la demanda de transporte internacional de mercancías

Capítulo 2.1. Evolución de la demanda: Visión general
Capítulo 2.2. Evolución de la demanda por grupos de países
Capítulo 2.3. Evolución de la demanda por grupos de productos
Capítulo 2.4. Situación actual de la distribución modal: Visión general
Capítulo 2.5. Situación actual de la distribución modal por países
Capítulo 2.6. Situación actual de la distribución modal por grupos de productos
Capítulo 2.7. Situación actual de la distribución modal según origen / destino nacional

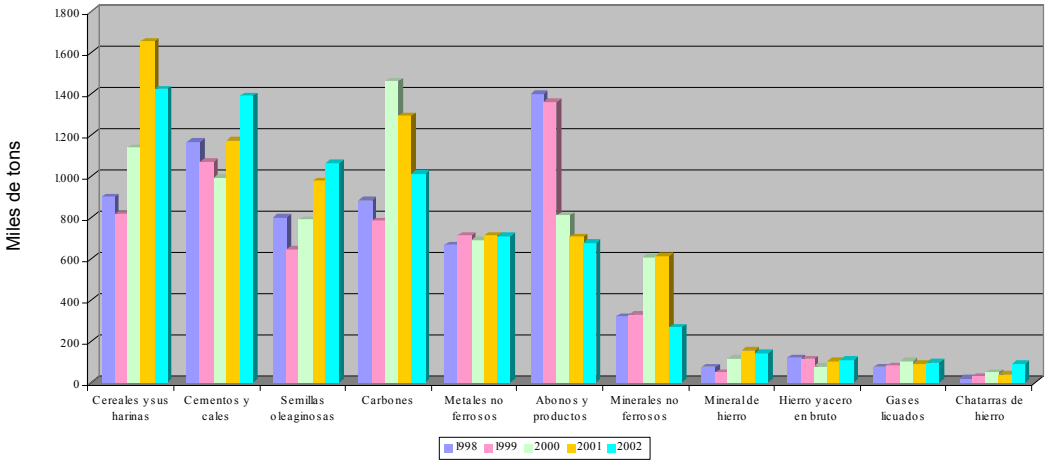
Las exportaciones, según grupos de productos, se han mantenido prácticamente constantes durante todo el periodo de estudio con un crecimiento anual medio del 1%

- Los productos de origen animal o vegetal se configuran como el tráfico de exportación más importante con un volumen superior a los 16 millones de tons, que supone el 27% del total exportado a Europa.
- La evolución de las exportaciones en los grupos de mercancías con volumen superior a 1,7 millones de tons (gráfico superior) muestra un comportamiento homogéneo, con un mayor crecimiento en el caso de los cauchos, plásticos y cueros que registran un incremento anual medio del 6,3%, sobre un crecimiento medio global del 1%. No obstante, los grupos de productos petrolíferos, de las manufacturas diversas y de otras tierras y minerales no metálicos presentan una reducción anual del volumen (-15%, -6% y -3% respectivamente).
- Los grupos de productos con volumen inferior al millón y medio de toneladas han experimentado un crecimiento medio de algo más del 2%, especialmente acentuado en las chatarras de hierro (54%), mineral de hierro (18,5%) y el grupo configurado por los cereales y sus harinas (12%). Los flujos de exportación de los abonos, de los minerales no ferrosos y del hierro y acero en bruto muestran una reducción del volumen (-16,6%, -4,3% y -2%, respect.).

EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES A EUROPA SEGÚN GRUPO DE PRODUCTOS
(Miles de Tons)



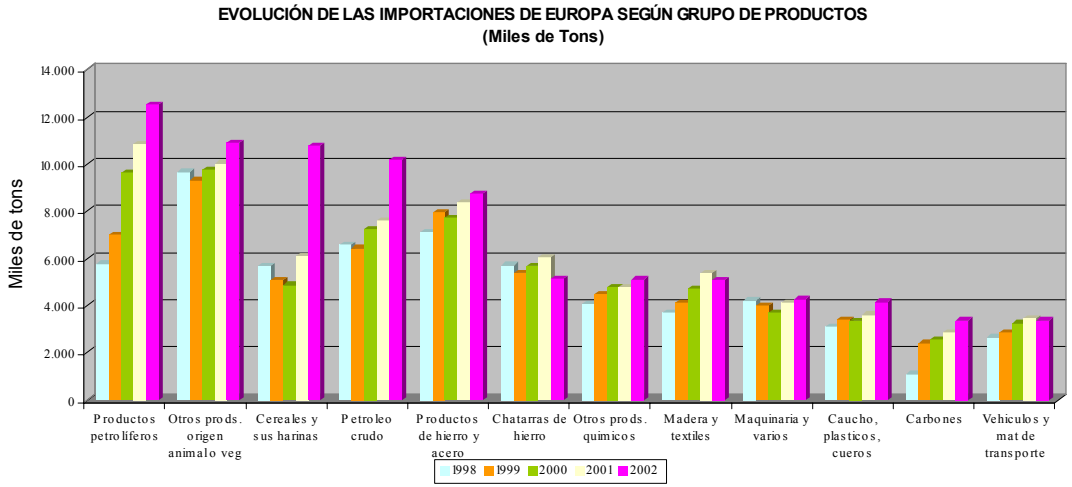
EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES A EUROPA SEGÚN GRUPO DE PRODUCTOS
(Miles de Tons)

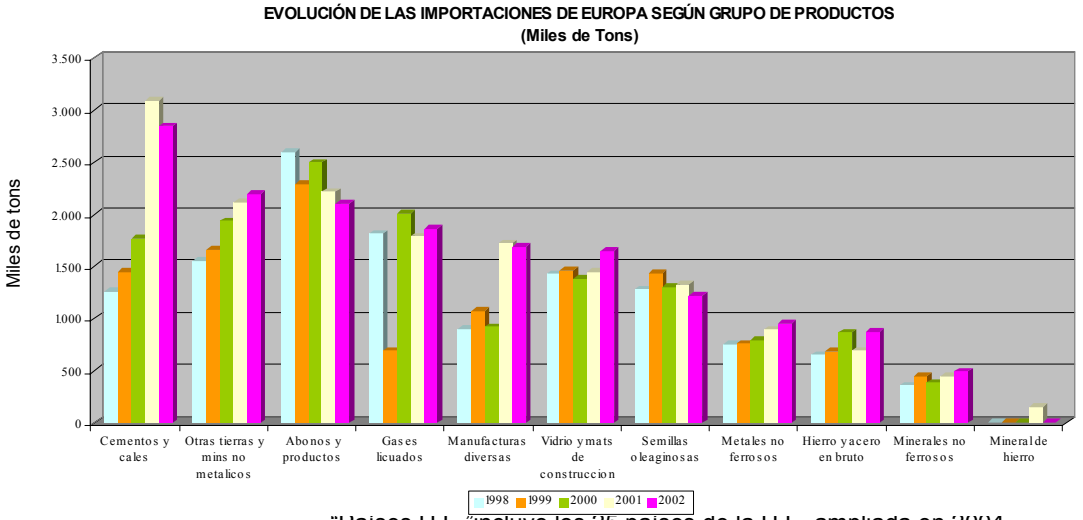


"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

La evolución de las importaciones, según grupo de productos, muestra un crecimiento medio anual en el período 1998-2002 del 8,4%

- Seis grupos de productos –productos petrolíferos, productos de origen animal o vegetal, cereales y sus harinas, petróleo crudo, productos de hierro y acero y las chatarras de hierro- representan aproximadamente el 56% del total importado de Europa.
- El grupo de productos con volúmenes de importación superior a los 3 millones de tons (primer gráfico), muestra un crecimiento anual medio en el período 1998-2001 del 9%. Los mayores crecimientos se registran en los grupos de los carbones, los productos petrolíferos y los cereales y sus harinas, que han experimentado crecimientos del 32,5%, 21,4% y 17,4% respectivamente. Únicamente las chatarras de hierro presentan un decrecimiento en dicho período del -2,6%.
- En lo que respecta a la evolución del resto de productos con volumen inferior a los 3 millones de tons, también presentan un incremento medio anual que ronda el 6%, más acusado en el grupo de los minerales de hierro y de los cementos y cales (con incrementos del 31,4% y del 22,5%, respectivamente). Tan sólo los abonos y productos y las semillas oleaginosas han experimentado una reducción en el volumen (-5% y -1%, respectivamente).





"Países U.E." incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

Capítulo 2.
Análisis de la demanda de transporte internacional de mercancías

Capítulo 2.1. Evolución de la demanda: Visión general
Capítulo 2.2. Evolución de la demanda por grupos de países
Capítulo 2.3. Evolución de la demanda por grupos de productos
Capítulo 2.4. Situación actual de la distribución modal: Visión general
Capítulo 2.5. Situación actual de la distribución modal por países
Capítulo 2.6. Situación actual de la distribución modal por grupos de productos
Capítulo 2.7. Situación actual de la distribución modal según origen / destino nacional

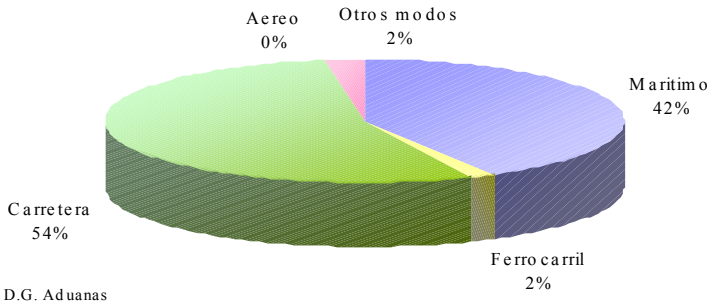
En 2002, la cuota del modo carretera en las relaciones de España con Europa fue del 54% en cuanto a volumen de transporte, y del 80% en términos de valor de las mercancías

- El comercio con los países miembros de la Unión Europea de los 25 supone el **82%** del total de las toneladas comerciadas con Europa (79% si se tratase de la UE-15) y el **95%** del valor económico (92% en el caso de la UE-15). Los flujos con los países no integrados en la UE, se limitan a un **18%** del total de los flujos (21% si se considerasen los 15 países de la antigua UE), que suponen el **5%** del valor económico total (8% en el caso de la UE-15).
- En el comercio con el área geográfica considerada en este estudio, la carretera es el modo que transporta mayor volumen de mercancías -un **54%** del total en términos de peso-. Seguido muy de cerca por el modo marítimo, encaminador del **42%** del comercio total.
- La importancia de la carretera crece considerablemente si se tiene en cuenta el valor económico de la mercancía transportada: el **80%. Ello es debido al superior valor medio de la mercancía transportada por carretera**, según se aprecia en la tabla.

VALOR MEDIO DE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS - 2002
(€ / Ton)

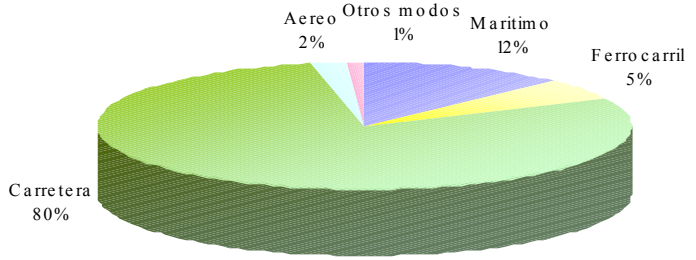
	Carretera	Marítimo	Ferrocarril	Aéreo	Otros modos
Exportación	1.740	874	5.814	48.288	487
Importación	2.283	285	3.048	48.511	736

DISTRIBUCIÓN MODAL TOTAL DEL COMERCIO DE TODOS LOS PAÍSES CONSIDERADOS (Toneladas-2002)



Fuente: D.G. Aduanas
Elaboración: SPIM

DISTRIBUCIÓN MODAL TOTAL DEL COMERCIO DE TODOS LOS PAÍSES CONSIDERADOS (Euros-2002)



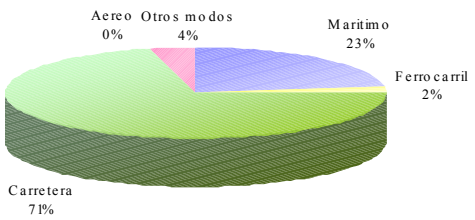
Fuente: D.G. Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

La cuota del modo carretera alcanza el 71% en las exportaciones, mientras que en las importaciones es del 43%

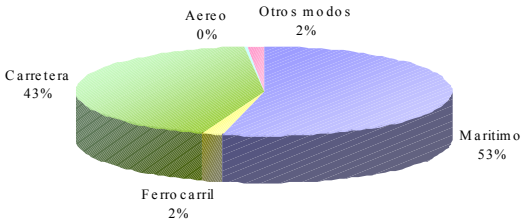
- La carretera es el modo más utilizado en el transporte de mercancías con origen en España y destino Europa, tanto en términos de peso (**71%**) como en términos monetarios donde alcanza el **79%** de la distribución modal. Este hecho está fuertemente ligado a la gran importancia que tienen en las exportaciones españolas los productos hortofrutícolas, que en su inmensa mayoría utilizan el modo carretera para su transporte.
- En cuanto a las importaciones, el transporte marítimo es el modo predominante en términos de peso, representando un **53%** del volumen total importado. No obstante, en valor económico, el transporte por carretera cobra mayor relevancia al acaparar el **80%** del valor total de los flujos de importación.

DISTRIBUCIÓN MODAL TOTAL DE LAS EXPORTACIONES - 2002 (Toneladas)



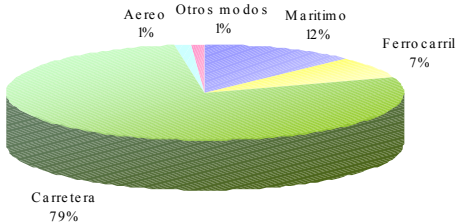
Fuente: D.G. Aduanas
Elaboración: SPIM

DISTRIBUCIÓN MODAL TOTAL DE LAS IMPORTACIONES - 2002 (Toneladas)



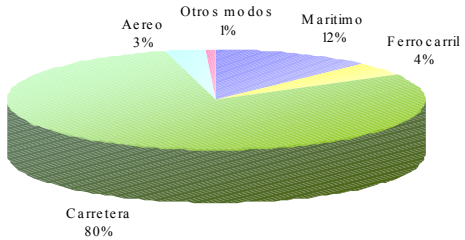
Fuente: D.G. Aduanas
Elaboración: SPIM

DISTRIBUCION MODAL TOTAL DE LAS EXPORTACIONES - 2002 (Euros)



Fuente: D.G. Aduanas
Elaboración: SPIM

DISTRIBUCIÓN MODAL TOTAL DE LAS IMPORTACIONES - 2002 (Euros)



Fuente: D.G. Aduanas
Elaboración: SPIM

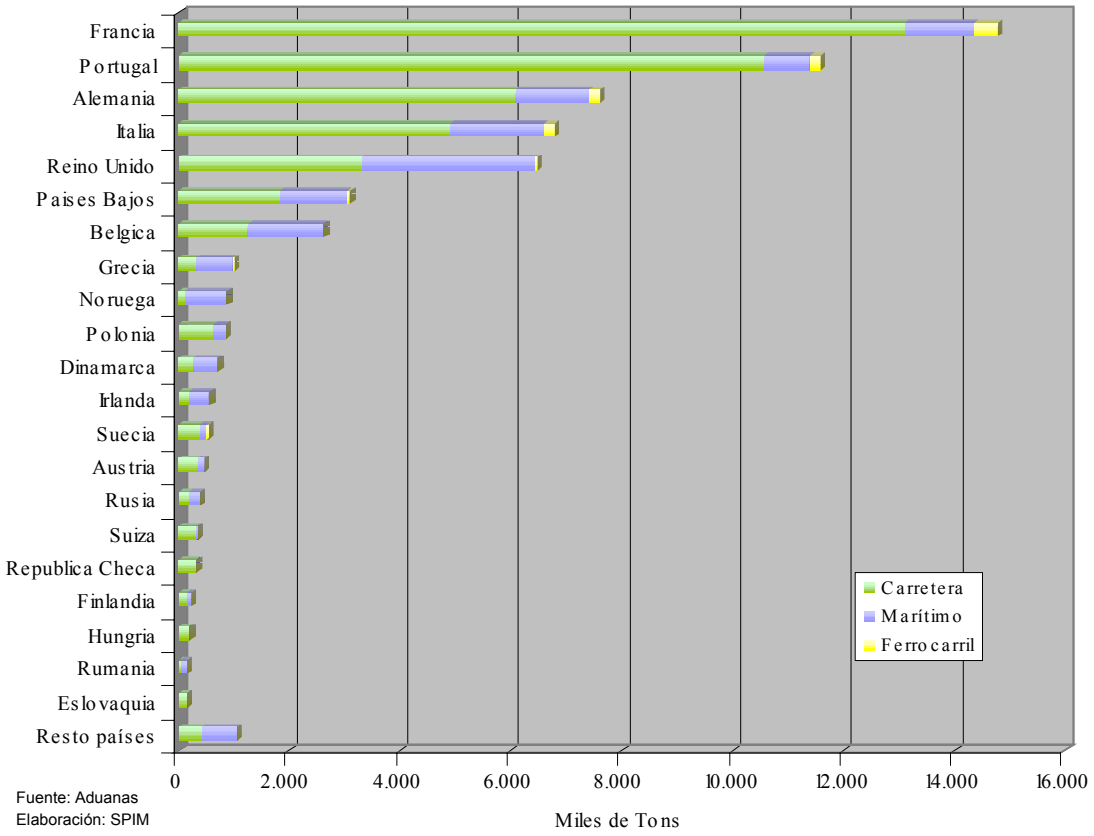
Capítulo 2.
Análisis de la demanda de transporte internacional de mercancías

Capítulo 2.1. Evolución de la demanda: Visión general
Capítulo 2.2. Evolución de la demanda por grupos de países
Capítulo 2.3. Evolución de la demanda por grupos de productos
Capítulo 2.4. Situación actual de la distribución modal: Visión general
Capítulo 2.5. Situación actual de la distribución modal por países
Capítulo 2.6. Situación actual de la distribución modal por grupos de productos
Capítulo 2.7. Situación actual de la distribución modal según origen / destino nacional

Los principales destinos de las exportaciones de mercancías por carretera son Francia, Portugal, Alemania e Italia que suponen conjuntamente el 76% del total exportado por España

- **Francia se convierte en el principal destino de las exportaciones españolas**, con un volumen de algo más de 13 millones de toneladas, el 89% de las cuales utilizan el modo carretera, concentrando los productos de origen animal y vegetal el 28% del total de los flujos de exportación. Otro 8% utilizan el modo marítimo, correspondiente básicamente a vehículos y materiales de transporte, productos petrolíferos y los cereales y sus harinas y el 3% restante, el ferrocarril.
- El 91% de las exportaciones con destino **Portugal** se realizan por carretera, modo fundamentalmente utilizado por los productos de origen animal y vegetal, vehículos y materiales de transporte y vidrio y materiales de construcción, apenas un 7% se realiza por mar y el 2% por ferrocarril.
- Con **Alemania e Italia** ocurre algo parecido, si bien el modo marítimo aumenta ligeramente su cuota. De este modo en Alemania el 80% de las exportaciones se realizan por carretera y un 18% utiliza el modo marítimo; en Italia estos porcentajes son del 72% y 25% respectivamente.
- Llama especialmente la atención el caso de los **Países Bajos** y **Bélgica**, donde la cuota de los modos carretera y marítimo son muy parecidas. El tipo de producto exportado a estos países por vía marítima puede explicar en parte la elevada utilización del mismo. Se trata de Productos petrolíferos, Otras tierras y minerales no metálicos, Cementos y cales y otro tipo de graneles en el caso de Bélgica; y de productos petrolíferos, pdtos. químicos y carbones, principalmente, en el caso de Países Bajos.

DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS A EUROPA SEGÚN PAÍSES (Miles de Tons - 2002)



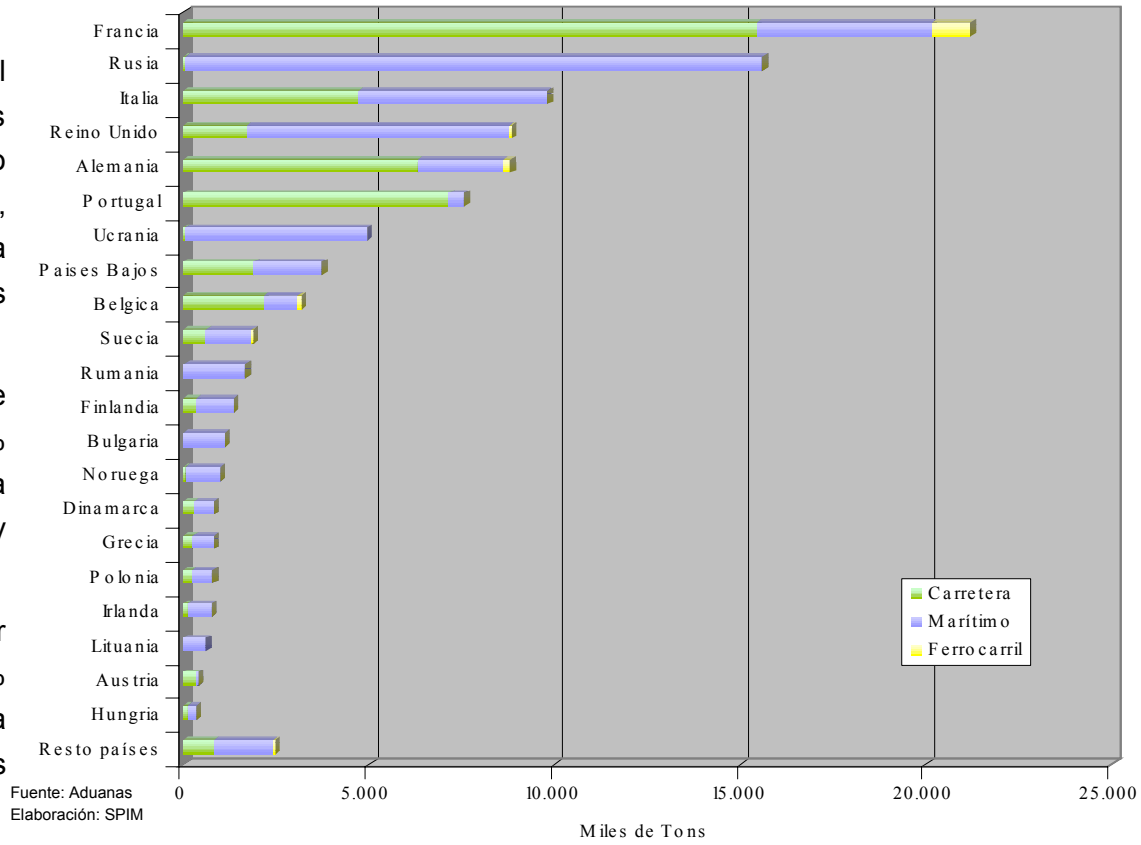
Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

Empresa Colaboradora: NEA

En el caso de las importaciones, Rusia se configura como uno de los principales países de origen y junto con Francia, Italia, Reino Unido, Alemania y Portugal suma el 76% del total importado

- Al igual que ocurría en los flujos de exportación, **Francia es el principal origen de las importaciones españolas** con un volumen de algo más de 21 millones de toneladas, el 73% de los cuales se realiza por carretera, el 22% por mar y el 2% restante por ferrocarril. Los productos de origen animal y vegetal y los cereales, son los principales usuarios de la carretera, mientras que los productos de hierro y acero, otra parte de los cereales y los productos petrolíferos suponen una parte importante de las importaciones marítimas con origen en Francia.
- En el caso de las importaciones, **Rusia** se configura como el segundo país importador con un volumen de 15,5 millones de toneladas correspondientes principalmente a petróleo crudo -47% de las importaciones con origen en Rusia-, productos petrolíferos -16%- y carbones -25%- que, debido a su naturaleza, utilizan el modo marítimo en sus desplazamientos.
- **Alemania y Portugal** realizan el transporte de sus flujos de importación principalmente por carretera –72% y 95% respectivamente-, mientras que en **Italia y Reino Unido**, la cuota del modo marítimo aumenta considerablemente -52%y 80% respectivamente-.
- En el caso de los **Países Bajos**, también destaca la similar cuota de los modos carretera y marítimo (52% y 48% respectivamente), siendo el tipo de mercancía transportada por vía marítima abonos, cereales, pdtos petrolíferos, pdtos de hierro y acero, y otros pdtos químicos.

DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS IMPORTACIONES ESPAÑOLAS DE EUROPA SEGÚN PAÍSES (Miles de Tons - 2002)



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

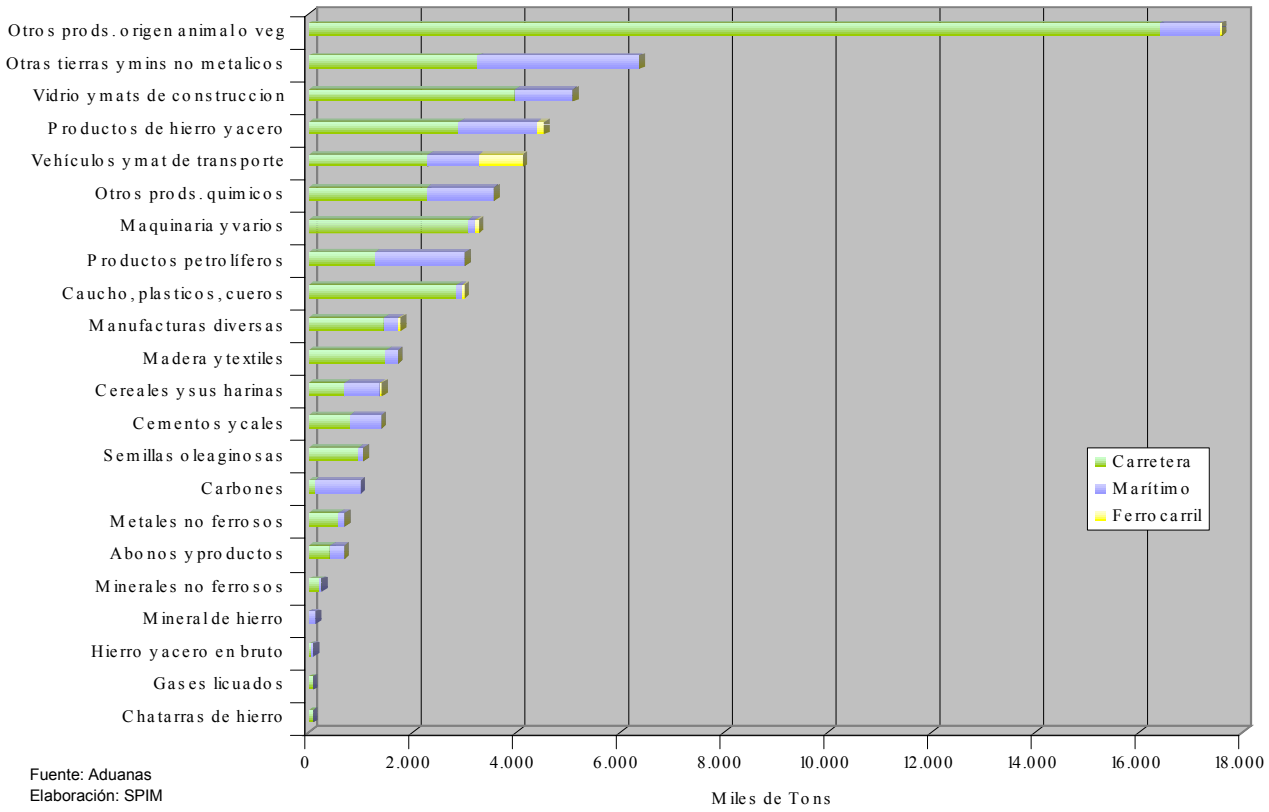
Capítulo 2.
Análisis de la demanda de transporte internacional de mercancías

Capítulo 2.1. Evolución de la demanda: Visión general
Capítulo 2.2. Evolución de la demanda por grupos de países
Capítulo 2.3. Evolución de la demanda por grupos de productos
Capítulo 2.4. Situación actual de la distribución modal: Visión general
Capítulo 2.5. Situación actual de la distribución modal por países
Capítulo 2.6. Situación actual de la distribución modal por grupos de productos
Capítulo 2.7. Situación actual de la distribución modal según origen / destino nacional

La cuota de la carretera en las exportaciones a Europa es del 74% debido al tipo de productos exportados

- **El tipo de mercancía exportada desde España hacia Europa explica el elevado uso del modo carretera en esos flujos** -el 74% en total-, pues los productos hortofrutícolas y otros productos de alimentación representan por sí solos el 29% del total de los flujos de exportación.
- Cinco grupos de productos -productos de origen animal o vegetal, otras tierras y minerales no metálicos, vidrios y materiales de construcción, productos de hierro y acero y vehículos y materiales de transporte- suponen casi el 60% del total exportado a Europa.
- El mayor uso del modo carretera (porcentualmente) se da en las chatarras de hierro (99% del total exportado de este grupo de productos), caucho, plásticos y cueros (95%), maquinaria y varios (94%), y los productos hortofrutícolas y otros productos de alimentación (93%).
- Adicionalmente, otras mercancías con volúmenes relevantes presentan una cuota de la carretera superior al 60%: madera y textiles (88%), manufacturas diversas (82%), vidrio y materiales de construcción (78%), productos de hierro y acero (64%) y otros productos químicos (63%).

DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS A EUROPA SEGÚN GRUPOS DE PRODUCTOS (Miles de tons 2002)



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

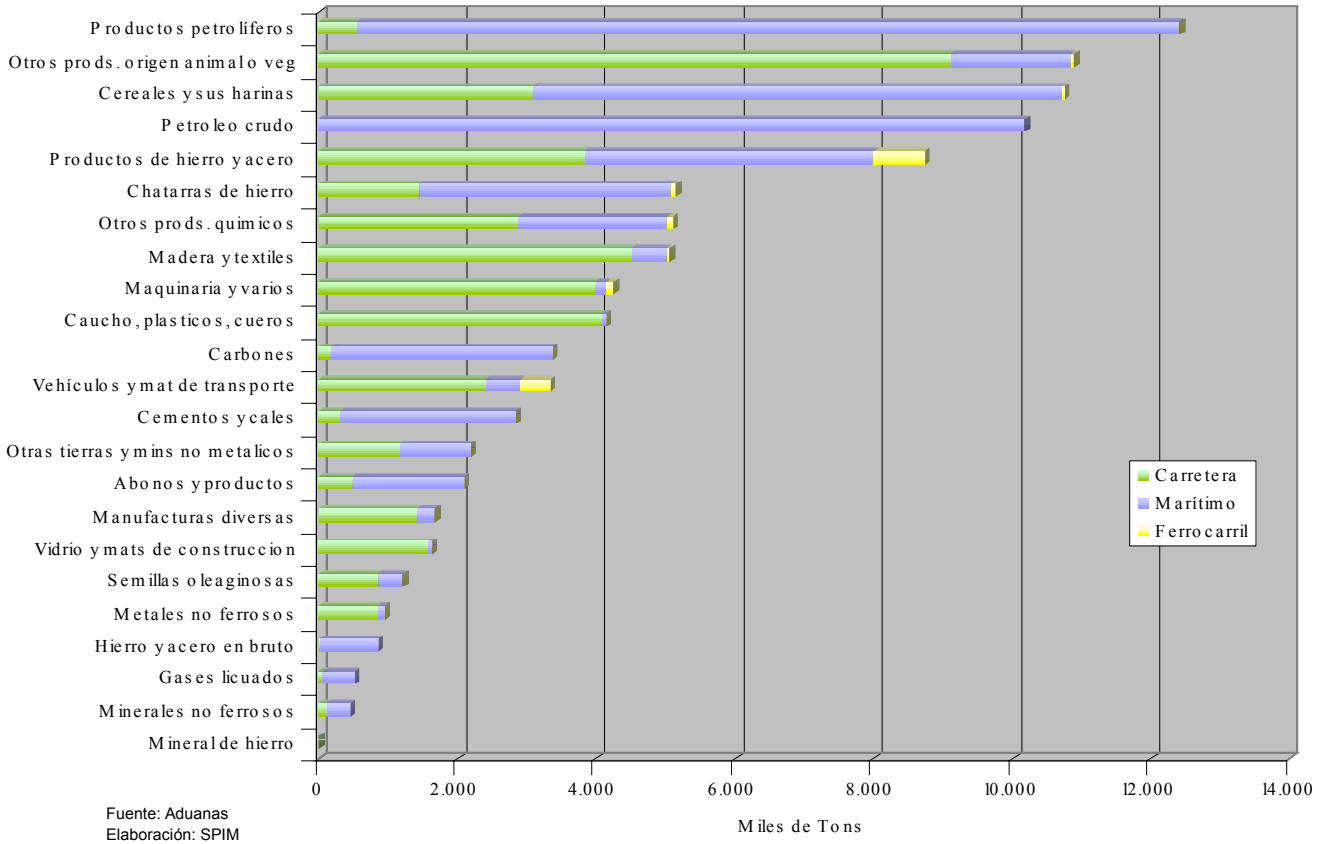
En las importaciones de Europa la cuota del modo carretera es del 44%, por debajo de la del modo marítimo debido a la mayor presencia de graneles

- Al contrario de lo que ocurría con las exportaciones, **en los flujos de importación se da una presencia muy superior de productos "usuarios" del modo marítimo**, lo que eleva la cuota de este modo hasta el 54%. Si se excluyese a Rusia –principal usuaria del modo marítimo-, este porcentaje se reduciría al 39%.

- Cinco grupos de mercancías representan algo más del 50% de los flujos de importación: productos petrolíferos (13%), productos hortofrutícolas y de origen animal (11%), cereales y sus harinas (11%), petróleo crudo (10%) y productos de hierro y acero (9%).

- Sin embargo, **los grupos de productos con mayores volúmenes de importación presentan baja cuota de la carretera,** con la excepción de los productos hortofrutícolas y otros productos de alimentación (84%). Los productos petrolíferos y el petróleo crudo, con unas cuotas de la carretera del 4% y 0% respectivamente, utilizan el modo marítimo para realizar sus desplazamientos.

DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS IMPORTACIONES ESPAÑOLAS DE EUROPA SEGÚN GRUPOS DE PRODUCTOS (Miles de tons 2002)



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

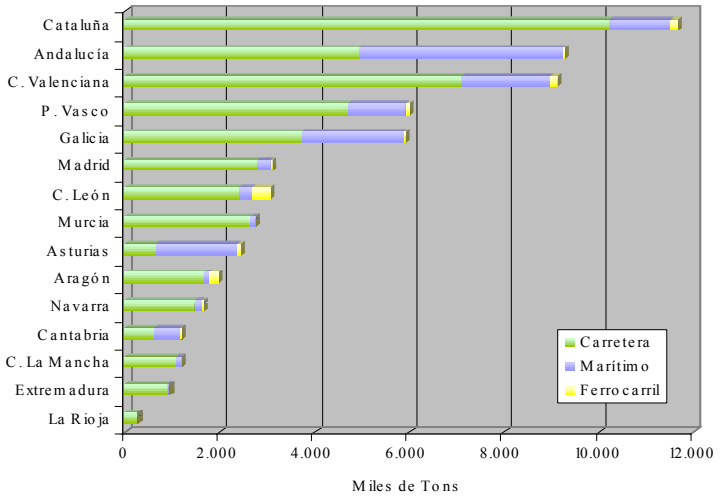
Capítulo 2.
Análisis de la demanda de transporte internacional de mercancías

Capítulo 2.1. Evolución de la demanda: Visión general
Capítulo 2.2. Evolución de la demanda por grupos de países
Capítulo 2.3. Evolución de la demanda por grupos de productos
Capítulo 2.4. Situación actual de la distribución modal: Visión general
Capítulo 2.5. Situación actual de la distribución modal por países
Capítulo 2.6. Situación actual de la distribución modal por grupos de productos
Capítulo 2.7. Situación actual de la distribución modal según origen / destino nacional

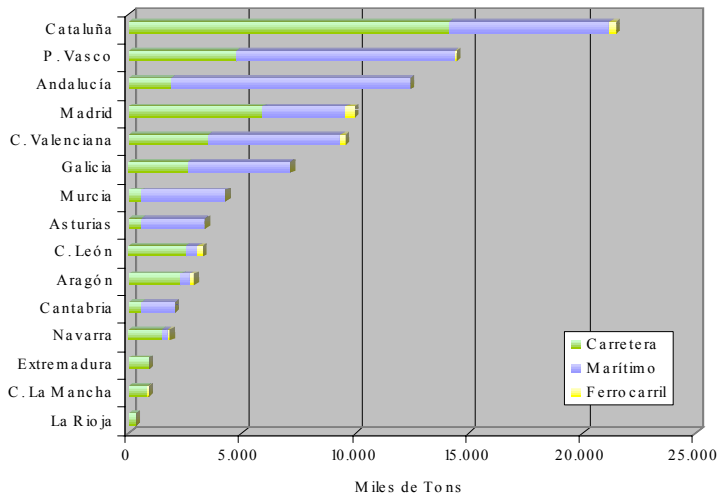
Cataluña es el principal origen y destino de los intercambios con Europa, siendo la cuota de la carretera del 88% en las exportaciones y del 66% en las importaciones

- **El modo carretera es el más utilizado en los flujos de exportación con origen en la gran mayoría de las Comunidades españolas; las únicas excepciones se dan en las Comunidades periféricas y costeras, que hacen mayor uso del modo marítimo,** tal es el caso de Asturias -que utiliza el modo marítimo en el 70% de sus exportaciones hacia Europa-, Cantabria y Andalucía -ambas con una cuota marítima del 46%-, seguido de lejos por Galicia -que utiliza el modo marítimo en el 36% de sus exportaciones-. Es resto de Comunidades eligen el modo carretera en una proporción superior al 78% de sus respectivos flujos de exportación. En el caso de **Andalucía**, los principales tráficos exportados son Otras tierras y minerales no metálicos -cuyo principal destino es Reino Unido-, pdtos petrolíferos -destinos: Portugal y Francia-, cereales y sus harinas -hacia Italia, Francia y Bélgica- y otros productos químicos -con destino Países Bajos y Bélgica principalmente-.
- Esta situación cambia en **las importaciones**, que **utilizan el modo marítimo en más de la mitad de estos flujos**. Las mayores cuotas del modo carretera se dan en Extremadura (98%), La Rioja (96%), Castilla La Mancha (94%), Aragón y Navarra (el 80% del total importado por cada una de ellas) y en Castilla-León (77%). Llama especialmente la atención, **la elevada cuota del modo marítimo en las importaciones hacia Andalucía**, que importa principalmente petróleo crudo desde Rusia, productos petrolíferos básicamente desde Italia y cereales y sus harinas.

DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS EXPORTACIONES A EUROPA SEGÚN CC.AA. (Miles de tons 2002)



DISTRIBUCIÓN MODAL DE LAS IMPORTACIONES DE EUROPA SEGÚN CC.AA. (Miles de tons 2002)



Capítulo 3. Análisis específico de la demanda de transporte internacional de mercancías por carretera

Capítulo 3.1. Visión general
Capítulo 3.2. Países UE
Capítulo 3.3. Países no UE
Capítulo 3.4. Según grupos de productos
Capítulo 3.5. Según origen/destino nacional

En 2002, España intercambió algo más de 88 millones de toneladas por carretera con Europa

- Los flujos de transporte presentaron en 2002 un cierto equilibrio entre importaciones y exportaciones, con algo más de 43 millones de toneladas con destino final España y 45,3 millones de toneladas con origen en España.
- Los países miembros de la recién estrenada U.E., que cuenta con 25 países miembros (los 15 anteriores a la ampliación y los 10 que se han incorporado el pasado 1 de mayo de 2004), concentran el 98% del total de los flujos. Mientras que los países no miembros de la U.E. suponen tan sólo el 2% de los tráficos de mercancías por carretera.

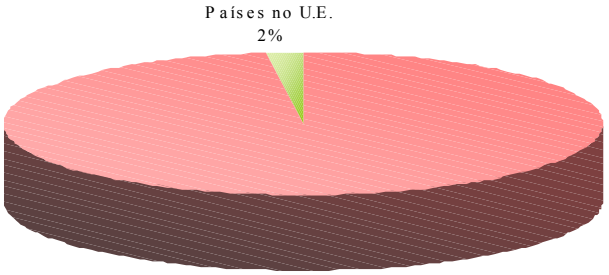
FLUJOS POR CARRETERA. MILES DE TONS. 2002

	Exportaciones	Importaciones	TOTAL
Países UE-15 (< a 1.05.04)	42.934	41.802	84.736
Países UE-25 (> a 1.05.04)	44.437	42.616	87.053
Diferencia UE 25-UE 15	1.503	815	2.318
Países no UE-25	913	429	1.342
TOTAL	**45.350**	**43.045**	**88.395**

Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

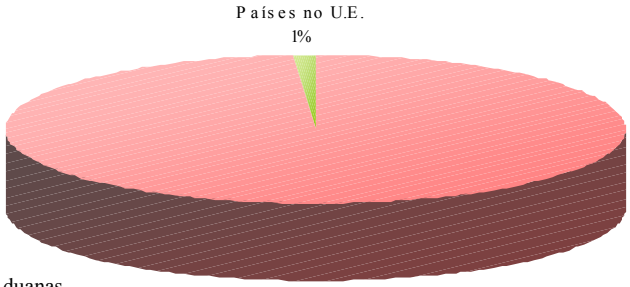
- A título comparativo, si se considera la Unión Europea de los 15 estos porcentajes apenas experimentan variaciones. De este modo, las exportaciones por carretera a los países UE-15 suponen el 95% del total exportado por este modo y las importaciones el 97%.

DISTRIBUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES POR CARRETERA ENTRE PAÍSES DE LA UE-25 Y EL RESTO DE EUROPA (Miles de Tons-2002)



Fuente: D.G. Aduanas
Elaboración: SPIM

DISTRIBUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES POR CARRETERA ENTRE PAÍSES DE LA UE-25 Y EL RESTO DE EUROPA (Miles de Tons-2002)



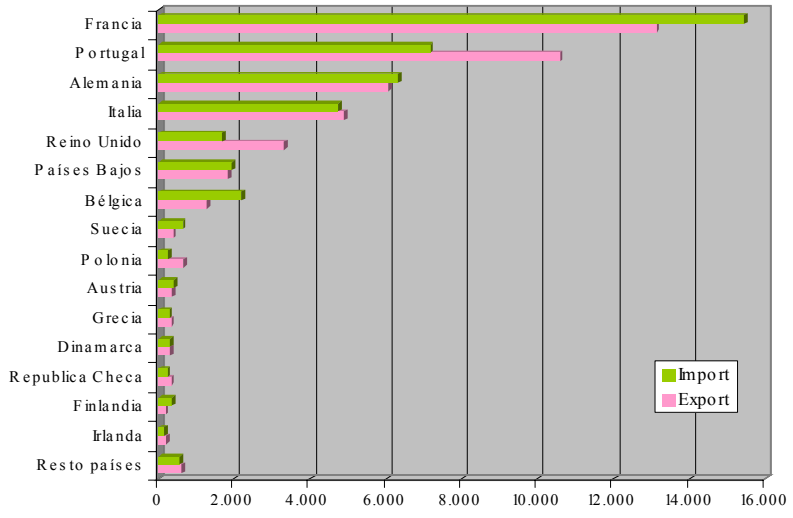
Fuente: D.G. Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

Aunque en conjunto los flujos de exportación e importación por carretera están más o menos equilibrados, existen ciertos desequilibrios según países

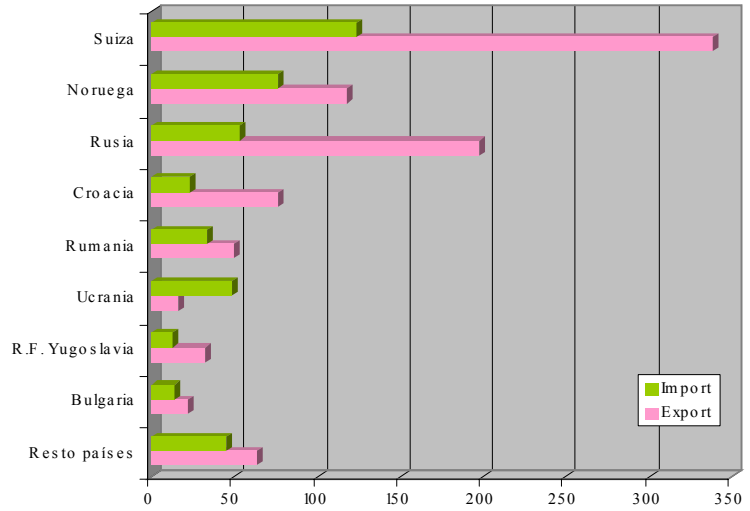
- En 2002 España presentó una balanza bastante equilibrada en sus intercambios con Europa, utilizando el modo carretera con 45,3 millones de toneladas en flujo de exportación y 43 millones de tons en flujos de importación. No obstante, el análisis por países de origen/destino muestra relaciones con ciertos desequilibrios. Tal es el caso de las relaciones con Francia, con un flujo superior de importaciones.
- También con Portugal y Reino Unido, dentro del marco de los países miembros de la U.E., se aprecian estos desequilibrios, si bien en este caso son de signo positivo (exportaciones superiores a las importaciones).
- Fuera del ámbito U.E. las exportaciones son sensiblemente mayores que las importaciones, como por ejemplo ocurre en Suiza, Rusia y Croacia entre otros, configurando la única excepción el caso de Ucrania, en que las importaciones superan las exportaciones.

IMPORTACIONES/EXPORTACIONES POR CARRETERA CON PAÍSES U.E. Miles de Tons. 2002



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

IMPORTACIONES/EXPORTACIONES POR CARRETERA CON PAÍSES NO U.E. Miles de Tons. 2002



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

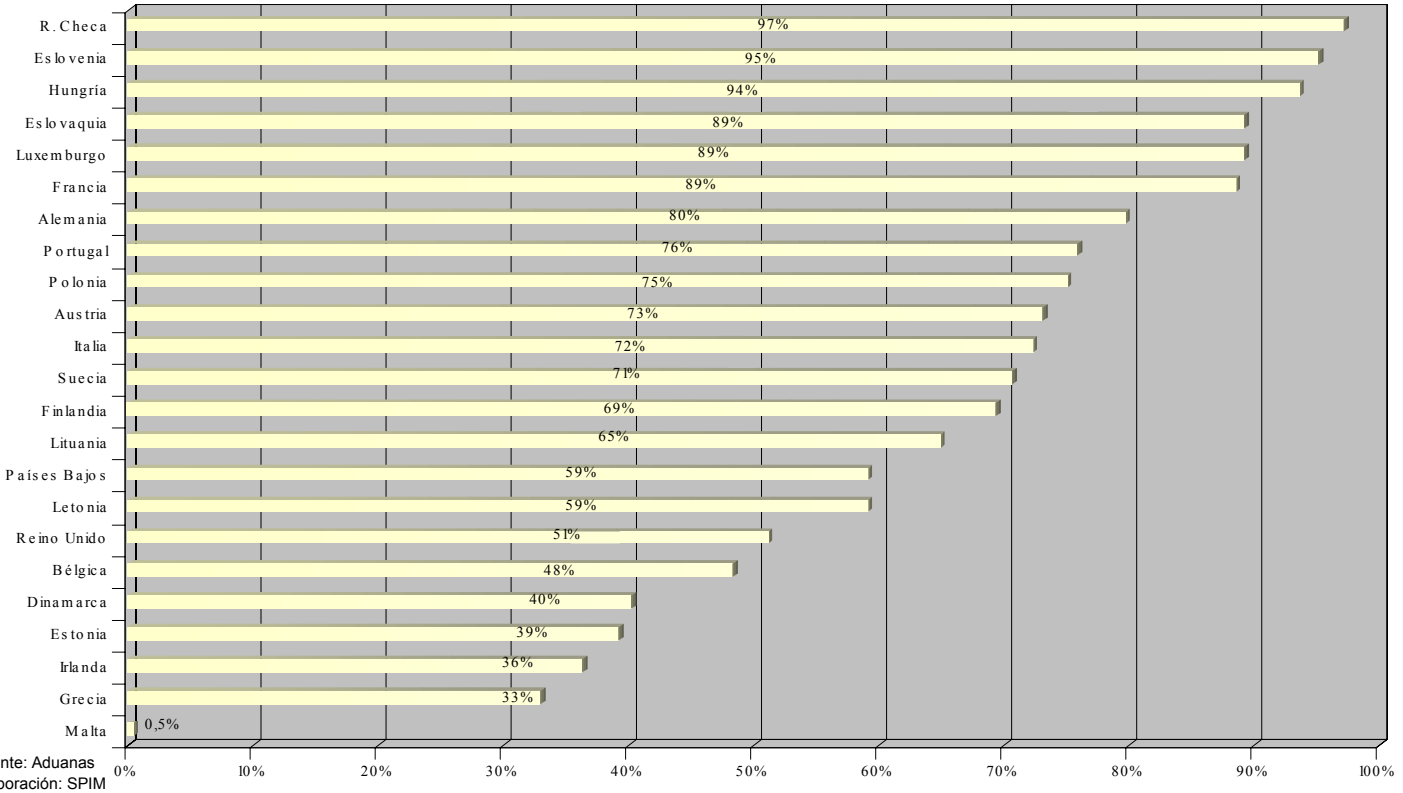
Capítulo 3. Análisis específico de la demanda de transporte internacional de mercancías por carretera

Capítulo 3.1. Visión general
Capítulo 3.2. Países UE
Capítulo 3.3. Países no UE
Capítulo 3.4. Según grupos de productos
Capítulo 3.5. Según origen/destino nacional

Las mayores cuotas modales de la carretera en las exportaciones hacia países miembros de la U.E. se dan en los intercambios con los nuevos países integrantes de la U.E. y con países fronterizos

- En el ámbito de la recién configurada U.E. de los 25 la **utilización del modo carretera en las exportaciones es del 73% sobre el total exportado.**
- De este modo, en cerca de la mitad de los países miembros de la U.E. destino de las exportaciones españolas, la cuota de la carretera supera el 70%; tal es el caso de algunos de los países recién integrados en la U.E.: R. Checa (97%), Eslovenia (95%), Hungría (94%) y Eslovaquia (89%). También en el caso de Francia y Portugal, debido a su condición de países fronterizos, y de Luxemburgo y Alemania, por ser países interiores, la carretera presenta una cuota de alrededor del 80%.
- No obstante, otros países, debido a su situación geográfica y su elevada longitud de costa, reciben por carretera una menor parte de las exportaciones, como es el caso de Grecia (33%) e Irlanda (36%).

CUOTA DEL MODO CARRETERA EN LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS A LA U.E. SEGÚN PAÍSES
(Miles de Tons - 2002)



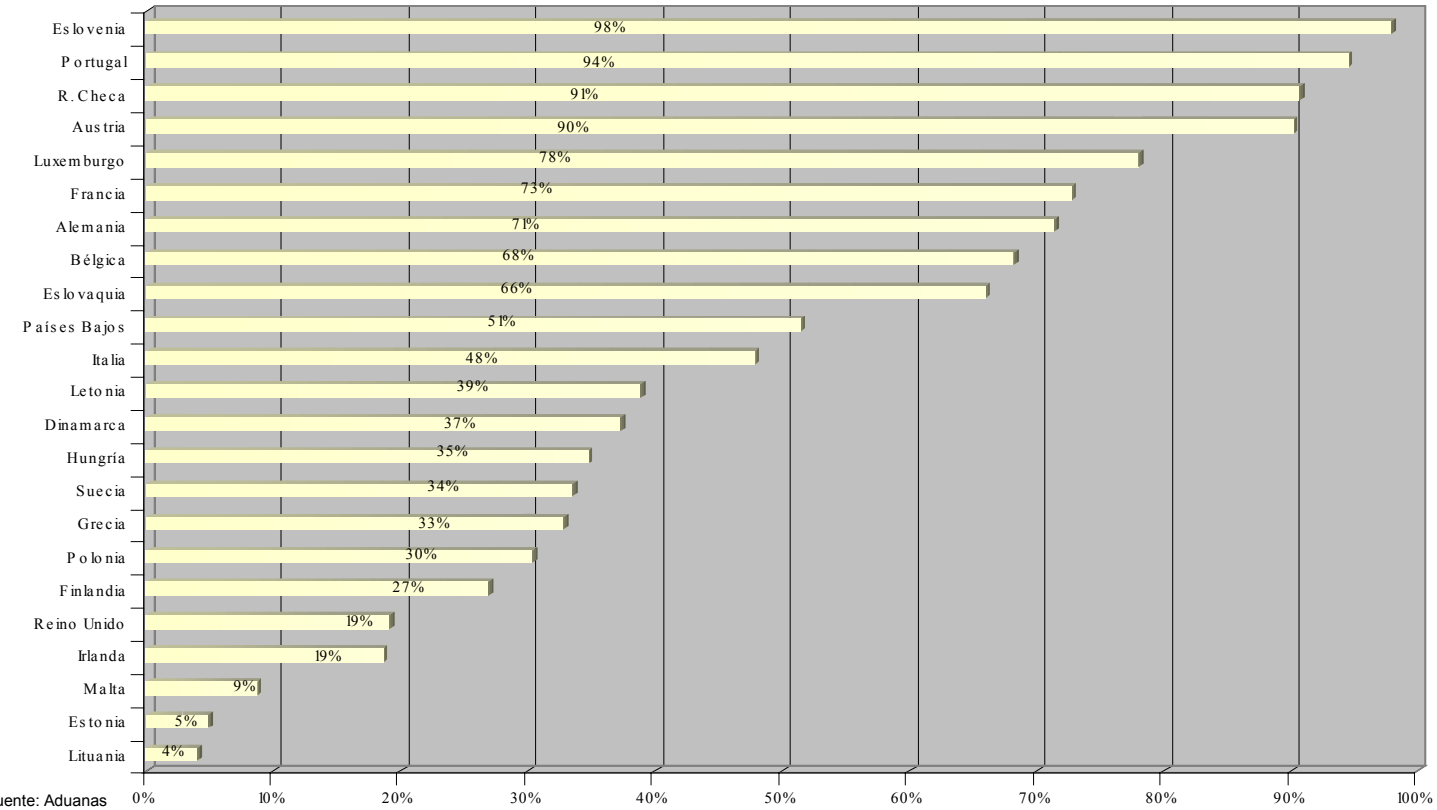
Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

La participación del modo carretera en los flujos de importación procedentes de la U.E. se reduce, respecto de las exportaciones, hasta el 59%

- En cuanto a las importaciones con origen en la U.E., la utilización del modo carretera es del 59%. En este caso, el número de países en los que la cuota de la carretera supera el 80% se reduce notablemente respecto de las exportaciones, de este modo, tan sólo en Eslovenia -con una cuota de la carretera del 98%-, Portugal -con el 94%-, la República Checa -con el 91%- y Austria -90%-, se supera este porcentaje.
- Aproximadamente el 50% de los países de la recién ampliada U.E., realizan una muy pequeña parte de sus desplazamientos (menos del 20%) por carretera. Tal es el caso de Lituania (4%), Estonia (5%), Malta (9%) e Irlanda y Reino Unido (ambas con el 19%).

CUOTA DEL MODO CARRETERA EN LAS IMPORTACIONES ESPAÑOLAS DE LA U.E. SEGÚN PAÍSES
(Miles de Tons - 2002)



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

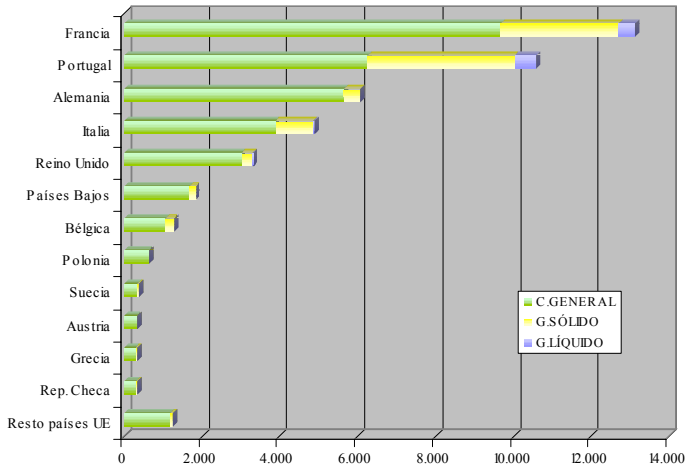
Empresa Colaboradora: Spim NEA

En los países miembros de la recién ampliada U.E. las mercancías de carga general suponen un 76% del total de los intercambios realizados por carretera con este ámbito

- Las exportaciones españolas que usan el modo carretera en sus desplazamientos hacia los países U.E. se componen en un 77% del tipo de productos que se pueden englobar bajo el epígrafe de "Carga General", correspondiendo un 21% a Graneles Sólidos y el 2% a Graneles Líquidos. En la mayoría de estos países, las mercancías de carga general exportadas por carretera superan el 80% del total exportado por este modo de transporte. En Francia, Portugal e Italia aunque la carga general también supone un porcentaje mayoritario de sus respectivas exportaciones por carretera -74%, 59% y 79% respectivamente-, los graneles sólidos que usan este modo de transporte también son representativos -23%, 36% y 20% respectivamente-.

- Similar comportamiento se da en las importaciones por carretera con origen en la UE: las mercancías de carga general suponen un 74% del total importado por carretera, los graneles sólidos un 25% y los graneles líquidos apenas un 1%. En el análisis por países, excepto Grecia – país en el que el porcentaje de carga general es del 34%, frente a los graneles sólidos que suponen el 66%-, la carga general es el tipo de mercancías mayoritario en las importaciones por carretera.

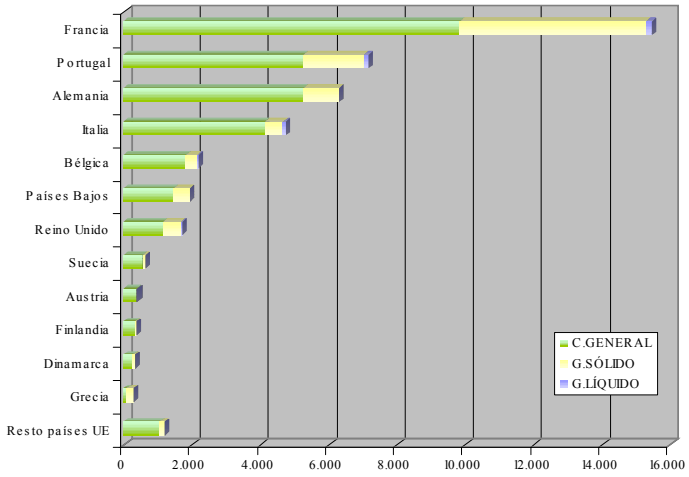
TIPO DE MERCANCÍA EN LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS POR CARRETERA A LA U.E. SEGÚN PAÍSES (Miles de tons - 2002)



Fuente: Aduanas

Elaboración: SPIM

TIPO DE MERCANCÍA EN LAS IMPORTACIONES ESPAÑOLAS POR CARRETERA DE LA U.E. SEGÚN PAÍSES (Miles de tons - 2002)



Fuente: Aduanas

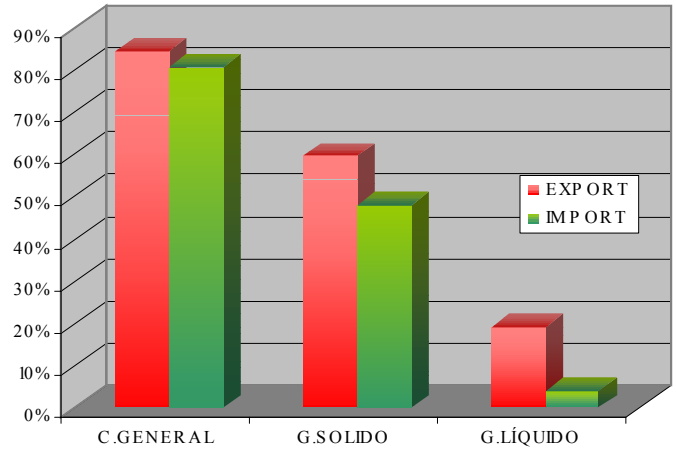
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

El 83% del total de la Carga General intercambiada con los países de la U.E. utiliza el modo carretera en sus desplazamientos

- Si se analiza la cuota de la carretera según la naturaleza de la mercancía en los intercambios españoles con los países de la U.E., se observa que el 85% de los flujos de exportación del grupo de mercancías que se engloban bajo la rúbrica Carga General se realizan por carretera, esto supone que algo más de 34 millones de toneladas de este tipo de mercancías utilizan el modo carretera en sus desplazamientos, frente a los 40,5 millones de toneladas de Carga General exportados por España. En lo que respecta a los graneles la carretera disminuye su protagonismo, especialmente en el caso de los Graneles Líquidos, de tal manera que tan sólo el19% del total de este tipo de mercancías utilizan el modo carretera.
- En el caso de las importaciones ocurre algo parecido, si bien la cuota de la carretera es inferior a la que caracteriza a las exportaciones. De este modo, el 81% de las importaciones de Carga General se realizan por carretera, el 48% en el caso de los Graneles Sólidos y apenas el 4% en el caso de los Graneles Líquidos.

CUOTA DE LA CARRETERA SEGÚN TIPO DE MERCANCÍA EN LOS INTERCAMBIOS ESPAÑOLES CON LA U.E.



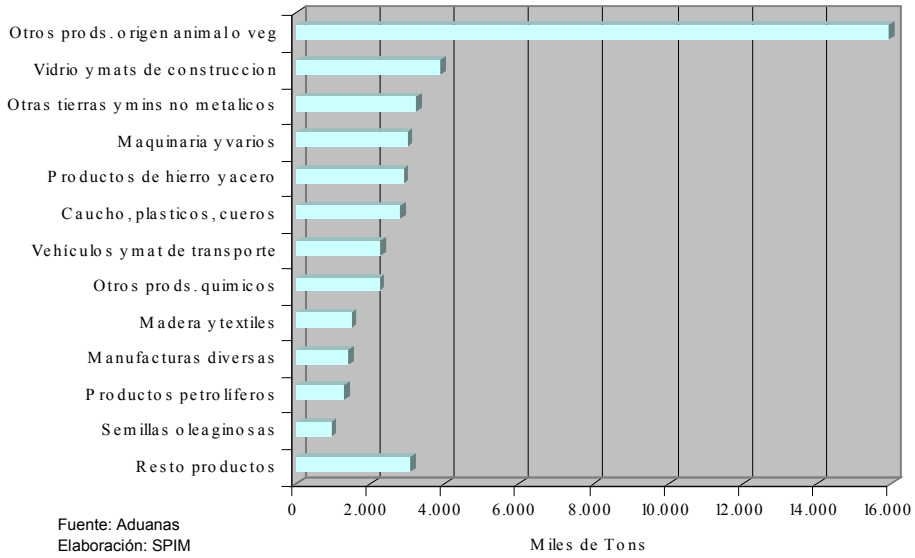
Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

Los productos de origen animal o vegetal constituyen los principales flujos intercambiados con la U.E. y representan el 36% de las exportaciones y el 21% de las importaciones por carretera

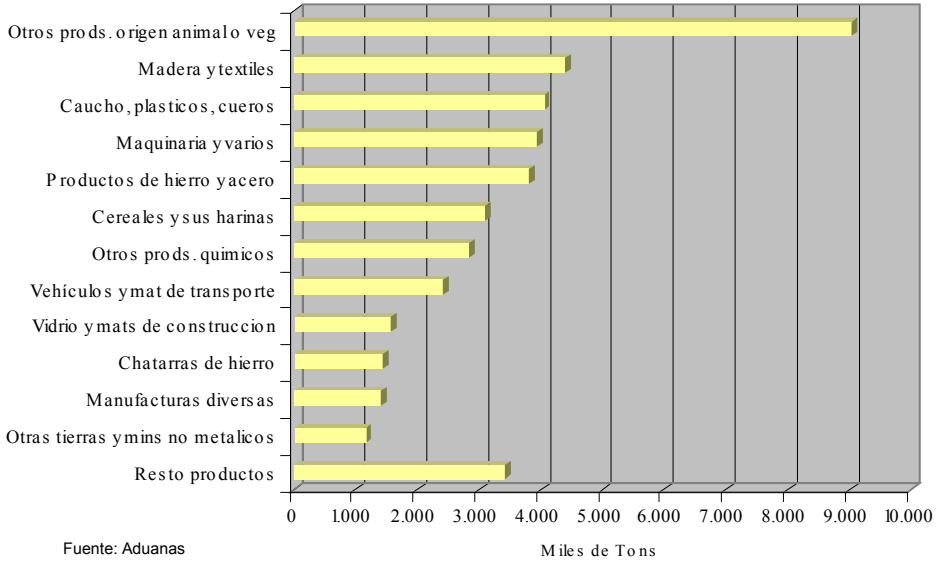
- Las exportaciones españolas usuarias del modo carretera, hacia los países de la U.E. se concentran básicamente en los **productos de origen animal o vegetal** -con cerca de 16 millones de toneladas, que suponen el 36% del total exportado-, seguido a distancia del **vidrio y materiales de construcción** -con cerca de 4 millones de tons- y el grupo de **otras tierras y minerales no metálicos** -con 3,2 millones de toneladas- suponiendo en conjunto cerca del 52% del total exportado a la Unión Europea.
- Los flujos de importación, por su parte, presentan menor concentración, y entre cuatro grupos de productos -**otros productos de origen animal o vegetal**, **maderas y textiles**, **caucho, plásticos y cueros**, y **maquinaria y varios**- alcanzan el 50% de las importaciones.

PRINCIPALES GRUPOS DE MERCANCÍAS EN LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS POR CARRETERA A PAÍSES U.E.
(Miles de Tons - 2002)



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

PRINCIPALES GRUPOS DE MERCANCÍAS EN LAS IMPORTACIONES ESPAÑOLAS POR CARRETERA DE PAÍSES U.E.
(Miles de Tons - 2002)



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

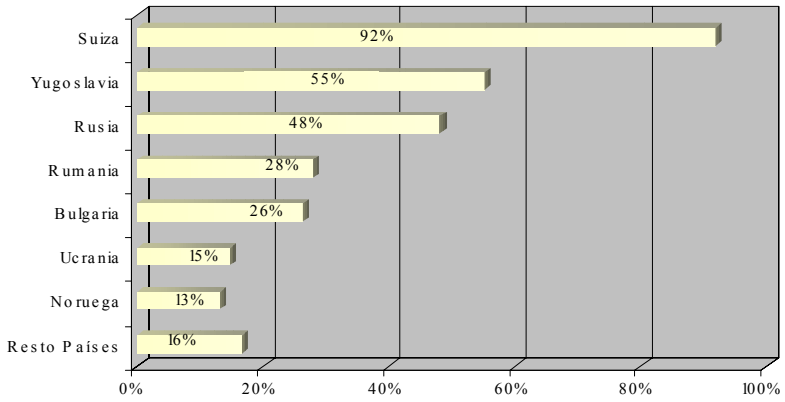
Capítulo 3.
Análisis específico de la demanda de transporte internacional de mercancías por carretera

Capítulo 3.1. Visión general
Capítulo 3.2. Países UE
Capítulo 3.3. Países no UE
Capítulo 3.4. Según grupos de productos
Capítulo 3.5. Según origen/destino nacional

En las relaciones con los países no miembros de la U.E., la cuota del modo carretera disminuye notablemente, especialmente en las importaciones donde tan sólo alcanza el 2%

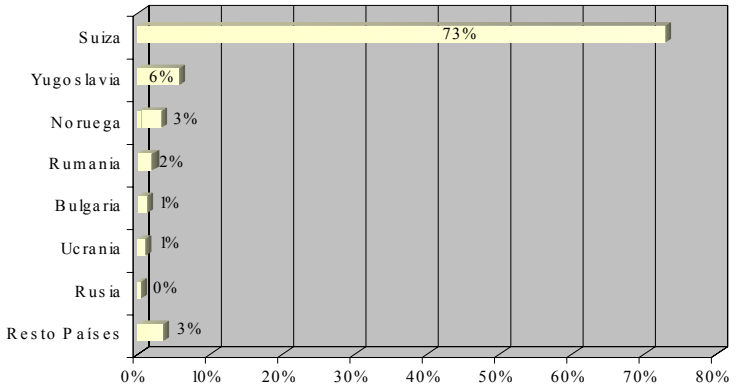
- A continuación se recogen las cuotas del modo carretera con los países que actualmente no son miembros de la U.E. Se trata de Rusia, Noruega, Ucrania, Rumania, Bulgaria, Suiza y Yugoslavia, y bajo la rúbrica "Resto de Países" se engloban aquellos cuya participación en el volumen total de mercancías dentro del ámbito de los países no U.E. no alcanza el 1%.
- En los flujos de exportación con destino países no miembros de la U.E., el modo marítimo supera al modo carretera con unas cuotas del 62% y 36% respectivamente. Tan sólo Suiza, con una cuota de la carretera del 92%, seguido muy de lejos de Yugoslavia (55%) presentan unas cuotas del modo carretera superiores al 50%.
- En cuanto a las importaciones, la participación del modo carretera se reduce drásticamente, representando tan sólo el 2% del total. El uso del modo marítimo es mayoritario en todos los casos, con la única excepción de Suiza, país en el que el modo carretera representa el 73% del total. Al igual que en el ámbito U.E. el distinto tipo de mercancía exportado e importado tiene una gran influencia en la distribución modal.

CUOTA DEL MODO CARRETERA EN LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS A PAÍSES NO MIEMBROS DE LA U.E. SEGÚN PAÍSES (Miles de Tons - 2002)



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

CUOTA DEL MODO CARRETERA EN LAS IMPORTACIONES ESPAÑOLAS DE PAÍSES NO MIEMBROS DE LA U.E. SEGÚN PAÍSES (Miles de Tons - 2002)



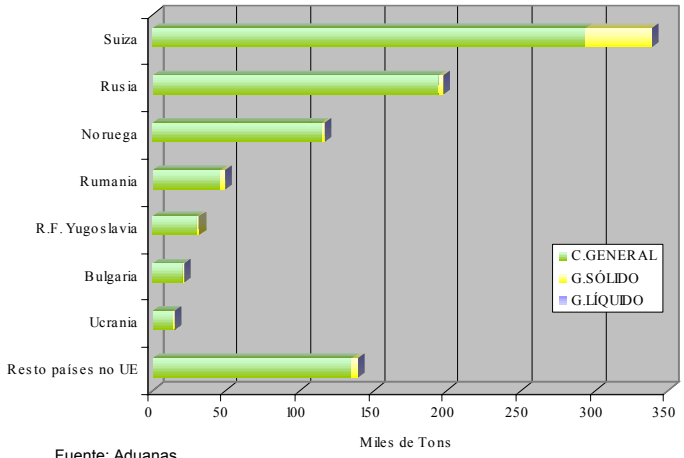
Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

En el ámbito de los países no miembros de la U.E., los graneles suponen una parte muy importante de los intercambios entre España y estos países, con una cuota del 86%

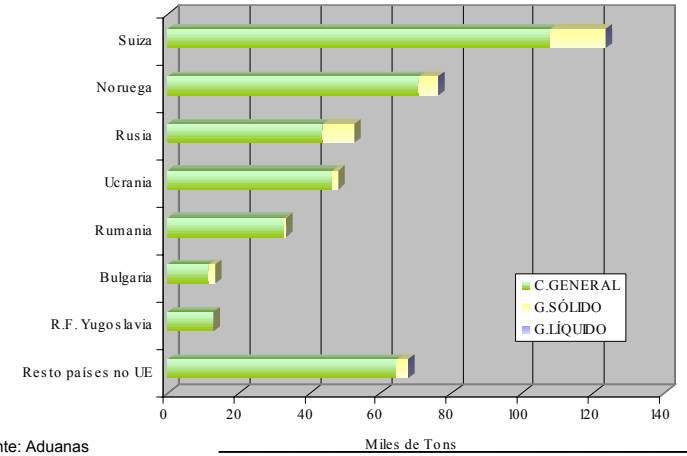
- A pesar de ser los tráficos de graneles los protagonistas de las relaciones españolas con los países no U.E., en los flujos que utilizan el modo carretera son las mercancías de carga general los más importantes. En concreto, el 93% de los intercambios por carretera corresponde a los productos englobados bajo la rúbrica de "Carga General".
- En los flujos de exportación Suiza se sitúa a la cabeza con un volumen total de 368 miles de toneladas, de los cuales un 92% utilizan el modo carretera de sus desplazamientos. De este porcentaje, aproximadamente 147.000 toneladas corresponde a otros productos de origen animal y vegetal que se realizan en su práctica totalidad por carretera. En el caso de las exportaciones por carretera que tienen Rusia por destino, son una vez más los productos de origen animal y vegetal los protagonistas.
- **En lo que respecta a las importaciones, el modo carretera apenas es representativo del total**. No obstante, los pocos tráficos realizados por carretera corresponden principalmente a mercancías de carga general (maderas, textiles, maquinaria y varios y otros productos de origen animal y vegetal en el caso de Suiza, a metales no ferrosos en el caso de Noruega y en el caso de Rusia, maderas y textiles).

TIPO DE MERCANCÍA EN LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS POR CARRETERA A PAÍSES NO U.E. (Miles de tons - 2002)



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

TIPO DE MERCANCÍA EN LAS IMPORTACIONES ESPAÑOLAS POR CARRETERA DE PAÍSES NO U.E. (Miles de tons - 2002)



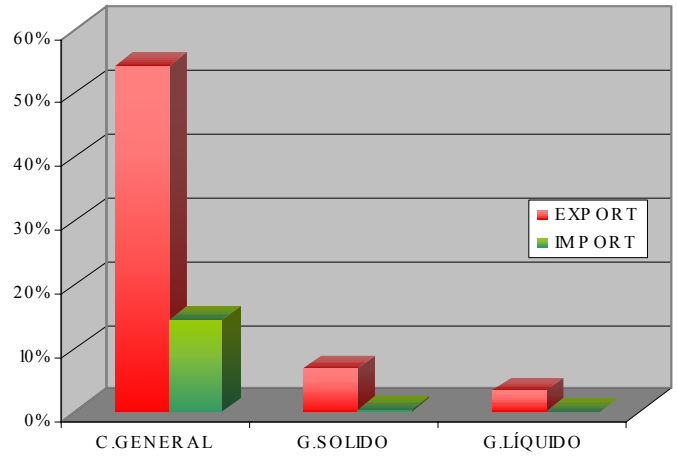
Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

En el ámbito no U.E. únicamente el 36% de los flujos de exportación y el 2% de los de importación se realizan por carretera

- Alrededor de 850 miles de toneladas pertenecientes al conjunto de mercancías que se pueden englobar bajo la rúbrica “Carga General” utilizan la carretera en sus desplazamientos con destino no U.E., sobre el más de millón y medio de toneladas exportadas que configuran este grupo de mercancías, lo que representa algo más del 54% del total exportado de Carga General. Sin embargo apenas el 7% de los flujos de exportación de Graneles Sólidos -esto es 61.000 toneladas- eligen la carretera como modo de transporte, y ni siquiera el 3% de las exportaciones de Graneles Líquidos –1.000 toneladas-.
- En el caso de los flujos de importación, únicamente el 14% la Carga General se realizan por carretera. La cuota de la carretera en las importaciones de Graneles es inapreciable sobre el total importado de este tipo de mercancías.

CUOTA DE LA CARRETERA SEGÚN TIPO DE MERCANCÍA EN LOS INTERCAMBIOS ESPAÑOLES CON LOS PAÍSES NO U.E.



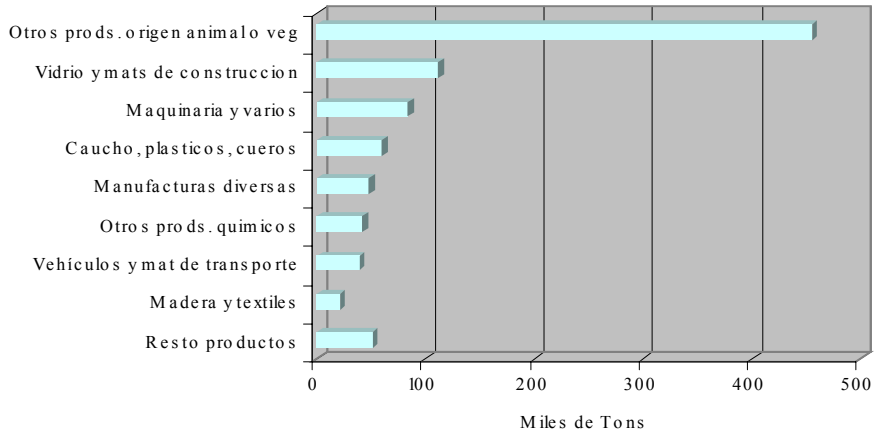
Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

“Países U.E.”incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

Los factores de localización provocan un menor uso del modo carretera del esperable por el tipo de mercancía transportada con los países no miembros de la U.E.

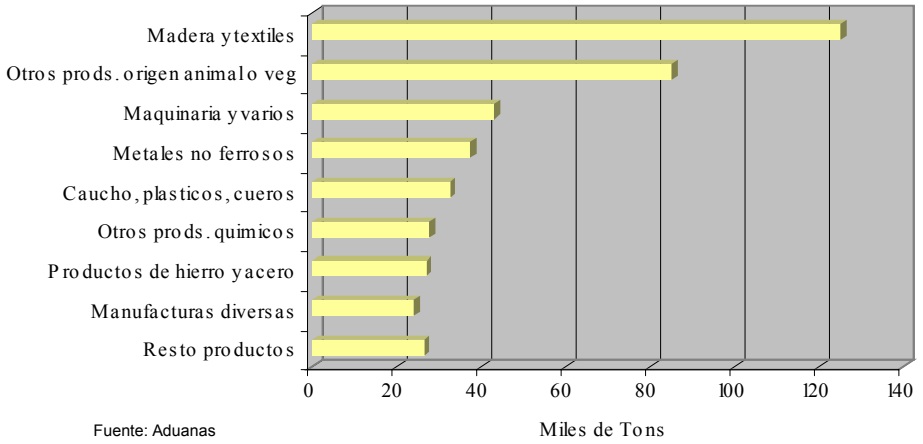
- Como se puede observar, y tanto en las exportaciones como en las importaciones por carretera a países no miembros de la U.E., existe una cierta concentración por tipo de producto. En las exportaciones esta concentración se produce en otros productos de origen animal o vegetal -que por sí solo representa el 50% del total exportado hacia países no U.E.-, seguido de lejos por el vidrio y materiales de construcción -que supone el 12% del total exportado hacia ámbito no U.E.-.
- En lo que respecta a los flujos de importación que utilizan el modo carretera, los grupos de madera y textiles, y los productos de origen animal y vegetal concentran casi el 50% de las importaciones por carretera de este grupo de países.

PRINCIPALES GRUPOS DE MERCANCÍAS EN LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS POR CARRETERA A PAÍSES NO U.E.
(Miles de Tons - 2002)



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

PRINCIPALES GRUPOS DE MERCANCÍAS EN LAS IMPORTACIONES ESPAÑOLAS POR CARRETERA DE PAÍSES NO U.E.
(Miles de Tons - 2002)



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

"Países U.E."incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

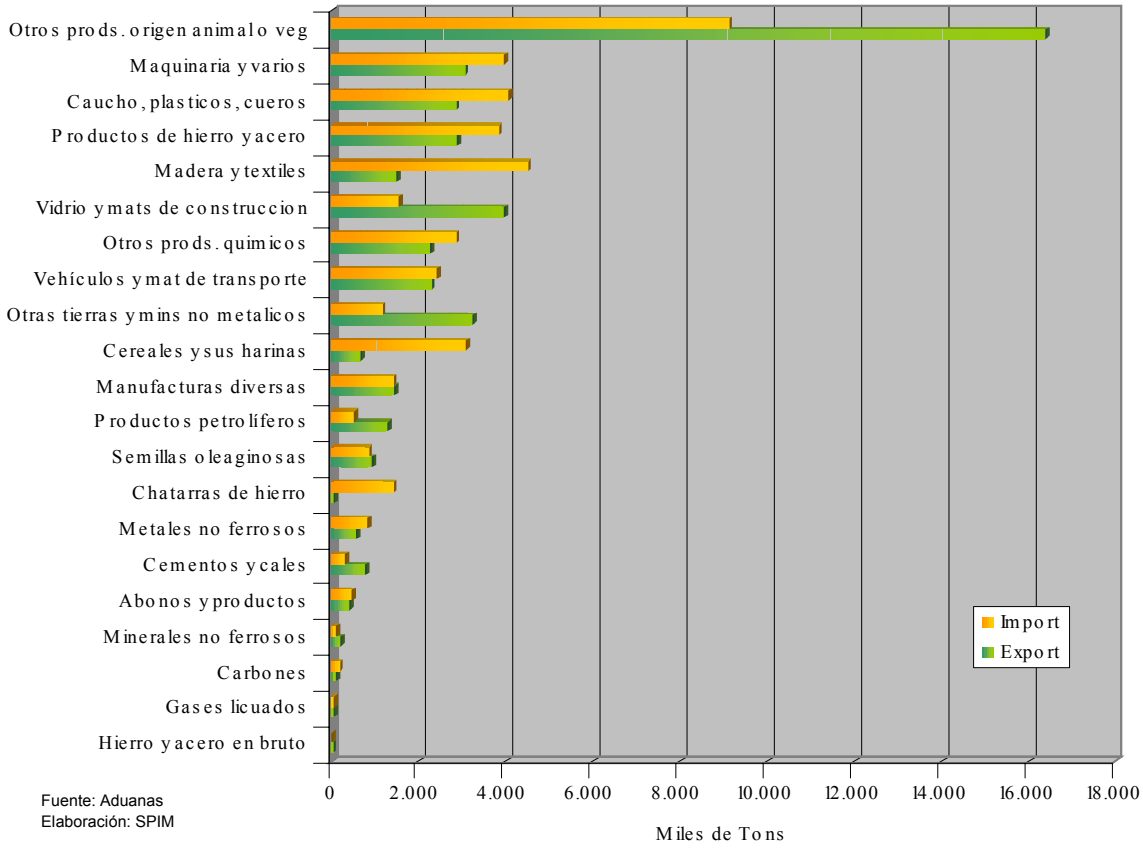
Capítulo 3.
Análisis específico de la demanda de transporte internacional de mercancías por carretera

Capítulo 3.1. Visión general
Capítulo 3.2. Países UE
Capítulo 3.3. Países no UE
Capítulo 3.4. Según grupos de productos
Capítulo 3.5. Según origen/destino nacional

Las exportaciones españolas por carretera presentan una fuerte concentración en los productos de origen animal y vegetal

- Como ya se ha visto, los flujos de comercio exterior español por carretera presentan una fuerte concentración en productos de origen animal o vegetal, en su mayoría productos hortofrutícolas perecederos, que suponen el 29% del total intercambiado.
- En efecto, el 36% de los flujos de exportación corresponde a los productos de origen animal o vegetal, que junto con el vidrio y los materiales de construcción (9%) suponen el 45% del total exportado.
- En el caso de las importaciones, los productos de alimentación (21%), el grupo del caucho, plásticos y cueros (10%), de la madera y textiles (10%), los productos de hierro y acero (9%) y maquinaria y varios (9%) suponen conjuntamente casi el 60% del total importado.
- En términos de valor de las mercancías, los grupos de “Maquinaria y varios” (31% del valor total), “Vehículos y materiales de transporte” (18%) y “Los productos de origen animal y vegetal“ (17%) se sitúan en los primeros puestos con el 66% del valor total intercambiado con Europa.

IMPORTACIONES/EXPORTACIONES POR CARRETERA SEGÚN PRODUCTO.
Miles de Tons. 2002



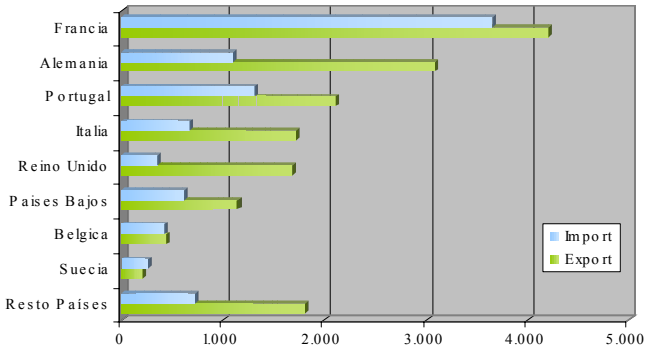
Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

“Países U.E.”incluye los 25 países de la U.E. ampliada en 2004

Francia, Alemania, Italia y Portugal se configuran como los principales expedidores y receptores de los flujos internacionales más relevantes de España

- **Los productos de origen animal y vegetal**, con un volumen total de 25,5 millones de tons se configura como el flujo más importante, duplicando los flujos de exportación a los de importación, por lo que con la mayoría de países existe un gran desequilibrio en estas mercancías. Francia, Alemania y Portugal son los principales receptores de este tráfico, representando conjuntamente el 57% de las exportaciones de este grupo de productos.
- En el grupo de **maquinaria**, las importaciones están 12 puntos por encima de las exportaciones, configurándose Alemania, Italia y Francia como los principales orígenes de estos flujos, concentrando el 70% de estas importaciones.
- En **los cauchos, plásticos y cuero**, también los flujos de importación superan a los de exportación, suponiendo Francia, Alemania e Italia el 61% de las importaciones.

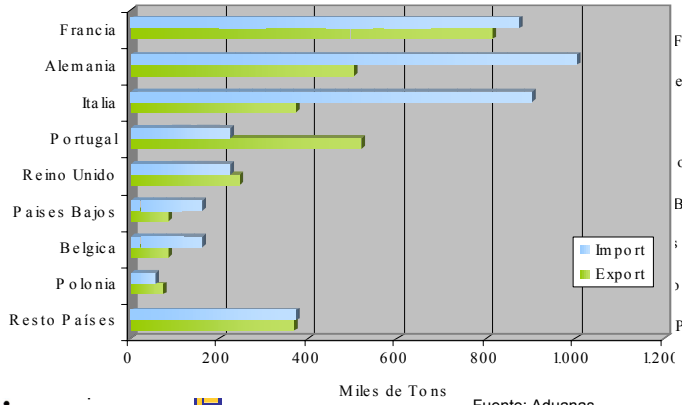
FLUJOS POR CARRETERA DE "PRODUCTOS DE ORIGEN ANIMAL O VEGETAL"SEGÚN PAÍSES
Miles de Tons. 2002



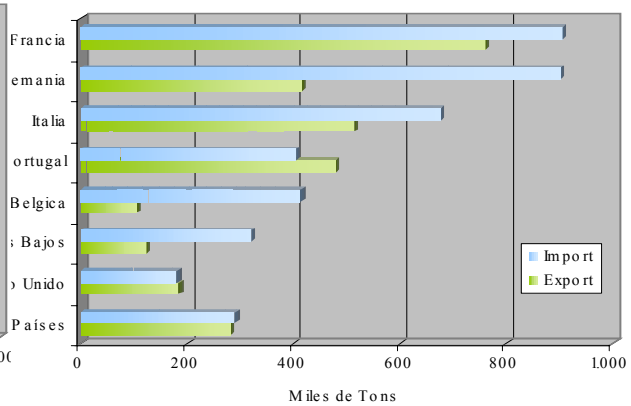
Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

- Esto se repite para los **productos de hierro y acero**, configurándose Francia, Italia y Portugal como los principales orígenes con el 67% de este flujo.

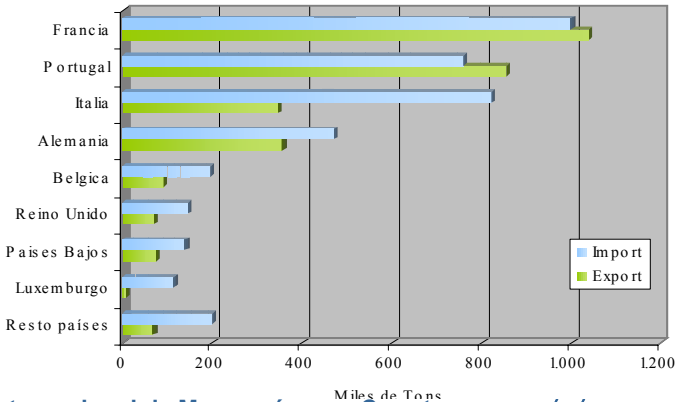
FLUJOS POR CARRETERA DE "MAQUINARIA Y VARIOS" SEGÚN PAÍSES
Miles de Tons. 2002



FLUJOS POR CARRETERA DE "CAUCHO, PLÁSTICOS Y CUERO" SEGÚN PAÍSES
Miles de Tons. 2002



FLUJOS POR CARRETERA DE "PRODUCTOS DE HIERRO Y ACERO" SEGÚN PAÍSES
Miles de Tons. 2002



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

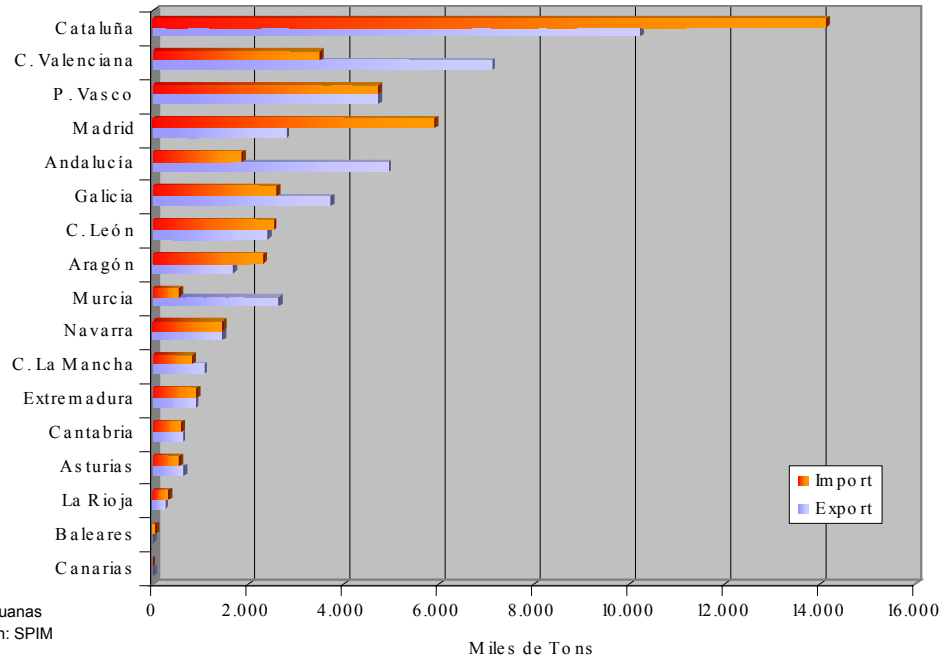
Capítulo 3.
Análisis específico de la demanda de transporte internacional de mercancías por carretera

Capítulo 3.1. Visión general
Capítulo 3.2. Países UE
Capítulo 3.3. Países no UE
Capítulo 3.4. Según grupos de productos
Capítulo 3.5. Según origen/destino nacional

El transporte internacional por carretera presenta una acusada concentración según CC.AA.: Cataluña, la C. Valenciana, el País Vasco y Madrid suponen conjuntamente el 60% del total

- A pesar de que los flujos de transporte internacional por carretera se encuentran bastante equilibrados, con 45,3 millones de toneladas de exportaciones y 43 millones de toneladas de importación, se aprecian ciertos desequilibrios según Comunidades Autónomas.
- De manera concreta, en Cataluña y Madrid las importaciones por carretera son notablemente superiores a las exportaciones. Por el contrario, la Comunidad Valenciana, Andalucía, Galicia y Murcia son Comunidades netamente expedidoras. El resto de Comunidades como el País Vasco, Castilla y León, Aragón, Navarra, etc. presentan una situación más equilibrada entre flujos de importación y exportación.

IMPORTACIONES/EXPORTACIONES POR CARRETERA POR CC.AA.
Miles de Tons. 2002

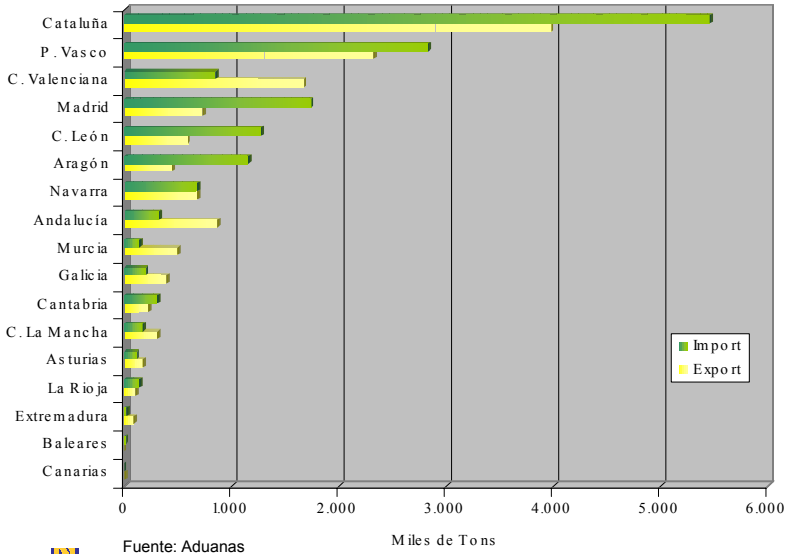


Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

Los mayores flujos con Francia y Portugal se producen con sus Comunidades fronterizas

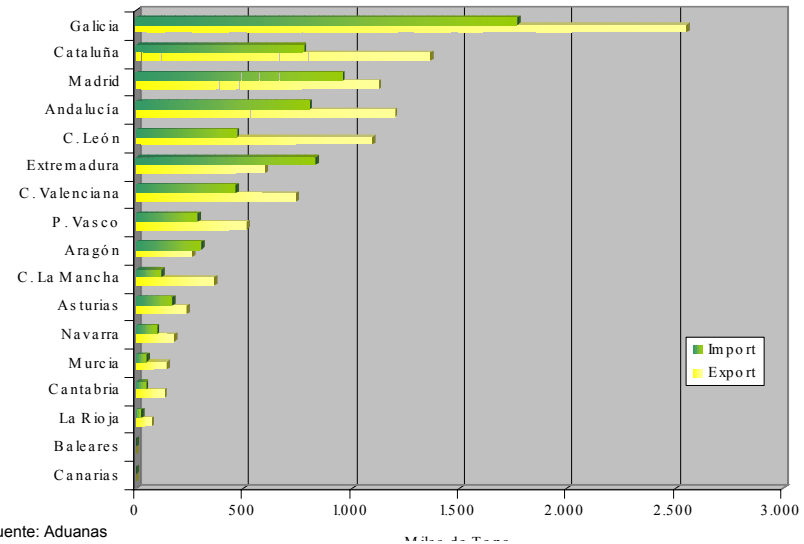
- Cataluña y el País Vasco, Comunidades fronterizas con **Francia,** son las que mayor volumen de intercambios realizan con éste país, representando el 51% de los intercambios –en concreto, el 48% de las exportaciones y el 63% de las importaciones-. En ambas Comunidades, las importaciones superan a las exportaciones. Este desequilibrio se repite en Cataluña, P. Vasco, Madrid, Castilla-León y Aragón. La situación opuesta se produce en las Comunidades de carácter netamente exportador: la Comunidad Valenciana, Andalucía y Murcia, principalmente.
- En el caso de los intercambios con **Portugal,** las exportaciones suponen el 60% de los intercambios con este país, siendo superiores, por tanto, a las importaciones, con las únicas excepciones de Extremadura y Aragón. Los mayores flujos se producen con las Comunidades fronterizas, destacando Galicia que es origen del 24% del total exportado y destino del 25% de las importaciones. Junto con Andalucía, Castilla-León y Extremadura superan el 50% de los flujos; Cataluña y Madrid, a pesar de no ser fronterizas, presentan también importantes flujos con Portugal.

TRANSPORTE POR CARRETERA CON FRANCIA
Miles de Tons. 2002



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

TRANSPORTE POR CARRETERA CON PORTUGAL
Miles de Tons. 2002

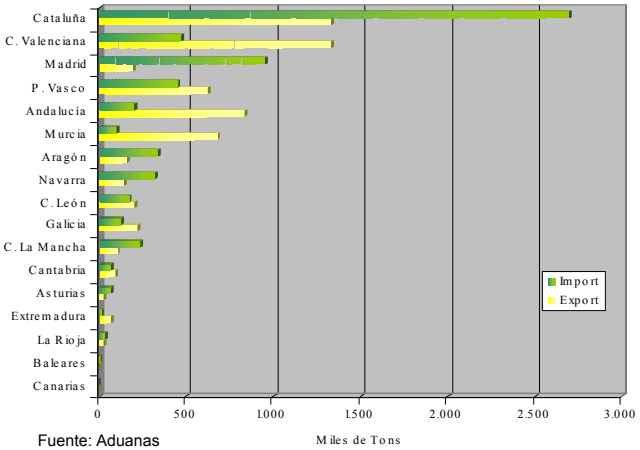


Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

Cataluña y Madrid son más receptoras que expedidoras con Alemania, Italia y Reino Unido

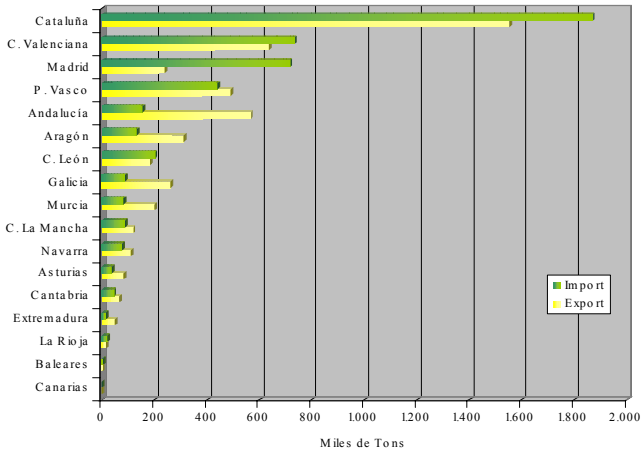
- Un tercio de los intercambios con **Alemania** se realizan con Cataluña, en concreto el 43% de las importaciones y el 22% de las exportaciones, y junto con la Comunidad Valenciana, Madrid, el País Vasco y Andalucía representan el 74% de los intercambios –71% del total exportado y 76% del importado-. Mientras Cataluña y Madrid son predominantemente importadoras, la C. Valenciana, el País Vasco y Andalucía son Comunidades netamente expedidoras.
- El comercio con **Italia** es de las mismas características que el de Alemania, siendo una vez más Cataluña y la Comunidad Valenciana los principales orígenes/destinos de los flujos con Italia, suponiendo la mitad de los intercambios con este país –45% de los flujos de exportación y 55% de los de importación-
- Con el **Reino Unido** los flujos están menos concentrados y, con la excepción Cataluña y Madrid, las Comunidades son más exportadoras que importadoras. Destacan las exportaciones de la C. Valenciana, Andalucía y Murcia, y la menor participación del País Vasco en los flujos.

TRANSPORTE POR CARRETERA CON ALEMANIA
Miles de Tons. 2002



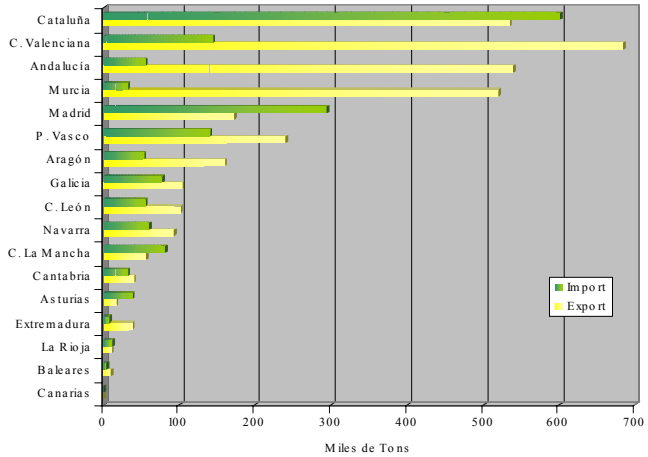
Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

TRANSPORTE POR CARRETERA CON ITALIA
Miles de Tons. 2002



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

TRANSPORTE POR CARRETERA CON REINO UNIDO
Miles de Tons. 2002

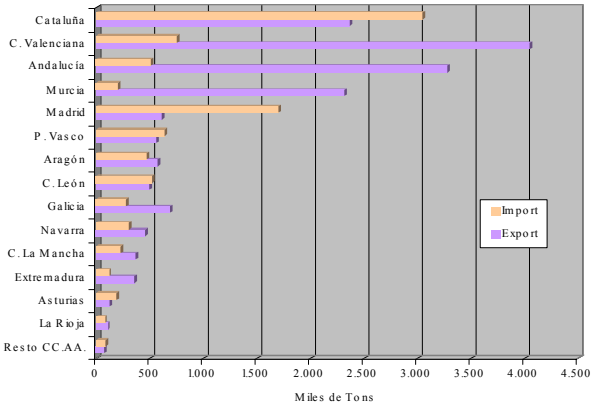


Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

En los principales grupos de productos intercambiados por carretera con Europa, las Comunidades de origen/destino varían, aunque Cataluña se encuentra siempre en primera línea

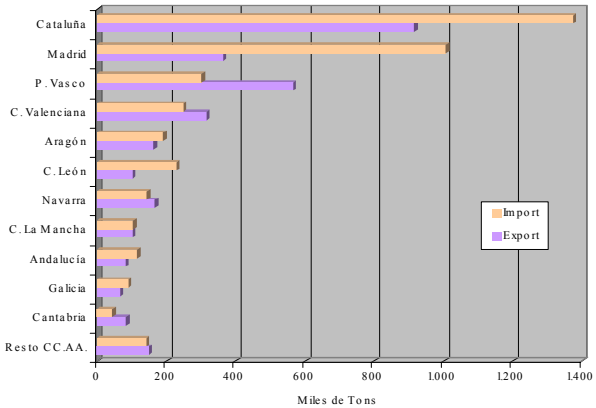
- En el grupo de **productos de origen animal o vegetal** destacan la C. Valenciana, Andalucía, Cataluña y Murcia como principales Comunidades exportadoras, representando el 73% del total. Por otro lado, los principales destinos de los flujos de importación son Cataluña y Madrid que concentran algo más del 51% de las importaciones y son más receptoras que expedidoras.
- En el grupo de **maquinaria y varios**, Cataluña y el País Vasco son origen del 46% del total exportado, mientras que Cataluña y Madrid se configuran como destino del 59% de las importaciones.
- En el caso de los flujos por carretera de **cauchos, plásticos y cuero**, el 49% y 40% de los flujos de exportación e importación respectivamente, se concentran en Cataluña.
- Una vez más Cataluña y el País Vasco constituyen los principales orígenes y destinos de los **productos de hierro y acero**, con el 56% y 49% respectivamente.

FLUJOS POR CARRETERA DE "PRODUCTOS DE ORIGEN ANIMAL O VEGETAL"SEGÚN CC.AA.
Miles de Tons. 2002

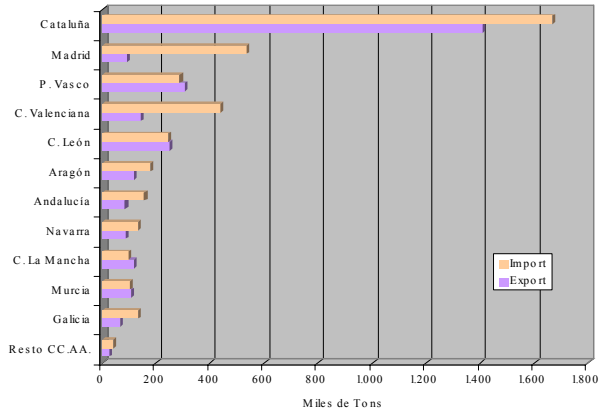


Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

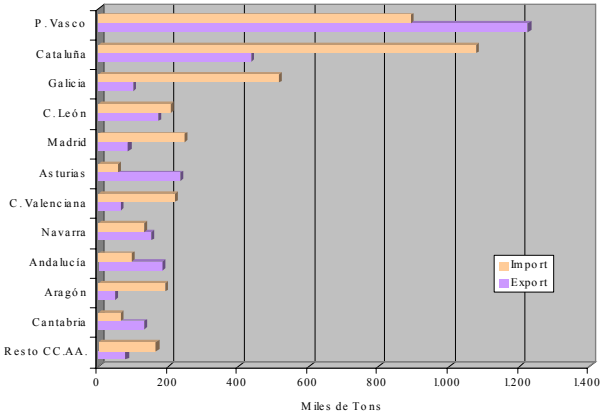
FLUJOS POR CARRETERA DE "MAQUINARIA Y VARIOS" SEGÚN CC.AA.
Miles de Tons. 2002



FLUJOS POR CARRETERA DE "CAUCHO, PLÁSTICOS Y CUEROS" SEGÚN CC.AA.
Miles de Tons. 2002



FLUJOS POR CARRETERA DE "PRODUCTOS DE HIERRO Y ACERO" SEGÚN CC.AA.
Miles de Tons. 2002



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

Capítulo 4. Análisis de la oferta: Los servicios de transporte en modos alternativos a la carretera

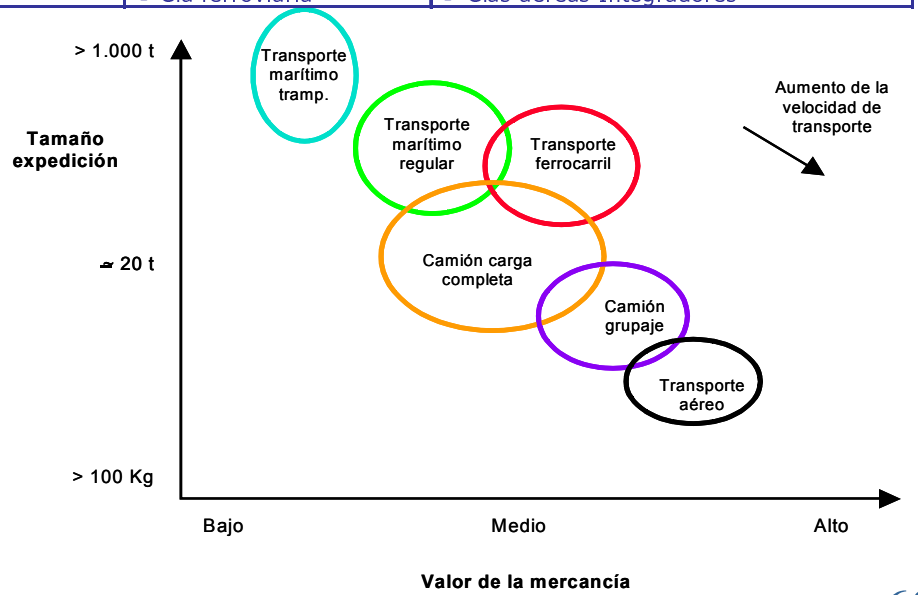
Capítulo 4.1. Introducción
Capítulo 4.2. Los servicios de transporte marítimo
Capítulo 4.3. Los servicios de transporte por ferrocarril
Capítulo 4.4 Los servicios de transporte aereo

La segmentación del mercado de transporte

- El mercado de transporte puede ser segmentado en base a diferentes criterios que determinan la idoneidad de la modalidad de transporte a utilizar:
  - El tamaño de la expedición
  - El valor unitario de la mercancía a transportar
  - La velocidad requerida de transporte
- Cada segmento de demanda utiliza preferentemente un tipo de servicio de transporte, que es ofrecido por distintos tipos de operadores.

SEGMENTOS DE DEMANDA	OPERADORES			
	MARÍTIMO	CARRETERA	FERROCARRIL	AÉREO
Carga Completa	▪ Cías Navieras Tramp	▪ Empresas de transporte ▪ Transitarios	▪ Cía ferroviaria	
C. Fraccionada/Grupaje	▪ Cías Navieras Regular ▪ Transitarios	▪ Transitarios	▪ Operador intermodal ▪ Cía ferroviaria	▪ Transitario/agentes de carga aérea ▪ Cías aéreas Integradores

- Entre los distintos segmentos se producen solapes, de mayor o menor incidencia, que tienen que ver con el nivel de servicio ofrecido por cada tipo de transporte.
- A continuación se describen a grandes rasgos las principales características de los distintos tipos de servicios de transporte.



Capítulo 4. Análisis de la oferta: Los servicios de transporte en modos alternativos a la carretera

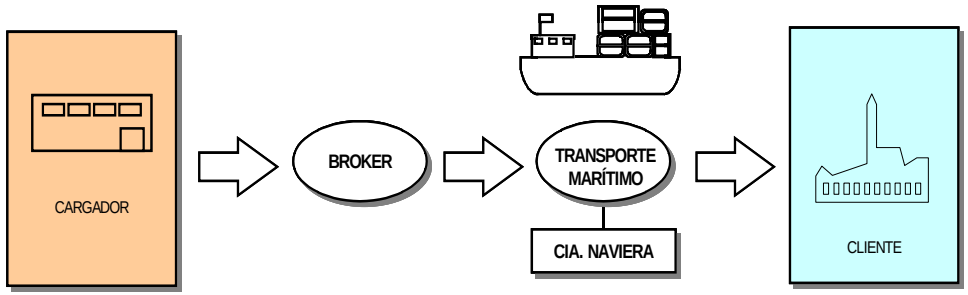
Capítulo 4.1. Introducción
Capítulo 4.2. Los servicios de transporte marítimo
Capítulo 4.3. Los servicios de transporte por ferrocarril
Capítulo 4.4 Los servicios de transporte aereo

En el ámbito del transporte marítimo, se diferencian dos segmentos de mercado: el mercado de tráficos tramp y el mercado de tráficos de línea regular

- En el transporte marítimo de mercancías existen dos segmentos de mercado que constituyen dos ámbitos totalmente diferenciados, con muy poca o ninguna relación entre ellos. Por este motivo, tanto los operadores que intervienen en uno u otro tipo de transporte, como las operaciones asumidas en cada caso son también totalmente diferentes entre sí.
- Las principales características de estos segmentos de mercado son:
  - **Mercado de tráficos tramp**
    - Se ocupa del transporte de materias primas o productos de poca elaboración, en general son mercancías de bajo valor unitario, que por lo tanto no pueden soportar altos costes de transporte.
    - Habitualmente estas mercancías se transporten a granel y en partidas de gran volumen (cereales, carbón, hierro, crudo del petróleo, productos petrolíferos, etc.) constituyendo cargamentos completos en buques que son contratados especialmente para cada transporte.
    - El tráfico tramp equivale a los transportes discrecionales por carretera, de tal manera que el buque es fletado para realizar uno o pocos viajes, quedando a continuación libre para contratar con otro cargador otro viaje con otra mercancía.
  - **Mercado de tráficos de línea regular**
    - Se realizan según servicios prefijados con un itinerario determinado, con salidas previamente anunciadas en cada puerto de escala y ofreciendo el servicio a todos los cargadores que deseen utilizarlo.
    - Las mercancías que utilizan este tipo de servicio son mercancías de valor unitario más elevado que las que utilizan buques tramp: materias primas de alto valor y productos manufacturados.
    - La utilización del contenedor se ha impuesto de forma masiva en los tráficos regulares, aunque existen otras formas de transporte: carga rodada, mercancía general convencional (pallets, sacos, cajas,...)

En el mercado de tráfico tramp intervienen el broker y el armador

- Los principales operadores que intervienen en el mercado del tráfico tramp son el broker y el armador o naviero:
  - **El broker o agente marítimo** actúa como intermediario entre el cargador y el naviero, mediando entre ambos para conseguir el cierre de contratos.
  - **El naviero** se encarga de la ejecución física del transporte marítimo, siendo éste, en la mayoría de los casos, su único cometido pues incluso las operaciones de estiba/desestiba y carga/descarga suelen ser por cuenta del cargador, por lo tanto **el servicio ofertado es "puerto a puerto" o más rigurosamente en "flete FIOS"**, que es la condición más habitual en los tráficos tramp de fletamentos por viaje.



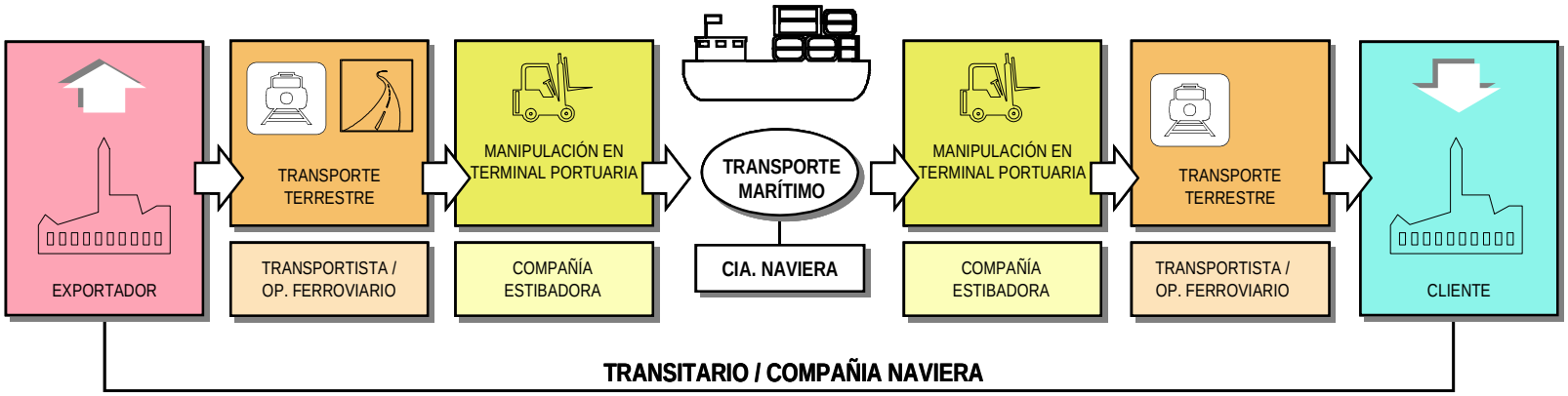
- En el mercado de tráfico tramp el consignatario y el estibador también desempeñan una función:
  - **El consignatario** es el representante del armador en el puerto de carga o descarga, defendiendo los intereses de éste y atendiendo al buque en todas sus necesidades en puerto.
  - **La compañía Estibadora** ejecuta las operaciones de estiba/desestiba y embarque/desembarque de la mercancía en puerto. Puede ser contratada por el fletador o por el armador según las condiciones del fletamento.
- El equipo de transporte, **el buque,** presenta una importante especialización según la naturaleza de la mercancía a transportar (buques petroleros, quimiqueros, graneleros o bulkcarriers, car-carriers, etc.)
- El precio del servicio de transporte marítimo es **el flete**. En general, el mercado del transporte marítimo se caracteriza porque las operaciones son conocidas indiscriminadamente por los distintos agentes del mercado; oferentes y demandantes del servicio están al día de las operaciones que se realizan, de los fletes que se practican y de sus necesidades respectivas. Por este motivo, **el mercado tramp es considerado un mercado de concurrencia pura y perfecta, por la transparencia y por la ausencia de monopolios/oligopolios.**

El transporte marítimo de línea regular requiere una organización compleja

- Las características de las líneas regulares -itinerario fijo y repetitivo, frecuencia definida de escalas, tarifas de fletes públicas y cargas de múltiples cargadores- determinan los condicionantes de su establecimiento.
- **El establecimiento de líneas regulares requiere por parte del naviero una organización mucho más compleja y costosa que la del naviero de buques tramp**. Los principales requerimientos son:
  - **Una extensa infraestructura en tierra:**
    - ⇨ Redes de comercialización local
    - ⇨ Red permanente de agentes consignatarios y estibadores
    - ⇨ Un completo sistema informático y personal muy cualificado
    - ⇨ Personal especializado en comercialización y operaciones
  - **Grandes inversiones**, adicionales a las correspondientes a las de la flota de buques, en equipo de contenedores y equipos informáticos. La utilización del contenedor de forma masiva en los tráficos de línea regular debido a las grandes ventajas que conlleva -facilidad y rapidez de manipulación, adaptación a diferentes modos de transporte, protección contra daños y robos a la mercancía, fácil apilamiento, etc.-, ha supuesto la necesidad por parte de las navieras, de disponer una flota muy importante de contenedores, y de una logística a ella asociada.
  - **Prestación de servicios integrales** -"puerta a puerta"-, que requiere la organización y control de la cadena intermodal con intervención de diferentes operadores y modos de transporte que asumen la función de eslabones en la cadena de transporte.
- Adicionalmente, las líneas regulares se encuentran sometidas a una fortísima competencia que les obliga a una tensión permanente tanto en costes como en calidad de servicio, y tanto en el segmento marítimo como en el terrestre.

En la cadena de transporte marítimo intervienen diferentes agentes: la compañía naviera, el consignatario y el transitario

CADENA DE TRANSPORTE MARÍTIMO



- **La compañía naviera,** que ejecuta físicamente el transporte marítimo, es en general, aunque no necesariamente, es la propietaria de los buques y de los contenedores. La comercialización de sus bodegas la puede realizar directamente -por medio de agencias locales propias o delegaciones- o indirectamente -a través de consignatarios y transitarios-.
- **El consignatario** es el representante del armador en el puerto de carga o descarga, defiende los intereses de éste y satisface las necesidades del buque en puerto. Es habitual que realice la gestión comercial de la línea/líneas que representa.
- **El transitario e**s el intermediario entre el cargador y el naviero -o su consignatario representante-. Su principal función consiste en organizar el transporte, incluyendo todas las operaciones que ello conlleva: subcontratación del transporte terrestre previo/posterior al marítimo, contratación del transporte marítimo, operaciones aduaneras, embalajes, almacenajes, seguros, trámites bancarios y documentarios, etc.

La oferta de servicios en el modo marítimo se produce en el mercado internacional

- En las dos últimas décadas, la flota mercante española ha sufrido una importantísima reducción, que desde 1996 muestra signos de una lenta recuperación.
- A 31 de diciembre de 2003, **la flota mercante de transporte de pabellón español** estaba integrada por un total de 210 buques con 2.180 miles de GT y 2.245 miles de toneladas de peso muerto. Estos datos suponen un importante crecimiento del 10% del tonelaje de registro bruto respecto del año inmediatamente anterior. A principios de Junio de 2004, la flota de pabellón español asciende a 209 buques y 2.345 miles de GT, es decir, un buque menos y 7,6% más de tonelaje que a principios de año -crecimiento por la entrega de dos buques gaseros construidos en astilleros nacionales pero operados por una empresa extranjera-.
- Sin embargo, durante los primeros meses del año **la flota total controlada por empresas navieras españolas** ha disminuido ligeramente su tonelaje -un1,5%- , totalizando –como se comentaba anteriomente- a 1 de junio 299 buques y 3.610 miles de GT, mientras que a 1 de enero la flota mercante de buques bajo control español era de 308 buques y 3.665 miles de GT.
- En los tráficos de cabotaje con las islas y tráficos interinsulares, la participación de las empresas españolas es casi del 100%, y ello a pesar de que la protección que obligaba a realizar estos tráficos con empresas y buques españoles se eliminó el 1 de Enero de 1999 con el fin de abrir estos tráficos a los buques de banderas de la Unión Europea.

BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

	Buques	GT
1981	699	7118
1985	601	5204
1990	416	3110
1995	229	1213
2000	200	1611
2003	210	2180
2004*	209	2346

*Datos a Junio de 2004, el resto a final de cada
Fuente: Anave
Elaboración: SPIM

- Sin embargo, en el tráfico internacional la presencia de las navieras españolas es muy reducida; ello implica que **los exportadores españoles acuden al mercado internacional de fletes para contratar el transporte marítimo.**
- Esto es más acusado en los tráficos de línea regular internacional, siendo muy poco significativas las líneas regulares internacionales servidas por empresas españolas. Por lo tanto, **el exportador español que desea transportar sus mercancías en líneas regulares marítimas utiliza los servicios de las múltiples navieras internacionales** que escalan en los puertos españoles.

Al transporte marítimo de contenedores le resulta difícil competir con la carretera

- Los principales puertos españoles de contenedores -Algeciras, Barcelona, Valencia y Bilbao- disponen de multitud de servicios que los conectan con otros puertos europeos. Otros puertos, aunque no tan importantes en este tráfico ni con una oferta tan variada, como por ejemplo Vigo, Cádiz, Cartagena, Castellón, etc., también ofrecen conexiones europeas.
- Mientras que en las relaciones de transporte transoceánicas y de largo recorrido, el transporte marítimo no tiene alternativa y por tanto canaliza la totalidad del tráfico, en las relaciones comerciales de España con la UE-15, la cuota del mercado marítimo fue en 2002 del 21% (con una parte muy importante de transporte de graneles, sin modo de transporte alternativo en la práctica), y ello a pesar de la fuerte competencia existente en el mercado del tráfico de contenedores que ha dado lugar a unos fletes altamente competitivos.
- Los costes asociados a todo el proceso anterior y posterior al eslabón marítimo y, sobre todo, los tiempos que todo ello implica hacen que **al transporte de contenedores le resulte difícil competir con un modo como la carretera, dotado de una gran flexibilidad, agilidad y rapidez a unos precios muy competitivos.**

EJEMPLOS DE DISTRIBUCIÓN DE COSTES EN LA CADENA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONTENEDORES

	Transporte por carretera	Coste portuario	Flete marítimo	C. portuario y acarreo en destino*	TOTAL
Madrid-Hamburgo	42%	10%	36%	12%	**100%**
Madrid-Marsella	48%	12%	25%	15%	**100%**

* Al ser el destino una ciudad portuaria, el coste de acarreo es mínimo

El transporte marítimo en línea regular en los tráficos intraeuropeos se encuentra con una serie de limitaciones que dificultan un uso más extensivo del mismo

- Las principales limitaciones del transporte marítimo en línea regular en los tráficos intraeuropeos y que dificultan un uso más extensivo del mismo son:
  - **La rigidez de horarios y baja frecuencia**.

    Por su propia configuración, el transporte de línea regular tiene prefijados los días de escala en cada puerto, lo que le resta capacidad de respuesta. Adicionalmente, y dado que es un transporte de gran volumen, su frecuencia no puede ser muy elevada, lo que implica mayores tiempos de respuesta.
  - **Los costes asociados al pasaje portuario.**

    Tanto en términos económicos como de tiempo, estos costes gravan fuertemente a este transporte restándole competitividad en precios y en plazo de transporte.
  - **La necesidad de efectuar acarreos**, por carretera o ferrocarril, previos y posteriores al tramo marítimo, lo que incrementa el coste global del transporte.
  - **La baja velocidad intrínseca al transporte marítimo**, unida a la rigidez ya comentada de las frecuencias de las escalas, reduce su competitividad en términos de plazos de transporte.

La promoción del transporte marítimo de corta distancia es un objetivo prioritario de la UE de cara a resolver los problemas de transporte entre los países europeos

- Debido a la situación generalizada de progresiva congestión de las redes de carreteras en Europa, en especial a los países centroeuropeos como Alemania, Holanda,..., y del cada vez más preocupante incremento de los niveles de contaminación, se hace imprescindible el estudio y desarrollo de modos alternativos de transporte**.**
- **El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia (TMCD) es uno de los pilares** de la estrategia aprobada por la Comisión Europea en su Libro Blanco del 2001, "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad", **para establecer en Europa un sistema de transporte limpio, seguro y eficaz,** y que de respuesta al crecimiento previsto del transporte de mercancías sin ejercer presiones adicionales sobre la red de carreteras europeas ya saturadas.
- A efectos de la Comisión Europea, se entiende por "navegación marítima de corta distancia" el transporte por mar de mercancías y pasajeros entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa.
- De este modo, el transporte marítimo de corta distancia (el denominado en inglés "Short Sea Shipping") es objeto de estudio, investigación y promoción por parte de la Comisión Europea y de diversas instituciones de todos los estados miembros..
- En concreto, desde 1995, la Comisión ha asumido el desarrollo del Short Sea Shipping como un elemento importante dentro de la política europea de transporte, existiendo diversas razones para promoverlo. Además de las ventajas medioambientales que contribuyen a la sostenibilidad general del transporte europeo, la Comisión Europea ve en este tipo de transporte una herramienta para reforzar la cohesión de la UE, mejorando la accesibilidad de las regiones más periféricas. Por otro lado, el transporte marítimo de corta distancia puede contribuir a reforzar la eficiencia general del sistema de transportes, convirtiéndose en parte integrante de la cadena logística de transporte.
- No obstante, y a pesar de las ventajas del TMCD ó SSS, existen importantes handicaps que impiden que exista una competencia real con el transporte por carretera, la mayoría de tipo económico (inversión inicial elevada, necesidad de un cierto tiempo para alcanzar la rentabilidad, elevados precios de los acarreos), pero también de tipo administrativo y desventajas atribuibles a la propia imagen del transporte marítimo (suposición de que el "SSS puerta a puerta" es siempre más caro que la carretera).

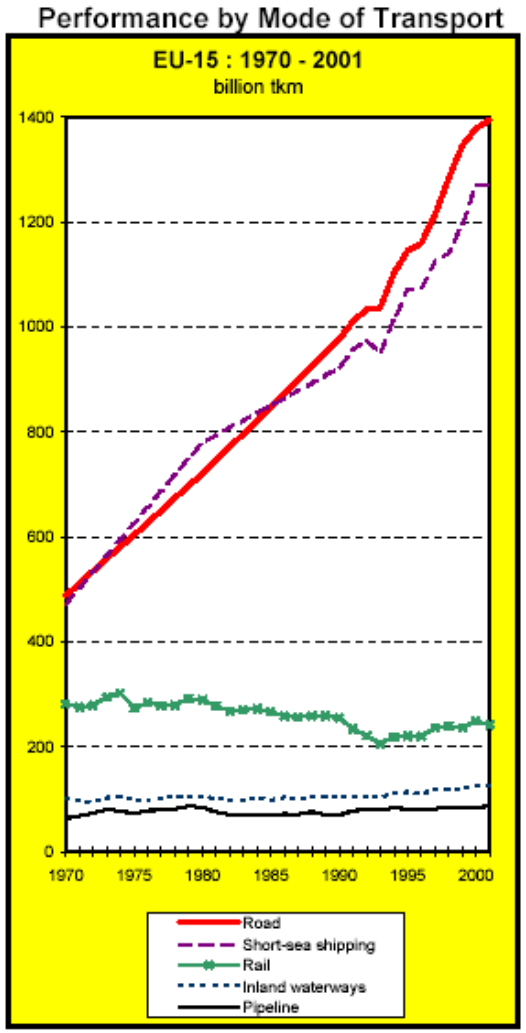
El TMCD resuelve las dificultades del sistema europeo de transportes y ofrece un gran potencial de cara al futuro

- Al hablar de TMCD, y con el objetivo de lograr una elevada competitividad de este modo de transporte, siempre se hace referencia a un transporte marítimo integrado en una cadena logística puerta a puerta multimodal, como alternativa al transporte terrestre puro. Sin embargo la tendencia actual está orientada no a fomentar la competencia entre el modo marítimo y el terrestre, sino a favorecer su coordinación. Por ello, se deben adoptar para este tipo de transporte los planteamientos generales del transporte intermodal.

- Respecto al marco normativo en el que se encuadra este tipo de transporte, cabe decir que existe **en la UE la libre prestación de servicios de transporte marítimo internacional**. La libertad de cabotaje marítimo está en vigor desde el 1 de enero de 1993, habiendo concluido ya las exenciones temporales previstas en el Reglamento.

- En la actualidad, el transporte marítimo de corta distancia es el único modo de transporte que ha demostrado poder competir en cuota de mercado con el incremento del transporte por carretera. Representa un 41% de todas las toneladas/kilómetro de Europa, mientras que la cuota del transporte por carretera es del 43%, según datos correspondientes al año 2000, con exclusión de los oleoductos.

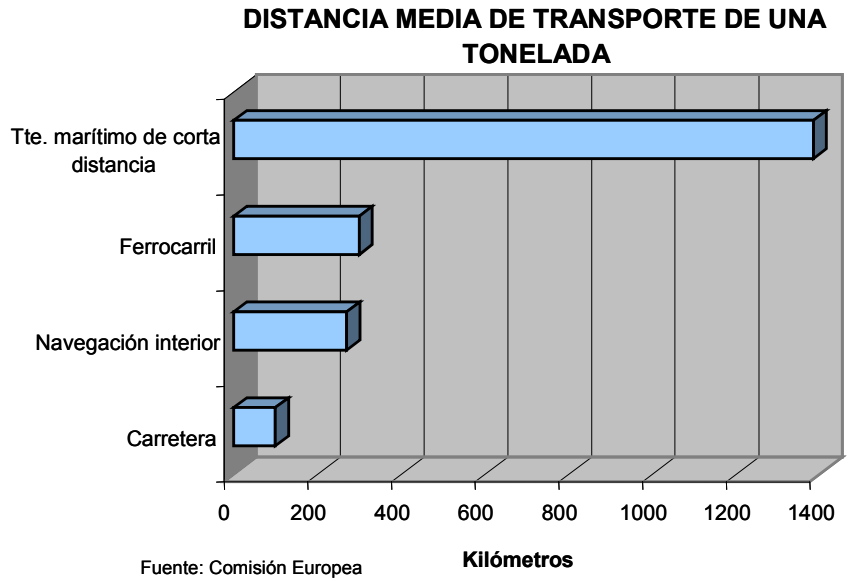
- Su índice de crecimiento es superior al de la producción industrial de la Unión Europea, y sus resultados en toneladas/kilómetro aumentaron hasta un 38% en la década de los 90, mientras que el transporte por carretera registró un aumento del 40%. El resto de los modos, por el contrario, han visto disminuir o estancar su cuota de mercado en los últimos treinta años.



Fuente: Libro Blanco del Transporte, UE, Septiembre 2001

El empleo del TMCD para distancias menores es fundamental para ganar una cuota de mercado importante

- Como puede verse en el gráfico adjunto, la distancia media de transporte de una tonelada durante la década de los 90 es mucho más elevada en el transporte marítimo de corta distancia que en cualquier otro modo de transporte.
- Así, frente a los 1.385 km de media de distancia de transporte en el modo marítimo, la distancia media en el ferrocarril es de 300 km, 270 en las vías de navegación interior y 100 km en el transporte por carretera. El transporte marítimo de corta distancia ganaría bastante cuota de mercado si se pudiesen adoptar soluciones logísticas competitivas para poder captar distancias menores
- De lo anterior se deduce que el transporte marítimo de corta distancia tiene su segmento de mercado en las distancias más largas, mientras que la carretera es ampliamente utilizada para distancias cortas, básicamente en territorios nacionales, donde el primero no puede competir.



Fuente: Comisión Europea
Elaboración: SPIM

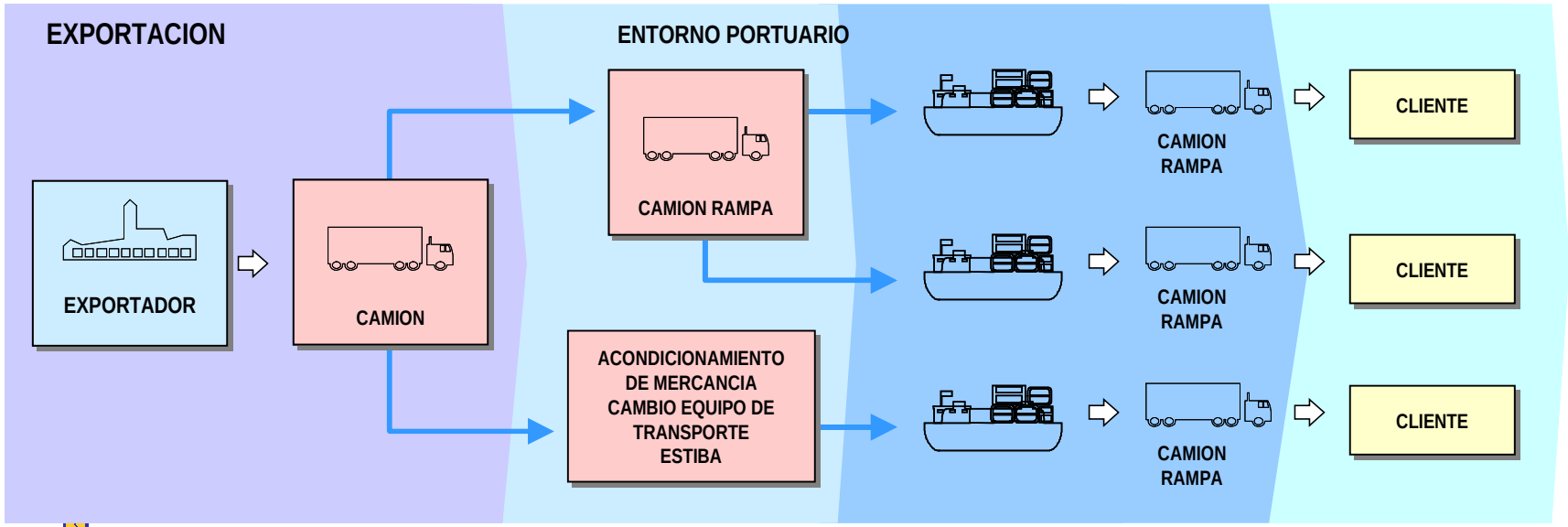
El transporte marítimo en buques Ro-Ro permite ofrecer un servicio de transporte capaz de integrarse en las actuales cadenas de carretera

- El principal obstáculo actual del transporte marítimo ha sido, hasta el momento, **la menor velocidad media y la inferior fiabilidad y calidad del servicio de TMCD** frente al transporte por carretera, lo que provoca la imposibilidad de cumplir los requerimientos de servicio de los cargadores en plazos de transporte y en puntualidad de entrega, factores ambos que la carretera proporciona y que los clientes valoran, incluso por encima del precio del transporte. Otros factores adicionales en contra del transporte marítimo frente a la carretera son su **menor flexibilidad y su menor capacidad de penetración** en múltiples territorios geográficos (interior de los países) y en el terreno comercial.
- No obstante, **un servicio de TMCD bien diseñado permite la optimización de las posibilidades de cooperación entre los modos marítimo y carretera logrando un servicio puerta a puerta más ventajoso económica, social y medioambientalmente,** gracias a:
  - **La clara complementariedad entre ambos modos de transporte**:
    - ⇨ **El sector de la carretera aporta su gran penetración capilar tanto física como comercial** que le permite satisfacer las necesidades generales, concretas y puntuales de los clientes, junto con las facilidades de carga y descarga y la libertad de organización de horarios.
    - ⇨ **El sector marítimo proporciona el desarrollo de economías de escala** ligadas a la capacidad de transportar un mayor volumen de mercancías, y por tanto el abaratamiento del coste del transporte (además de todas las ventajas ligadas al desarrollo de una movilidad sostenible).
  - Adicionalmente, el transporte marítimo no está sujeto a tiempos de parada ni restricciones de tráfico, como el de carretera, lo que le permite incrementar las distancias recorridas a pesar de su menor velocidad.
  - El tipo de buque más idóneo para realizar este transporte serían **los buques Ro-Ro**, cuyo diseño permite que las empresas de transporte por carretera embarquen sus vehículos de carretera, bien completos con conductor, bien tan sólo el semirremolque, dando continuidad de esta manera a la cadena de transporte y minimizando los tiempos de embarque/desembarque y el pasaje portuario
- En definitiva, **el desarrollo de servicios de TMCD en buques Ro-Ro permite llevar a cabo una importante transferencia de mercancías de la carretera al modo marítimo**, saliendo beneficiados de esta transferencia modal la red de carreteras (por la reducción de la congestión, especialmente en zonas que constituyen barreras geográficas naturales o de gran densidad de tráfico) y el medioambiente (logrando entre otras cosas reducciones importantes en el consumo de fuel y de emisiones de CO_2 y otras substancias contaminantes).

Esquema de la cadena de TMCD en buques Ro-Ro

- En consecuencia, **el transporte marítimo en buques Ro-Ro** ofrece un servicio de transporte capaz de conseguir mejoras en la relación calidad/precio que el transporte marítimo convencional. Sus **elementos diferenciales** pueden sintetizarse en los siguientes:
  - La frecuencia, regularidad y continuidad del servicio marítimo permite constituir una cadena "puerta a puerta" con parámetros de eficiencia similares a la carretera.
  - El coste "puerta a puerta" es competitivo con la alternativa "pura" de carretera.
  - Los plazos de transporte "puerta a puerta" son similares a los de la carretera, para múltiples bandas de distancia.
- No obstante, quedan diversos aspectos pendientes de mejora para que el TMCD alcance mayores niveles de implantación, como que debe garantizar la simplicidad documental y administrativa, optimizar el tránsito portuario y otras cuestiones que se debaten en la actualidad.

CADENA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN BUQUES RO-RO

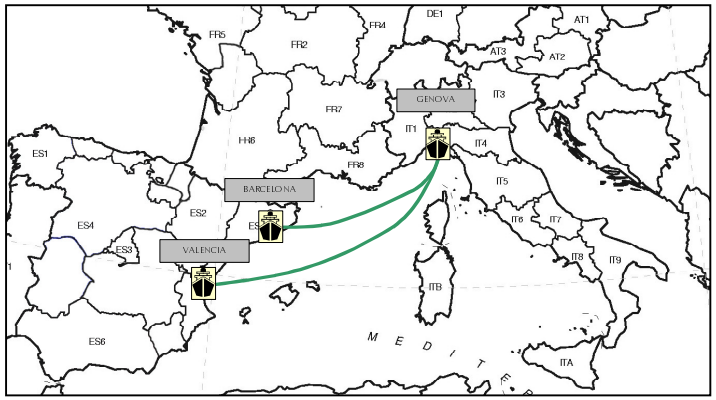


Identificación de las relaciones más interesantes de TMCD en España

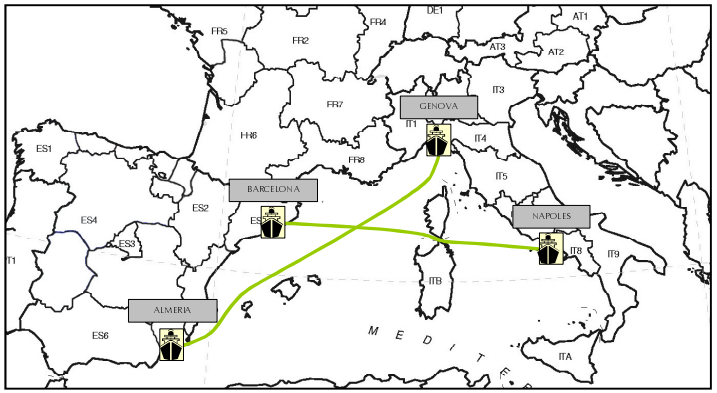
- Según las conclusiones del Estudio realizado por SPIM para la Asociación Española del SSS -"La implicación del sector transporte por carretera en el desarrollo del TMCD: Condiciones para su materialización"-, existe potencial mínimo en España para 12 líneas de TMCD: cuatro líneas desde la fachada mediterránea, cinco desde la fachada cantábrica y tres desde la fachada atlántica, todas ellas con una frecuencia mínima general (lo más deseable es diaria), absorbiendo un porcentaje reducido del total de tráfico internacional, y con bandas de distancia que permiten costes y plazos de entrega competitivos con la carretera.

RELACIONES MÁS INTERESANTES DESDE LA **FACHADA MEDITERRÁNEA**

Alta potencialidad



Potencialidad moderada

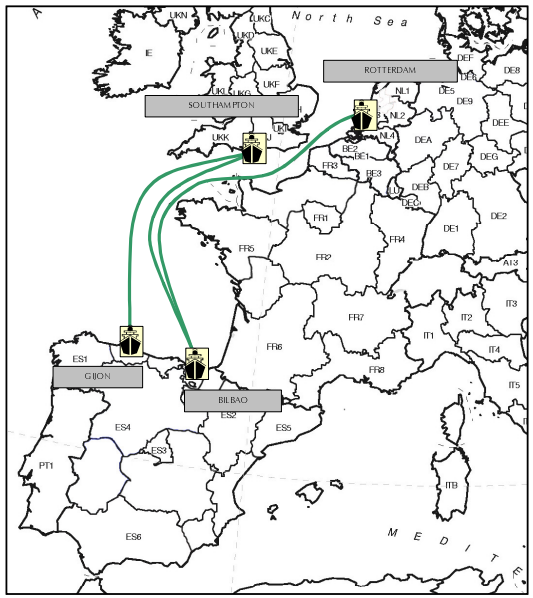


Puerto Nacional	Puerto Internacional	Captación necesaria (%) -2005					
		1 servicio semanal			5 servicios semanales		
		% import	% export	% total	% import	% export	% total
Valencia	Génova	2,3%	2,5%	2,4%	11,7%	12,3%	12,0%
Barcelona	Genova	2,3%	2,8%	2,6%	11,6%	14,1%	12,8%
Almeria/Cartagena	Génova	19,6%	6,4%	9,6%	98,0%	31,8%	48,0%
Barcelona	Nápoles	18,3%	14,2%	16,0%	91,5%	71,0%	79,9%

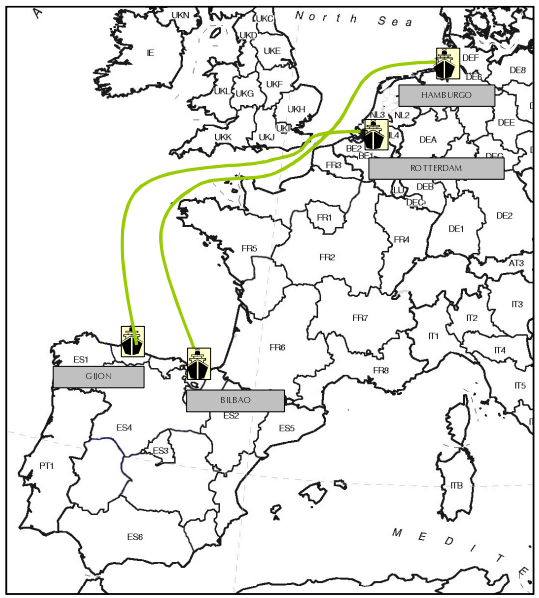
Identificación de las relaciones más interesantes de TMCD en España

RELACIONES MÁS INTERESANTES DESDE LA **FACHADA CANTÁBRICA**

Alta potencialidad



Potencialidad moderada

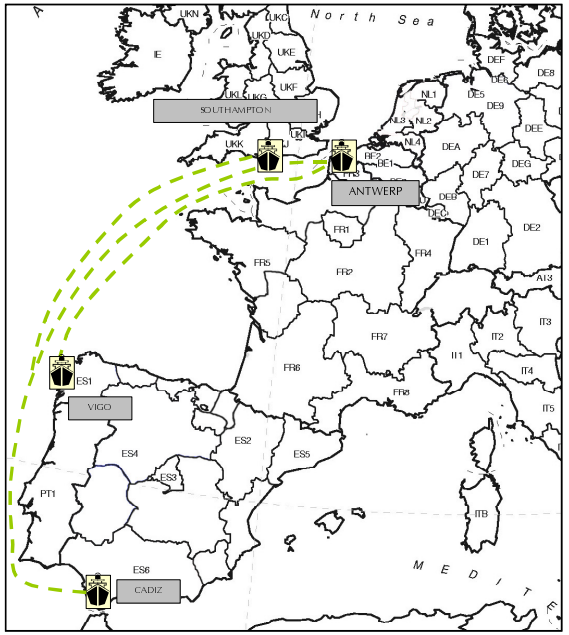


Puerto Nacional	Puerto Internacional	Captación necesaria (%) -2005					
		1 servicio semanal			5 servicios semanales		
		% import	% export	% total	% import	% export	% total
Bilbao	Southampton	3,6%	2,3%	2,8%	17,9%	11,3%	13,8%
Bilbao	Rotterdam	6,0%	4,8%	5,4%	30,2%	24,0%	26,8%
Gijón	Southampton	7,8%	4,9%	6,0%	38,9%	24,6%	30,2%
Gijón	Rotterdam	8,3%	5,4%	6,6%	41,6%	27,0%	32,8%
Bilbao	Hamburgo	8,7%	5,6%	6,8%	43,5%	28,1%	34,1%

Identificación de las relaciones más interesantes de TMCD en España

RELACIONES MÁS INTERESANTES DESDE LA **FACHADA ATLÁNTICA**

- Las relaciones de los puertos atlánticos presentan un excelente comportamiento tanto en coste como en plazo.
- Sin embargo, los flujos existentes no son de gran volumen, requiriéndose una captación muy elevada, lo que dificulta su implantación.
- Este inconveniente podría ser solventado en ciertas relaciones, en las que el importante margen de reducción de costes permitiría el empleo de un buque más pequeño.



Puerto Nacional	Puerto Internacional	Captación necesaria (%) -2005					
		1 servicio semanal			2 servicios semanales		
		% import	% export	% total	% import	% export	% total
Cádiz	Antwerp	23,2%	6,9%	10,6%	46,4%	13,8%	21,2%
Cádiz	Southampton		16,5%	28,9%		32,9%	57,9%
Vigo	Antwerp	44,9%	30,0%	35,9%	89,8%	59,9%	71,9%

Identificación de las relaciones más interesantes de TMCD en España

- En la actualidad, existen una serie de servicios de este tipo que ya se vienen prestando en España, especialmente estableciendo relaciones entre puertos españoles mediterráneos y puertos italianos. Asimismo, existen una serie de servicios en fase de análisis o implantación.
- No obstante, uno de los obstáculos a un mayor desarrollo de este tipo de servicios lo constituye su "período de maduración", en el que es necesario afrontar los elevados costes de mantenimiento de una línea regular de altas prestaciones, con niveles de ocupación por debajo del punto de equilibrio de explotación. El establecimiento de planes de apoyo que permitieran reducir el riesgo inherente a este período, similares al Marco Polo europeo y complementarios a éste, al igual que se está haciendo en algunos países de nuestro entorno, contribuiría sin duda a un mayor y más rápido desarrollo de esta nueva tipología de transporte.
- En este sentido, sería conveniente preservar la rentabilidad en las condiciones de concurrencia al mercado de los diversos modos, y primar las fórmulas de colaboración (intermodalidad) entre operadores de la carretera y marítimos más que la competencia entre ellos.
- No se puede dejar de considerar que para la empresa de transporte la integración de los servicios de TMCD en su sistemática operativa supone un cambio sustancial en su estructura organizacional:
  - Se invierte más en semirremolques que en cabezas tractoras
  - Se requiere una estructura, propia o concertada, en los puntos de destino de las líneas marítimas,
  - Ambas cuestiones implican la realización de un esfuerzo comercial que permita reocupar los recursos que se liberan
- Y, en definitiva, la transición del concepto de empresa de transporte de carretera a operador de transporte que utiliza en cada cadena de transporte los modos y medios que optimizan la prestación del servicio requerido, lo cual genera tan sólo accesibles a empresas de media y gran dimensión.

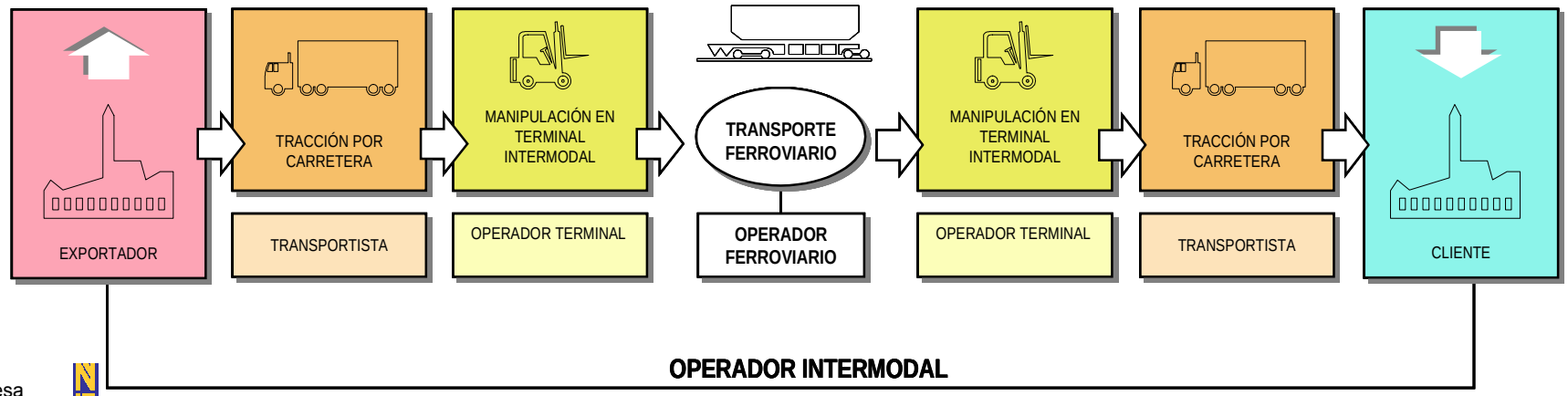
Capítulo 4.
Análisis de la oferta: Los servicios de transporte en modos alternativos a la carretera

Capítulo 4.1. Introducción
Capítulo 4.2. Los servicios de transporte marítimo
Capítulo 4.3. Los servicios de transporte por ferrocarril
Capítulo 4.4. Los servicios de transporte aéreo

El transporte de mercancías por ferrocarril admite a su vez dos modalidades de transporte

- El transporte por ferrocarril de mercancías puede ser agrupado en dos grandes técnicas según el tipo de carga, el material móvil y el sistema de transporte. Podrían en consecuencia distinguirse dos servicios globales de transporte por ferrocarril:
  - **El transporte en régimen de vagón convencional**. Correspondiendo a esta modalidad de transporte el tráfico de mercancías susceptible de ser clasificadas como cargas de tipo general, de toda índole, y específicas tales como vehículos, graneles sólidos, líquidos, inflamables, y que se transportan en vagón completo, de características técnicas acopladas a cada tipo de carga. Es un transporte de carácter monomodal o unimodal.
  - **El transporte combinado.** Se encarga del tráfico de Unidades Técnicas Intermodales (UTIs), entre las que destaca el contenedor (de 20, 30 y 40 pies), seguido de la caja móvil (normal o "mega") y el semirremolque especial. Estas UTIs, se colocan sobre vagones plataforma, y la mercancía que va en las UTIs no sufre manipulación (sólo la UTI) en los procesos de transbordo modal. Es un transporte intermodal (road rail, en inglés y ferroutage, en su acepción francesa). En este caso, la cadena de transporte es organizada por el operador intermodal, quien se ocupa de los acarreos anterior y posterior al tramo ferroviario, así como de contratar el transporte ferroviario al operador ferroviario (en los momentos actuales las redes nacionales como RENFE, SNCF,..., actualmente en proceso de liberalización).

CADENA DE TRANSPORTE FERROVIARIO / INTERMODAL



El transporte de mercancías por ferrocarril en España se ha venido realizando hasta la fecha por cuatro compañías públicas y dos privadas

- El transporte de mercancías por ferrocarril en España ha estado operado hasta hace poco por cuatro compañías públicas, dos pertenecientes al Gobierno Central y otras dos dependientes de los Gobiernos Autonómicos, y dos compañías privadas, Ferrocarril Minero-Siderúrgico de Ponferrada y la compañía Nueva Tharsis S.A.L.

COMPAÑÍAS FERROVIARIAS CON TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. 2002

COMPAÑÍA		TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (1)		Accionariado	Año de Constitución
		Miles toneladas	Millones Toneladas*kilómetro		
Renfe	Red Nacional de Ferrocarriles Españoles	25.812	11.571	Empresa pública dependiente del Ministerio de Fomento	1942
FEVE	Ferrocarriles de Vía Estrecha	3.293	479	Empresa pública dependiente del Ministerio de Fomento	1965
FGC (2)	Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya	600	34	Empresa pública dependiente de la Generalitat de Catalunya	1979
EuskoTren	Eusko Trenbideak / Ferrocarriles Vascos, S.A.	200	22	Sociedad Pública perteneciente al Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.	1982
Minero Siderúrgico		1.100	45	Privado	-

(1) Transporte nacional e internacional de mercancías

(2) Transporte de mercancías, entre las minas de Súria y Sallent y el Puerto de Barcelona

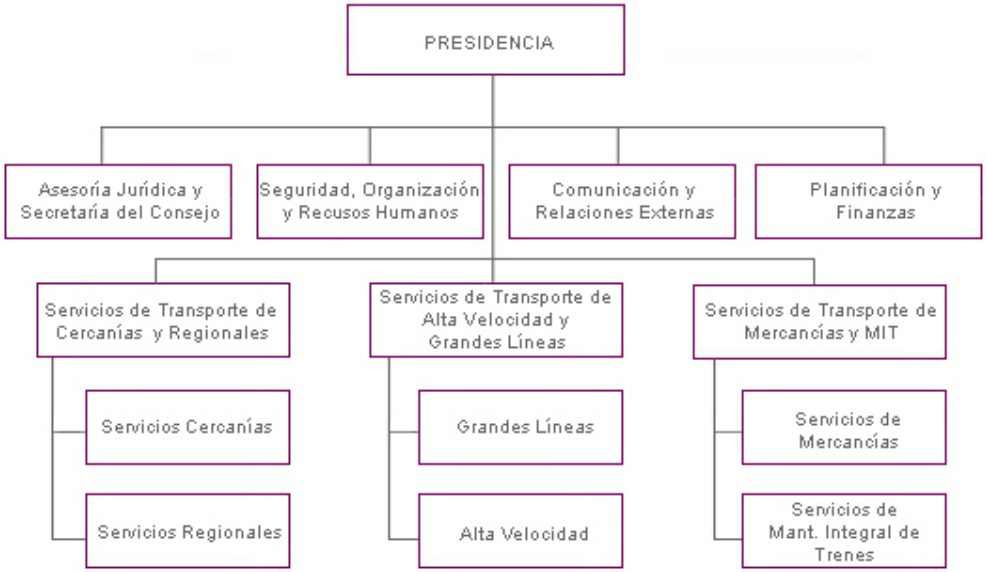
Fuente: Diversas Compañías Ferroviarias y Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Datos 2002

Elaboración: SPIM

RENFE es la primera compañía ferroviaria de España

- RENFE es la primera compañía ferroviaria de España, tanto en la longitud de líneas que explota (86%) como en el volumen de ingresos (93% del total de ingresos en 1998 procedentes del tráfico por ferrocarril) cuya actividad se centra en el transporte de viajeros y mercancías. El volumen de mercancías transportado por RENFE en 2002 supuso el 83 % de las Toneladas y el 95,7 % de las Toneladas por Km totales transportadas en el modo ferroviario.
- A partir de **la nueva Ley del Sector Ferroviario (Ley 39/2003, de 17 de noviembre),** se ha desdoblado la RENFE tradicional en dos sociedades diferentes: el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), y la RENFE Operadora, con funciones que serán descritas más adelante. La segregación efectiva de RENFE en estas dos entidades será efectiva desde el 1 de enero de 2005.

ORGANIGRAMA DE RENFE



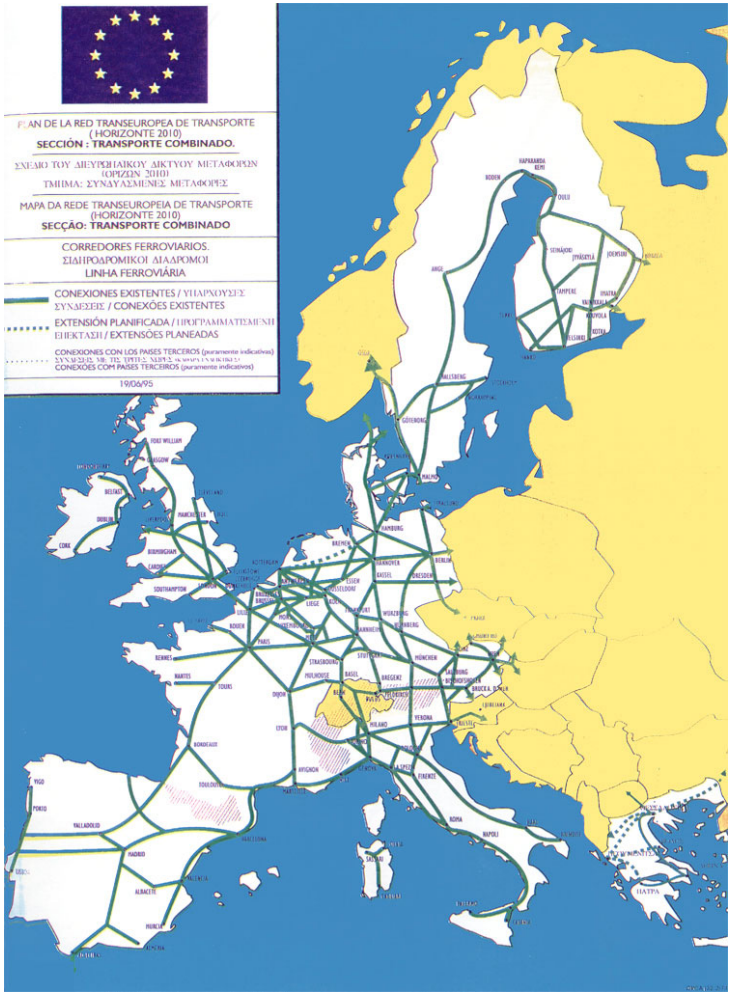
El nuevo modelo organizativo del transporte de mercancías de RENFE unifica sus anteriores Unidades de Negocio de Cargas y de Transporte Combinado

- Recientemente, y con el objetivo de preparar la organización ante la próxima liberalización del sector de transporte de mercancías y optimizar los recursos disponibles, se ha establecido un **nuevo modelo organizativo de RENFE Mercancías agrupando las Unidades de Negocio de Cargas y de Transporte Combinado** cuyas principales características son:
  - Interlocución única con el cliente
  - Gestión comercial unificada de todo el transporte de mercancías
  - Optimización y gestión unificada de los partes de tráfico

- De este modo, por un lado el cliente dispone de una única red comercial que le puede ofrecer todo el catálogo de servicios de transporte del operador, sin tener que saber el tipo de gestión interna que hacen de su solicitud de transporte. Además, por otro lado, la gestión interna de los servicios contratados se realiza de manera unificada, con el objetivo de optimizar las rutas y los vehículos de tracción de transporte.

El nuevo marco legislativo europeo: La configuración de un nuevo escenario de distribución de las responsabilidades y estructura de la actividad ferroviaria europea

- El futuro escenario ferroviario viene determinado por la creación de un nuevo marco legislativo del ferrocarril en Europa, al que se ha dado un impulso significativo con la aprobación de las tres Directivas Comunitarias que configuran el denominado primer "Paquete Ferroviario":
  - **Directiva 2001/12/CE** de 26 de febrero de 2001, que modifica la Directiva 91/440/CE del Consejo de 29 de Julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.
  - **Directiva 2001/13/CE** de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo de 29 de Julio de 1991, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias.
  - **Directiva 2001/14/CE** de 26 de febrero de 2001 relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.
- Estas tres directivas suponen un paso decisivo hacia la liberalización del ferrocarril en Europa, estableciendo los cimientos de la organización de los ferrocarriles en Europa y por ende, de los mecanismos para acceder a la infraestructura ferroviaria y asignar capacidades.



El Libro Blanco del Transporte ha dado lugar a la propuesta del "2º paquete ferroviario"

- El Libro Blanco del Transporte -aprobado el 12 de septiembre de 2001- incluye un programa de acción para luchar contra la congestión en base al reequilibrio de los modos de transporte y a la supresión de los puntos de estrangulamiento. Para **revitalizar el ferrocarril** se presentan 3 puntos principales:
  - Crear un marco de tarificación equitativo para todos los modos
  - Desarrollar las redes transeuropeas con una prioridad marcada para el ferrocarril
  - Ultimar la construcción de un espacio ferroviario europeo integrado desde el punto de vista jurídico y tecnológico.
- Para dar cumplimiento a este último punto, la Comisión Europea propuso el 23 de enero de 2002 un nuevo paquete de medidas destinadas a revitalizar el ferrocarril gracias a la construcción rápida de un espacio ferroviario europeo integrado. Este paquete recibe el nombre de **"segundo paquete ferroviario"** y se compone de cinco acciones:
  - **Desarrollar un enfoque común de la seguridad**. La seguridad ferroviaria se garantizará mediante normas públicas y comprensibles.
  - **Completar los principios fundamentales de la interoperabilidad.** Se adoptarán soluciones que faciliten la circulación transfronteriza y reduzcan los costes de material en la red de alta velocidad.
  - **Disponer de una herramienta de pilotaje eficaz: la Agencia europea de seguridad e interoperabilidad ferroviaria**. Su misión serán encontrar soluciones comunes de seguridad e interoperabilidad.
  - **Ampliar y acelerar la apertura del mercado del transporte ferroviario de mercancías.** En el primer paquete ferroviario tan sólo se abre el mercado del transporte ferroviario de mercancías internacional, por lo que en este segundo paquete ferroviario la Comisión propone la apertura del mercado nacional fijando como fecha límite el año 2006.
  - **Solicitar la adhesión a la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales Ferroviarios (OTIF).**

El nuevo marco normativo en el transporte de mercancías por ferrocarril dibuja a corto plazo, en España, nuevas oportunidades de negocio en el sector

- Hasta hace bien poco, el mercado de transporte ferroviario ha estado monopolizado en todos los países de la U.E. por parte de las compañías nacionales de ferrocarriles.
- No obstante, recientemente se ha estado propiciando la liberalización del mercado ferroviario (el "Primer paquete ferroviario", el Libro Blanco sobre la política europea de transportes de cara al 2010, el "Segundo paquete ferroviario", etc.) hasta el punto que el pasado 29 de Octubre de 2003 el Senado aprobó en España la **Ley del Sector Ferroviario**.
- Esta ley incorpora al Derecho español las tres directivas ya citadas del Parlamento y del Consejo (directivas 2001/12/CE, 2001/13/CE y 2001/14/CE, de 26 de febrero de 2001), desarrollando un nuevo modelo ferroviario que permita la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia.
- Uno de los aspectos nucleares de la Ley del Sector Ferroviario lo constituye la modificación de las condiciones de acceso a la **prestación de servicios de transporte ferroviario de mercancías** (que de alguna manera, aunque con fuertes requisitos que condicionan el acceso, supone una fuerte flexibilización en este acceso al mercado). En consecuencia, y conforme al texto de la Ley, la prestación del transporte ferroviario realmente se "liberaliza" pero de manera matizada, limitándose en principio (1 de enero de 005) a los servicios de transporte de mercancías en la Red Transeuropea de Transporte en los plazos establecidos, aunque se prevé este proceso en fechas posteriores para el resto de la red interior.
- En cualquier caso este nuevo marco normativo en el transporte de mercancías por ferrocarril dibuja a corto plazo **nuevas oportunidades de negocio en el sector**, permitiendo el acceso a nuevas empresas ferroviarias (públicas, privadas o mixtas) que habrán de competir en igualdad de condiciones con la empresa pública RENFE-Operadora.

La ley establece una clara separación entre las actividades de administración de infraestructura y de transporte ferroviario

- **La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario establece una clara separación entre las actividades de administración de infraestructura y de transporte ferroviario**, que serán realizadas en lo sucesivo de forma totalmente independiente por organismos diferentes:
  - **La administración de infraestructura** se atribuye a una entidad pública empresarial llamada **ADIF** (Administración de Infraestructuras Ferroviarias), que estará formada por RENFE Infraestructuras (excluidas por tanto las Unidades de Negocio dedicadas al Transporte Ferroviario) y el GIF, Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. La ADIF tendrá como objeto tanto la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias, como la administración de las actuales. Esta entidad será la encargada de la adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias solicitantes, por cuya utilización éstas deberán satisfacer el correspondiente canon.

    También se regula el acceso de las empresas ferroviarias al mercado del transporte de viajeros y de mercancías, y el régimen de otorgamiento de las correspondientes licencias ferroviarias.
  - Por otra parte, para **la realización del transporte ferroviario**, se concreta la creación de la entidad **RENFE-Operadora** que tendrá como objeto prestar servicios de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías. Esta RENFE-Operadora se forma a partir de las actuales unidades de negocio centradas en las operaciones.
- En lo que afecta a la planificación del transporte ferroviario, las competencias se atribuyen al Ministerio de Fomento, así como la ordenación del sector y la regulación del sistema, así como la inspección de los transportes y de las empresas ferroviarias. Dentro del Ministerio de Fomento se crea el **Comité de Regulación Ferroviaria**, cuya finalidad principal será la de resolver los conflictos entre el administrador de infraestructuras y los operadores de transporte ferroviario, o entre éstos entre sí, garantizando el correcto funcionamiento del sistema y salvaguardando la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la red ferroviaria.
- Además, la Ley crea y regula los diversos cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias y estaciones y las nuevas tasas por el otorgamiento de licencias ferroviarias y autorizaciones, certificados de seguridad, de homologación de material, de centros de formación, etc. así como la regulación del sistema tarifario de los diversos servicios de transporte ferroviario. Los Reglamentos de desarrollo de esta ley, que concretan todos los aspectos necesarios para su aplicación práctica, están en la actualidad en fase de elaboración.

Tres tipos de agente participan en el nuevo modelo ferroviario: el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Empresas Operadoras de Servicios y el Comité de Regulación Ferroviaria

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)

RENFE Infraestructuras y GIF

- La Ley encomienda la **ADMINISTRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA INTEGRADA EN LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL**, competencia del Ministerio de Fomento, a la entidad pública empresarial RENFE que pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e integra, además, al actual Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF).
- El Administrador **SE ENCARGARÁ DE LA ADJUDICACIÓN DE LA CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA** a los candidatos que hayan obtenido la licencia correspondiente
- **PERCIBIRÁ DE LAS EMPRESAS OPERADORAS DE SERVICIOS UN CANON** por la utilización de las terminales, la infraestructura ferroviaria y demás instalaciones y sus servicios.

EMPRESAS OPERADORAS DE SERVICIOS

RENFE-Operadora
Otros Operadores ferroviarios

- Asimismo, se crea una nueva entidad pública empresarial denominada **RENFE-Operadora**, como empresa prestadora del servicio de transporte ferroviario cuyo cometido es, básicamente, ofrecer las prestación de todo tipo de servicios ferroviarios. RENFE-Operadora asume los medios y activos que RENFE ha tenido afectos a la prestación de servicios ferroviarios.
- Además de RENFE-Operadora **PODRÁN PRESTAR SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS, EN RÉGIMEN DE LIBRE COMPETENCIA**, todas las entidades que obtengan la licencia de empresa ferroviaria.

COMITÉ DE REGULACIÓN FERROVIARIA

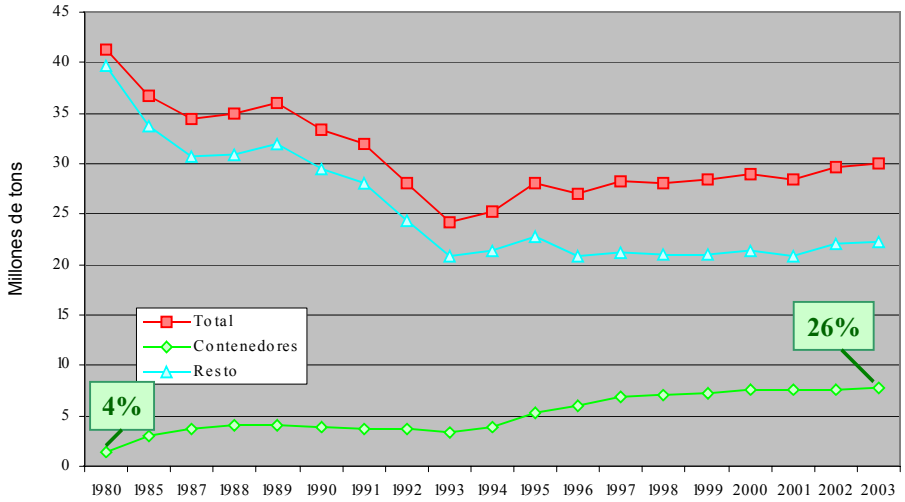
- Se crea el Comité de Regulación Ferroviaria que **RESOLVERÁ LOS CONFLICTOS** que se puedan plantear entre los diferentes operadores ferroviarios y que velará por el correcto funcionamiento del sistema

- La **LICENCIA DE EMPRESA FERROVIARIA** la otorgará el Ministerio de Fomento, previo informe del Administrador, a aquellas entidades que habiendo presentado la solicitud cumplan los siguientes requisitos: Revestir la forma de sociedad anónima, contar con capacidad financiera suficiente, garantizar la competencia profesional de su personal directivo y técnico y la seguridad en los servicio que pretenda prestar, y tener cubiertas las posibles responsabilidades civiles.

Evolución del transporte por ferrocarril en España

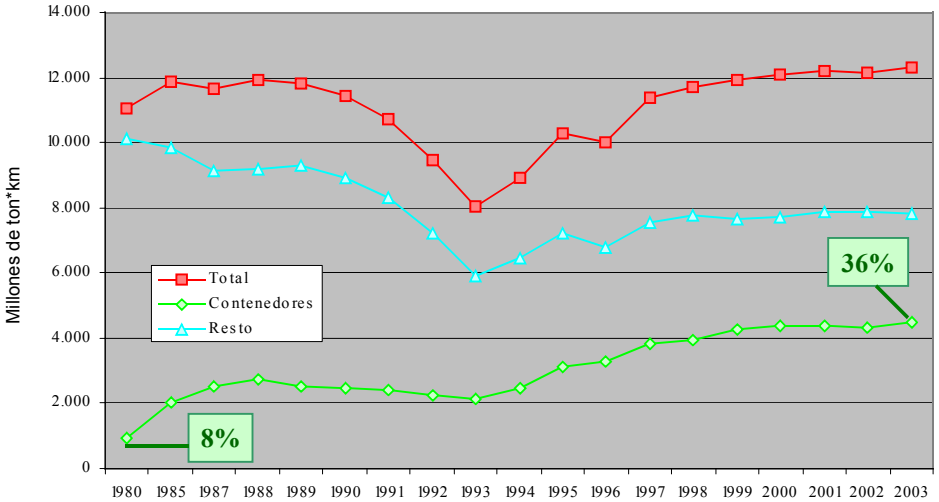
- En España, el transporte combinado representa en el año 2003 el 26% de las toneladas transportadas por ferrocarril, frente al 4% que suponía en 1980, y el 36% de las ton*km producidas por el ferrocarril en 2003, frente al 8% de 1980.
- El crecimiento anual del transporte combinado registrado en los últimos 20 años en España es del 7,1% frente al 0,5% del total del ferrocarril en ton*km, y del 7,5% frente al -1,5% en tons

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE POR FERROCARRIL EN ESPAÑA
MILLONES DE TONS



Fuente: RENFE-FEVE
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE POR FERROCARRIL EN ESPAÑA
MILLONES DE TONS*KM

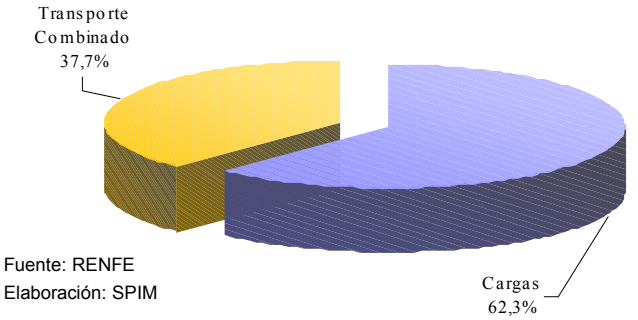


Fuente: RENFE-FEVE
Elaboración: SPIM

Distribución del tráfico de mercancías de RENFE

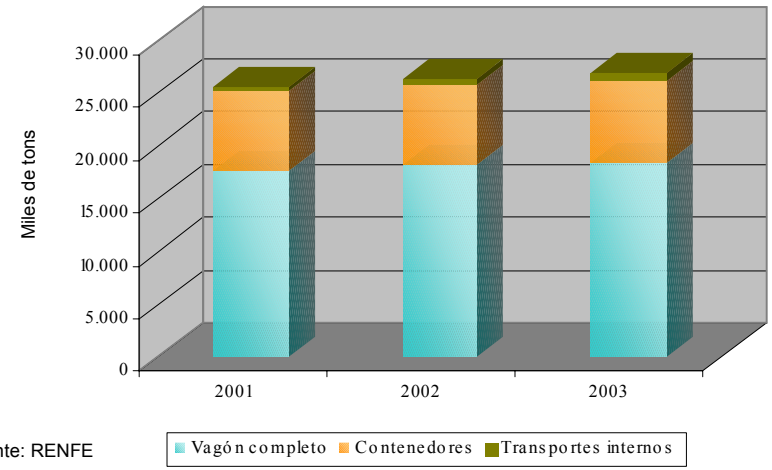
- En el año 2003, el 62,3% del tráfico de mercancías de RENFE, expresado en millones de Toneladas - Kilómetro, corresponde a Cargas -con un volumen de 7.392 millones Ton*Km-, y el 37,7% -4.473 millones de Ton*Km- a Transporte Combinado.
- En los últimos tres años -2001, 2002, 2003-, volumen total de tráfico de mercancías de RENFE se ha mantenido más o menos constante, con apenas un crecimiento medio anual del 2% en términos de peso y del 0,5% en términos de toneladas-kilómetro.

DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS DE RENFE. 2003 (Millones de Tn*Km)



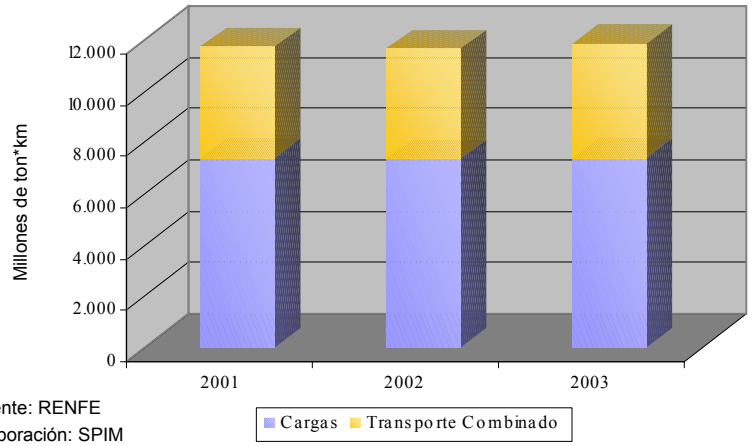
Fuente: RENFE
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS DE RENFE POR TIPO DE TRÁFICO. Miles de Tons



Fuente: RENFE
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS DE RENFE POR UNIDADES DE NEGOCIO. Millones de Tn-Km



Fuente: RENFE
Elaboración: SPIM

Red de Terminales TECO

Capítulo 4. Análisis de la oferta: Los servicios de transporte en modos alternativos a la carretera

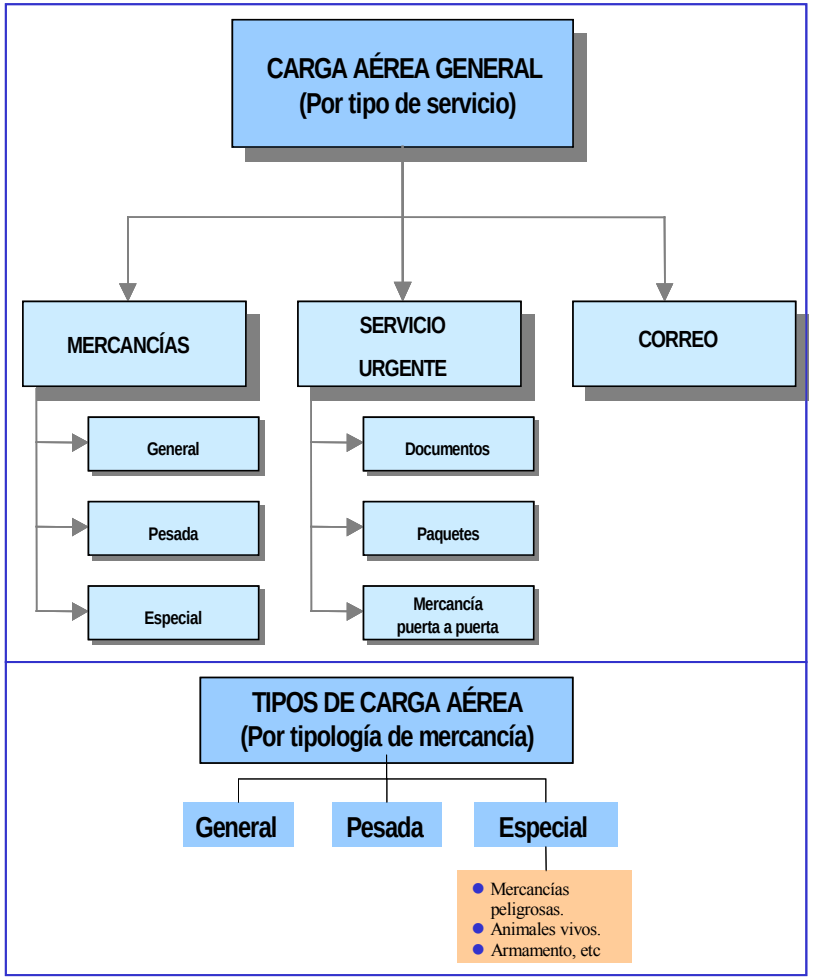
Capítulo 4.1. Introducción
Capítulo 4.2. Los servicios de transporte marítimo
Capítulo 4.3. Los servicios de transporte por ferrocarril
Capítulo 4.4. Los servicios de transporte aéreo

El transporte aéreo: un modo minoritario de transporte de mercancías

- La carga aérea supone entre el 1% y 2% del total del transporte mundial de mercancías en cuanto a tonelaje. Pero son una parte de especial significación en el transporte de mercancías, ya que las mercancías transportadas en el modo aéreo son de un altísimo valor unitario, siendo muy considerable el porcentaje en cuanto a valor, del orden del 20%.
- En el comercio exterior español, el modo aéreo representa apenas un 1% del volumen total de mercancías transportadas, y en el caso del comercio con la Unión Europea este porcentaje es del 0,05% del volumen total intercambiado con la UE.
- Las **mercancías susceptibles de emplear el modo aéreo** poseen una serie de características que son las causantes del bajo porcentaje que supone este modo de transporte en cuanto a tonelaje. Estos características son:
  - **Alto valor unitario**, para poder soportar el alto coste del transporte aéreo, esto es, que el incremento porcentual del coste del transporte sobre el total de la mercancía debido al empleo del modo aéreo sea bajo. Por ejemplo: componentes electrónicos, determinados productos perecederos, correo express, ...
  - **Baja densidad**. Las tarifas aeronáuticas vienen expresadas en precio de transporte por kilogramo de peso, o por unidad volumétrica equivalente. Este sistema tarifario resulta ventajoso para las mercancías ligeras y voluminosas ya que la relación peso/volumen es 1/6. Por ejemplo: Flores o mercancías equivalentes.
  - **Que precise ser transportada a larga distancia**. En este caso se maximiza la relación ganancia de tiempo / incremento de precio respecto a modos alternativos (que en larga distancia suele ser el marítimo). Por ejemplo: en la mayoría de los casos de los flujos intercontinentales.
  - **Que la rapidez del transporte resulte vital.** Dentro del modelo productivo y de distribución actual, existen cada vez más envíos de carácter urgente, a los que sólo el transporte aéreo es capaz de dar respuesta fiable. Por ejemplo, los productos perecederos o el correo express.
  - **Susceptible de paletización o de ir en contenedor.**
  - Que **el flujo que genere sea constante** de forma que sea posible el empleo de rutas consolidadas.

De acuerdo a las características de la carga aérea, las mercancías tipo que utilizan este modo de transporte son:

- **Mercancía urgente.** Altamente sensible al tiempo: implica un importante coste de oportunidad para el receptor si la mercancía no se distribuye a tiempo. Pueden ser repuestos de maquinaria, equipos médicos, pero también documentos (servicios de paquetería urgente). Las principales características de las mercancías urgentes son:
  - No están planificadas.
  - El coste del transporte, para el receptor, es pequeño en relación al coste que supone no recibir la mercancía lo antes posible.
- **Tráfico habitual.** Suele ser planificado y la decisión de utilizar el modo aéreo no se asienta en el tiempo y en el precio sino en la demanda y en los servicios. Los tráficos habituales se suelen dividir en:
  - **Perecederos:** Productos frescos (pescado, frutas, verduras, etc.), o relacionados con una demanda puntual (moda o la prensa y revistas).
  - **No perecederos**: Mercancía general, pesada o especial, son productos más sensibles a los costes. Sin embargo, los beneficios se obtienen de otras partidas, como los costes de almacenaje, que son enormemente reducidos. El transporte aéreo es especialmente adecuado para las cadenas de producción "Just-In-Time", por su rapidez e independencia.
- **Tráfico que puede ser desviado de otros modos de transporte al avión.** Menos sensible al tiempo aunque está más determinado por el precio que los dos tipos de mercancías anteriormente mencionados. Para que un tráfico sea desviado al modo aéreo o bien el coste es inferior al de otros modos de distribución, o bien el exportador o el cliente perciben ventajas competitivas que suponen beneficios.



Finalmente, la decisión respecto al modo de transporte utilizado es el equilibrio entre varios criterios como el tiempo, la distancia, el coste y el riesgo de pérdida o daño de la mercancía

- Por tanto, **los principales sectores productivos que utilizan el transporte aéreo** son los correspondientes a los siguientes productos:
  - Componentes de la automoción.
  - Productos editoriales y de prensa (artes gráficas).
  - Calzado.
  - Textil.
  - Joyería y bisutería.
  - Productos perecederos (hortofrutícolas y pescados y crustáceos).
  - Documentación express (courier)
- **La seguridad** de este modo de transporte es otra de sus características, ya que el riesgo de pérdida o daño de la mercancía es menor que en otros modos de transporte: productos sanitarios, contaminantes, o militares, por ejemplo son trasladados por modo aéreo por esta causa.

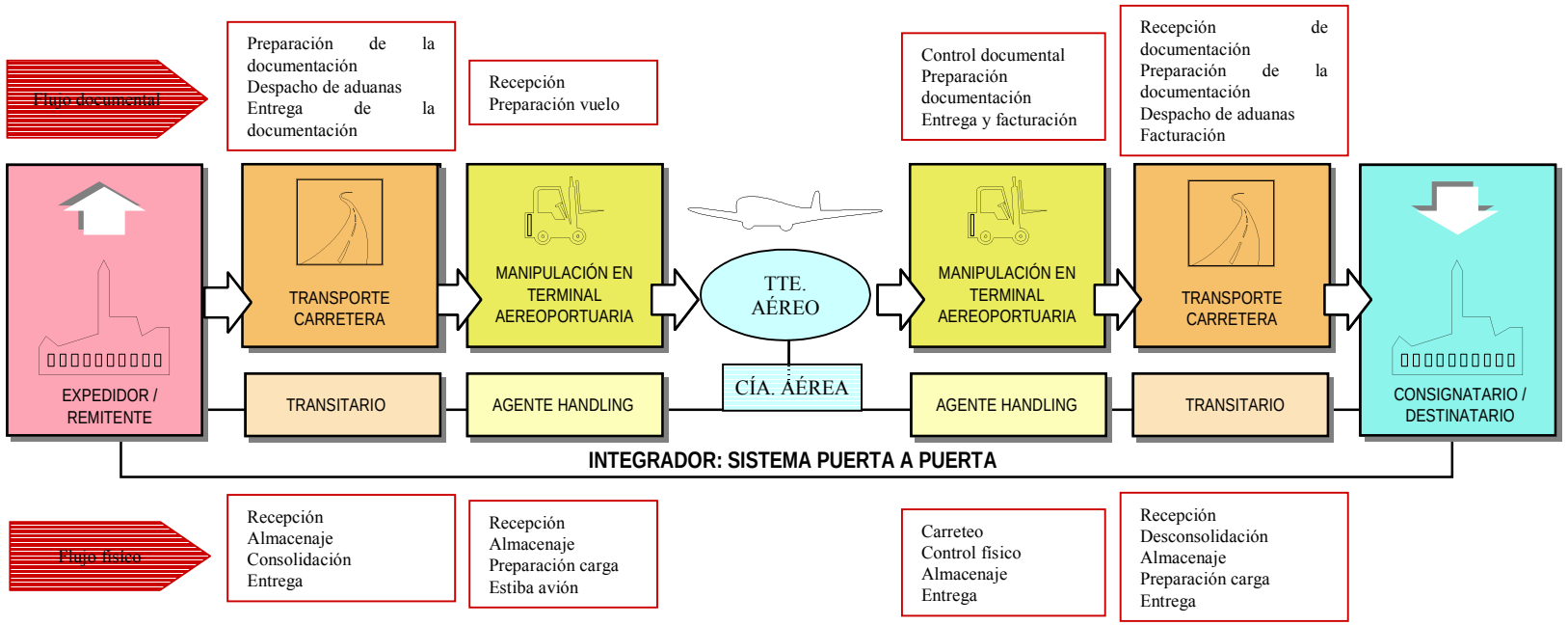
La cadena logística del transporte aéreo de mercancías integra a diversos operadores especializados

- La cadena logística del transporte aéreo de mercancías está compuesta por el conjunto de procesos físicos y documentales sucesivos y consecutivos que llevan a cabo las empresas que intervienen en el transporte de mercancías por vía aérea.
- Se pueden distinguir dos tipos de modelos de transporte:
  - **El transporte puerta a puerta**. Es un canal de transporte en el que hay un interlocutor único ante el expedidor de la mercancía y el destinatario del envío. Esta figura es la del **integrador,** que incluye todos los procesos intermedios, tanto físicos como documentales, dentro de su organización.

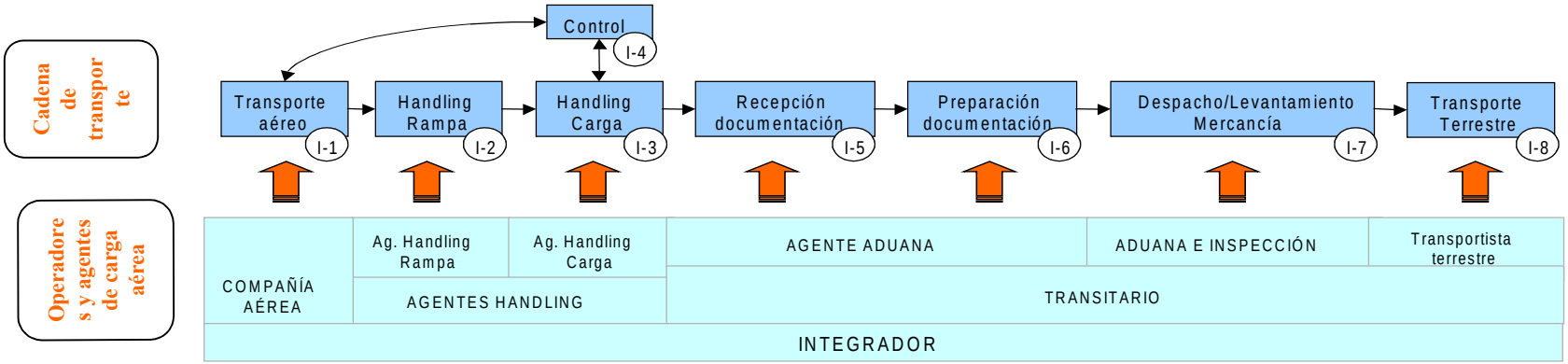
    La gestión del **integrador** reduce los plazos de entrega de la mercancía mediante la simplificación y coordinación de procesos, y está apoyado en sofisticados sistemas de seguimiento y control de los envíos.
  - **El "modelo tradicional"** se inicia también en el expedidor/consignador, pero en este caso se incluyen también las actividades desarrolladas empresas que realizan actividades parciales y consecutivas -transitarios, compañías aéreas y agentes de handling-.
  - **El transitario / agente de carga,** que se encarga de comercializar las bodegas de las líneas aéreas, constituyendo el sistema de distribución de la carga aérea. Coordinan la demanda de transporte aéreo con la oferta de las compañías.
  - **El agente de handling.** Dadas las peculiaridades técnicas del transporte aéreo se requiere la operación de los agentes de handling quienes reciben la carga en el aeropuerto y la preparan debidamente para su posterior embarque y vuelo. Se distingue entre agente de handling de terminal y de rampa, encargándose el primero de la recepción y preparación de la mercancía y el segundo del transporte al avión y del embarque.
  - **La compañía aérea,** encargada de realizar el transporte aéreo propiamente dicho, dejando la comercialización en manos de los transitarios o agentes de carga. Para las compañías aéreas el "cliente" es el transitario/agente de carga.
- Además de los operadores que se acaban de citar, en la cadena de transporte aéreo intervienen también **la aduana** -únicamente para orígenes/destino fuera de la Unión Europea-, y **el aeropuerto**, que facilita las instalaciones y servicios a los distintos operadores

La cadena de transporte aéreo es organizada por el Transitario/Agente de carga

CADENA LOGÍSTI CA DEL TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS

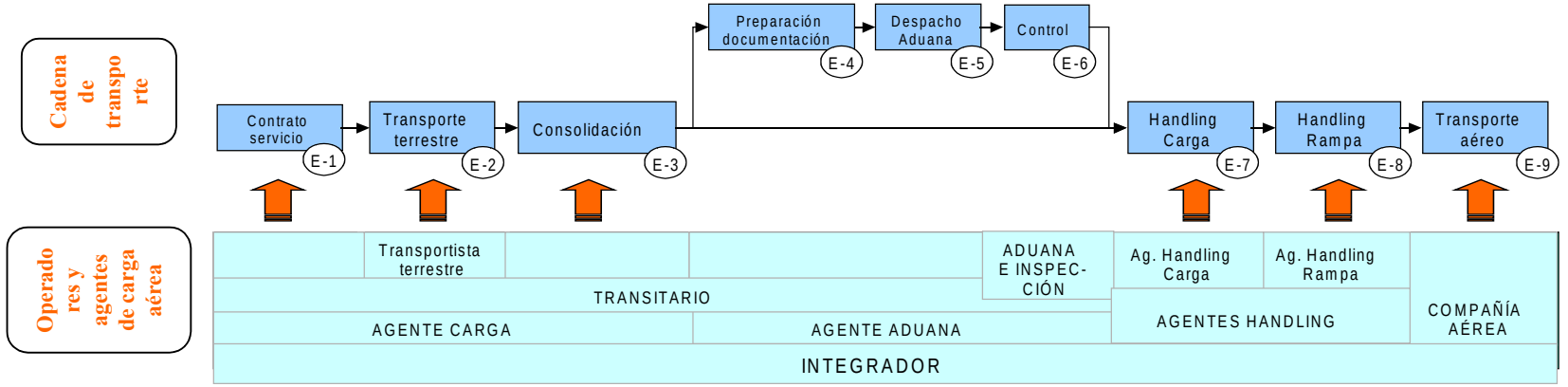


Flujograma de importación de la carga aérea: los flujos de la mercancía aérea en el Aeropuerto, y la intervención de operadores y agentes



- **I-1:** La compañía aérea o el integrador realizan el transporte de la mercancía hasta su destino final.
- **I-2:** La mercancía, una vez recepcionada en el aeropuerto de destino, es tratada por el agente de handling de rampa. En el caso del integrador se puede realizar autohandling.
- **I-3:** En este paso entra en juego el denominado handling de carga. Aquí se realiza una primera comprobación y contraste de la mercancía recepcionada con la compañía aérea que ha llevado a cabo el transporte de la mercancía **(I-4).**
- **I-5:** Aunque el agente transitario/agente de aduanas puede estar, en mayor o menor grado implicado en pasos anteriores, es en el proceso aduanero cuando adquiere especial relevancia. El agente transitario/agente de aduanas recibe la documentación **(I-6)** de la mercancía y procede a preparar la documentación que debe presentar ante el servicio de adunas de la Administración. En el caso del integrador, este proceso forma parte de un círculo logístico cerrado, sujeto a requisitos aduaneros diferenciados.
- **I-7:** La documentación generada por el agente transitario/agente de aduanas o el integrador es entregada en los servicios de aduanas de la Administración, procediéndose, en función de las características de la mercancía y su procedencia, al levantamiento de la mercancía o a una inspección física previa.
- **I-8:** Una vez cumplidos los requisitos para el levantamiento de la mercancía, ésta puede ser entregada tanto al propio importador de la mercancía como a un representante por él designado, procediéndose a la distribución de la mercancía hasta su destinatario final.

Flujograma de Exportación de la carga aérea: los flujos de la mercancía aérea en el Aeropuerto, y la intervención de operadores y agentes



- **E-1 - E-2:** Una vez suscrito el contrato de servicio, tanto un transportista terrestre como el agente transitario, el integrador u otro agente de carga pueden llevar a cabo el porte de la mercancía hasta las dependencias aeroportuarias o sus propias instalaciones, procediéndose a su consolidación para la exportación **(E-3).**
- **E-4:** Posteriormente el agente transitario/agente de aduanas o el integrador proceden a la preparación de todos aquellos documentos requeridos para exportar las mercancías.
- **E-5:** La documentación es entregada en el despacho de aduanas de la Administración, procediéndose a controles **(E-6)** en función de las mercancías a exportar. Aquí conviene destacar de nuevo el proceso aduanero diferencial al que está sujeto el integrador.
- **E-7 y E-8:** Una vez realizados todos los trámites administrativos, intervienen los agentes de handling, en un primer término el agente de handling de carga y en un segundo término el de rampa.
- **E-9:** Posteriormente la mercancía es entregada a la compañía aérea que es la encargada de realizar el servicio de transporte aéreo. En el caso del integrador tanto los pasos **E-7** como **E-8 y E-9** pueden ser llevados a cabo por el propio integrador.

Comunidad de Carga: Resumen de funciones

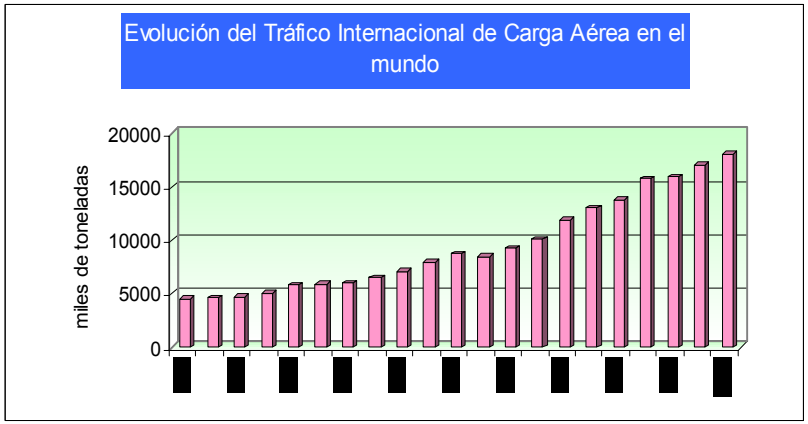
PARTICIPANTES	EXPORTADORES	TRANSITARIOS	LÍNEAS AÉREAS	INTEGRADORES	AEROPUERTOS
FUNCIÓN	Suponen la línea inicial de la cadena de la carga aérea. Su papel es poner en marcha el proceso de envíos nacionales o internacionales. Esta función puede ser ejecutada por el productor de la mercancía o la empresa importadora/ exportadora	Incluye las funciones de intermediación necesarias para la realización de los envíos, tales como consolidación, trámites aduaneros, transporte por carretera y aéreo. El desarrollo de su negocio pasa por proveer servicios de valor añadido.	Las líneas aéreas tienen como finalidad realizar el transporte de carga entre dos aeropuertos. Pueden ser tanto vuelos de pasajeros como de carga.	Proveen de servicios urgentes puerta a puerta con garantía del tiempo de distribución. Integran tanto las funciones de los transitarios como de las líneas aéreas en la cadena de la carga aérea	Dotar de una buena infraestructura para la realización de las actividades relacionadas con la carga aérea con eficiencia
PRINCIPALES OBJETIVOS	La satisfacción del cliente y limitar el tiempo de mercancía inmovilizada. Cuando también es el productor, concentrarse en su actividad y subcontratar las funciones de transporte y distribución (servicios de valor añadido).	Adaptarse a los requerimientos de calidad y productividad actual de los cargadores.	En términos de productos y destinos, las líneas aéreas cargueras pretenden hacer sus vuelos rentables mediante su posicionamiento en los principales mercados de demanda. Las compañías combi pretenden llenar espacio en bodega a través de políticas efectivas de precios.	Limitar el tiempo en que las mercancías están inmovilizadas.	Para consolidarse como plataformas logísticas centrales al servicio de los intereses de la región, deben dotarse de centros logísticos que contengan terminales de carga, almacenes, hubs para integradores, y centros regionales de distribución. Tienen que contribuir a cualificar el servicio al consumidor, dotar de buenas conexiones con los mercados mundiales y favorecer la integración intermodal.
TEMAS CLAVE	Requieren servicios de transporte y logística del productor al consumidor. Debe asegurar fiabilidad e información continua de toda la cadena aérea. Su crecimiento y desarrollo está relacionado con la intermodalidad y servicios logísticos eficientes (EDI y simplificación de trámites aduaneros).	Normalización de procedimientos y prestaciones, estructuras tarifarias, procedimientos aduaneros y métodos de reservas y transporte.	Regulaciones de tráfico aéreo, normativas medioambientales, normalización de procedimientos, prestaciones y trámites aduaneros.	Similares a las de las líneas aéreas principalmente en lo que se refiere a seguridad, limitaciones medioambientales y regulaciones de tráfico, pero también incluyen la viabilidad de aduanas eficientes y simplificadas y prestaciones normalizadas.	Tener un nivel adecuado de seguridad, simplificar los trámites aduaneros, garantizar buenos accesos para la carga, impacto ambiental, planificación del crecimiento y marketing a escala global.

Comunidad de Carga: Resumen de funciones

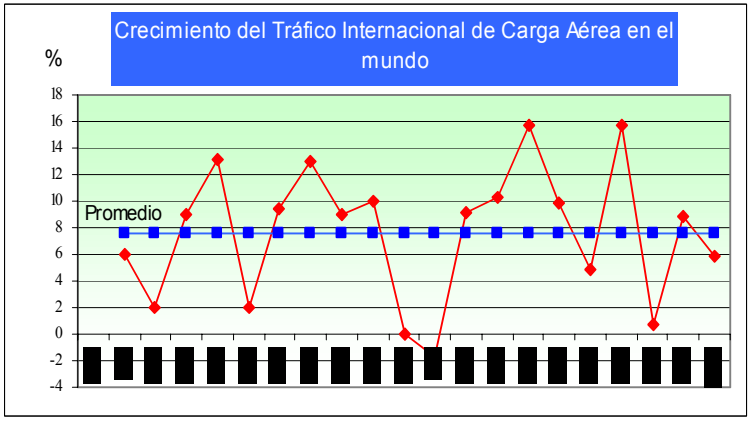
PARTICIPANTES	CORREOS	AGENTES DE ADUANAS	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	COURIER
FUNCIÓN	Servicios postales. Asimismo correos se encuentra en un proceso de reestructuración, debido al cual va asumiendo nuevas competencias en el terreno de la paquetería urgente.	Servicios de representación del exportador/importador ante la Administración. Sus servicios se hallan altamente integrados en la cadena productiva del agente transitario.	Provisión de servicios de Inspección de las mercancías sujetas a control por parte de la Administración. Asimismo, y a efectos del mantenimiento de los datos sobre comercio exterior en España, la administración es la encargada de la recogida de datos sobre la evolución de las exportaciones importaciones	Estos componentes de la Comunidad de Carga Aérea poseen ciertas similitudes en sus funciones con los agentes transitarios. Transporte de paquetería urgente.
PRINCIPALES OBJETIVOS	Consolidación como uno de los grandes proveedores de servicios postales. Para ello Correos debe dotarse de las infraestructuras necesarias para poder llevar a cabo con éxito sus funciones dentro del nuevo marco de la carga aérea y de los servicios de paquetería urgente, tanto en España como en el extranjero.	Proveer servicios auxiliares a la carga aérea.	Proveer servicios auxiliares a la carga aérea e información fidedigna acerca del volumen de comercio exterior.	Mantenimiento de la satisfacción del cliente, evitando retrasos en las entregas.
TEMAS CLAVE	La problemática central de Correos se halla ligada a su entrada en el mercado de los productos de paquetería. Estos se han encontrado con diversos problemas debido a la competencia desmedida que suponen los courier internacionales. Asimismo, se perciben como muy problemáticas las áreas del handling de rampa y las restricciones a los vuelos nocturnos. Su fortaleza es su extensa red de distribución capilar.	La liberalización del sector de agentes de aduanas (Real decreto 1889/99 de 13 de diciembre de 1999) ha condicionado esta figura, ya que se hace posible asumir las labores de representación ante la Administración a cualquier agente económico autorizado.	La mejora de los servicios provistos por la Administración(Aduanas, Sanidad Animal, sanidad Exterior, Géneros Medicinales y SOIVRE) radicaría en una eficiencia considerable para la carga aérea de Madrid-Barajas.	Su desarrollo se encuentra altamente condicionado por el desarrollo de la tecnología de la información. El courier internacional se encuentra en evolución debido a los cambios recientes en la competencia tanto nacional como internacional.

El tráfico de carga aérea en el mundo

- El tráfico internacional de carga aérea en el mundo experimentó en el período 1.980 – 2.000 un crecimiento medio anual del 7,6% (medido en FTK), alcanzando un volumen en el año 2000 de 18 millones de toneladas.
- A continuación se recoge la evolución del tráfico de carga aérea internacional y su crecimiento en el periodo 1980-2000 según datos proporcionados por IATA:



Fuente: Marco Estratégico para el desarrollo de la Carga Aérea en España-2.001. CLASA



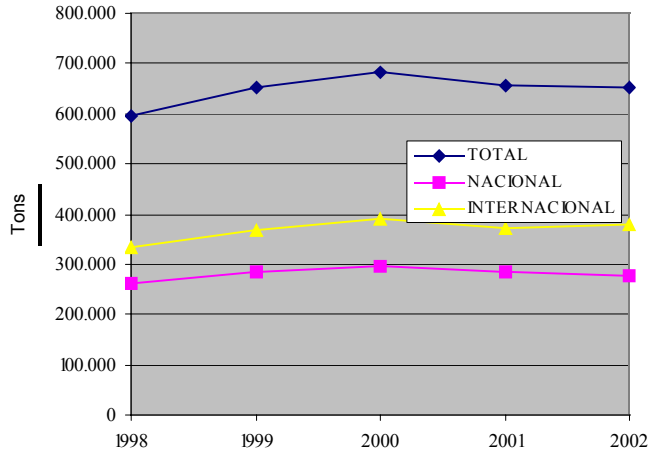
Fuente: Marco Estratégico para el desarrollo de la Carga Aérea en España-2.001. CLASA

- Según declaraciones de la compañía **Boeing** a finales de 2.000 -y antes de los atentados del 11-S- la industria de la carga aérea empezó a experimentar una recesión tanto en Estados Unidos como en Europa, junto con la reducción de ventas de equipamientos de informática / alta tecnología.
- De este modo, después del fuerte crecimiento registrado en el año 2.000 -más del 7%-, el tráfico mundial de carga aérea disminuyó un 5,9 % durante 2.001 para volver a incrementarse más de un 7% durante 2002. Según Boeing:"con los desafíos de estos últimos años, la fuerza del mercado de la carga aérea ha ido aumentando. Después del crecimiento del 4% del año pasado, el mercado ha continuado fortaleciéndose este año, con un tráfico mundial superior en un 10,7 % al mismo período en 2.003. Este año se está perfilando a ser el mejor para el crecimiento mundial de carga aérea desde 1997".

El tráfico de carga aérea en España

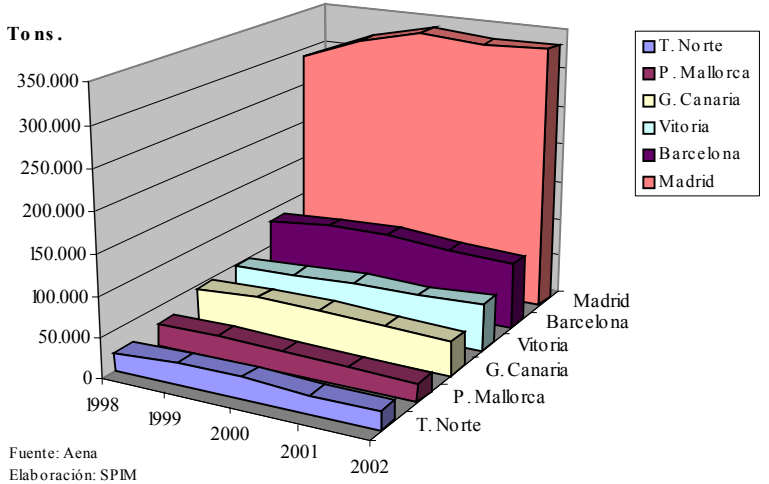
- **La carga aérea ha experimentado durante la década de los 90 un importante incremento en España:** El crecimiento de la carga aérea en la red de aeropuertos españoles ha sido del 49%, representando un incremento medio anual del 5% en el período 1.992-2.000.
- A partir del año 2.000 comienza una tendencia ligeramente decreciente, con una tasa de crecimiento medio anual de –3,5 % en el periodo 2.000-2.002, alcanzando 653.955 Tons. en 2.002.
- **El tráfico internacional de carga aérea en España está tomando paulatinamente más importancia relativa frente al tráfico nacional:** En el año 2.002, el 58 % tráfico de carga aérea fue tráfico internacional frente al 42 % de tráfico nacional.
- Dentro del marco de la carga aérea en España conviene destacar el papel desempeñado por los seis principales aeropuertos: Madrid-Barajas, Barcelona, Vitoria, Gran Canaria, Palma de Mallorca y Tenerife Norte.
- Tan sólo estos seis aeropuertos acogieron durante 2.002 un 87% (569.183 toneladas) de los flujos de transporte de mercancías por modo aéreo en aeropuertos españoles, lo que indica una fuerte concentración de los flujos de transporte aéreo.

EVOLUCIÓN DE LA CARGA AÉREA EN ESPAÑA



Fuente: Aena
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN CARGA AÉREA-PRINCIPALES AEROPUERTOS

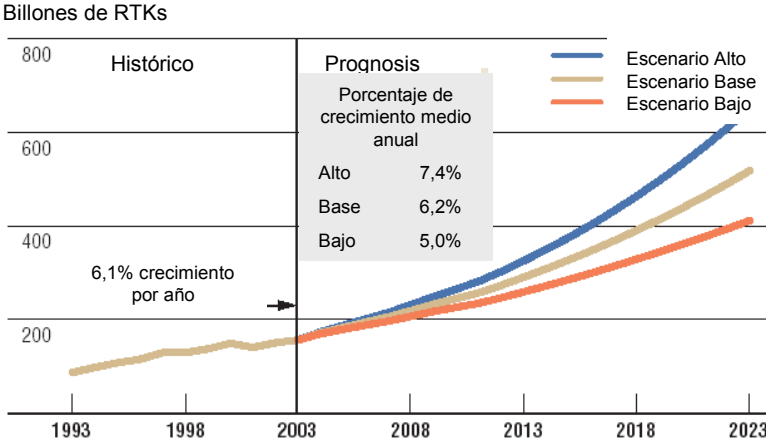


Fuente: Aena
Elaboración: SPIM

El tráfico de carga aérea en el mundo: perspectivas de crecimiento

- El pronóstico mundial de la carga aérea de **Boeing** predice un **crecimiento mundial de la carga aérea** (mercancía+correo) **a una tasa promedio anual de 6,2 % durante las próximas dos décadas, con un tráfico total que triplicaría los niveles actuales:** de 156,5 billones de RTKs en 2.003 hasta 518,7 billones de RTKs en 2.023.
  - Durante los próximos 20 años, la carga aérea se incrementará al 6,2 % anual: las mercancías se incrementarán más rápidamente que el correo, con una tasa promedio anual que alcanzará el 6,3 % hasta 2.203. Por su parte, el correo alcanzará un 2,9% de tasa media anual durante el mismo período.
- Comparando con la tasa promedio anual de crecimiento mundial de carga aérea del 6,2 %, Asia y América del Norte promediarán un 7,2 % y Europa-Asia promediarán un 6,7 %. Algunos de los mercados maduros, tales como los internos de América del Norte y de Europa, van a experimentar tasas de crecimiento más bajas basadas en las altas tasas e tráfico actuales. Esta información forma parte del Pronóstico Mundial de la Carga Aérea de Boeing para 2004/2005, publicado el 17-09-2004 en el Foro y Exposición Internacional de la Carga Aérea 2004.

El tráfico de carga aérea crecerá un 6,2 % hasta el año 2.023



Fuente: Boeing World Air Cargo Forecast 2.004-2.005

- Por su parte, la compañía **Airbus,** hace una previsión de **incremento de los tráficos de carga aérea mundial a una tasa de promedio anual del 5,75%,** lo que llevaría a triplicar la carga por tonelada y kilómetro (FTKs) alrededor del año 2.022.

Estructuración de los nodos logísticos aeroportuarios

Fuente: AENA y CLASA.
Elaboración: SPIM.

Capítulo 5.

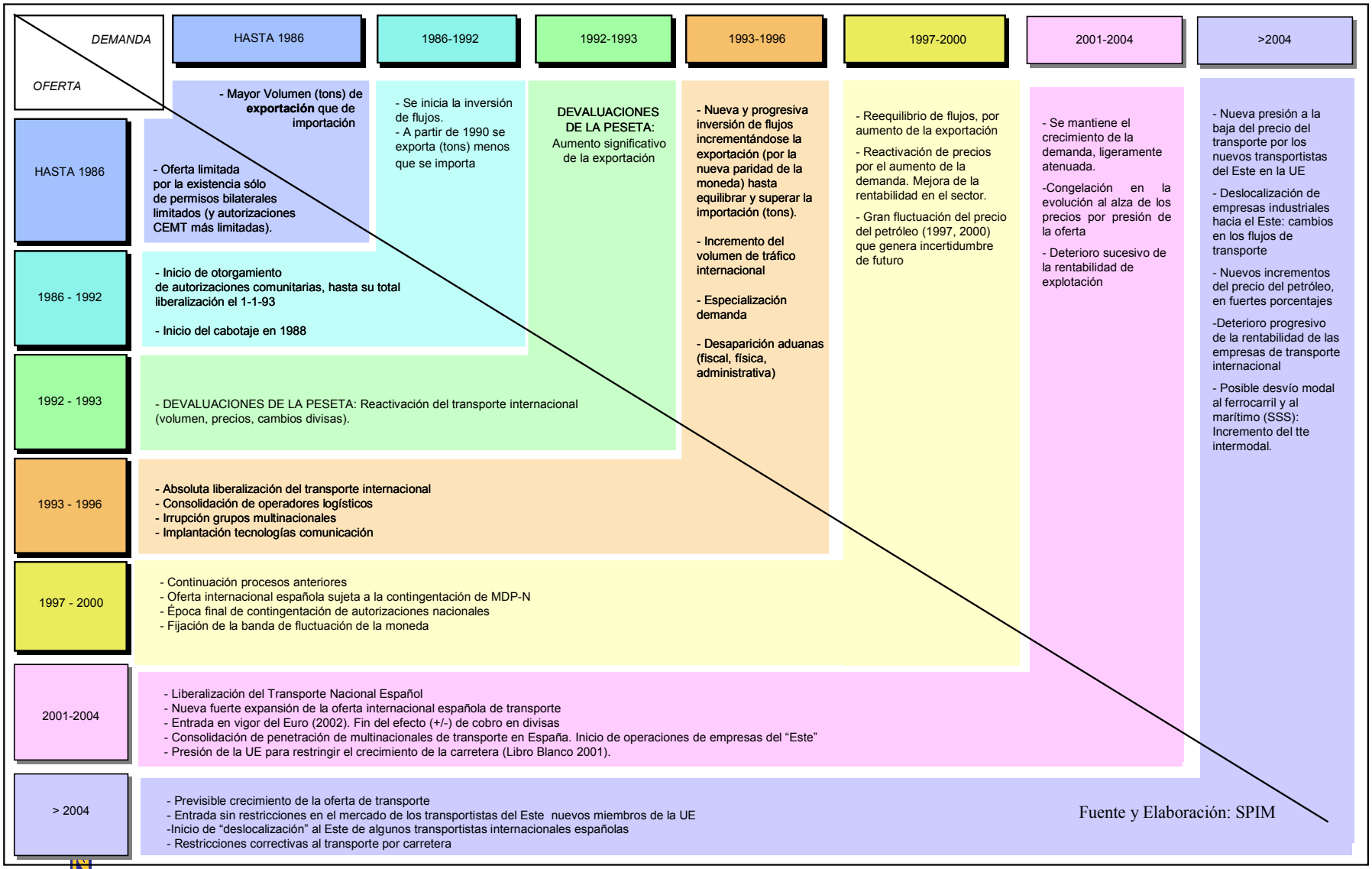
Análisis de la oferta de transporte internacional de mercancías por carretera

Capítulo 5.1. El sector de las empresas de transporte internacional de mercancías por carretera
Capítulo 5.2. Análisis de la estructura empresarial del sector español
Capítulo 5.3. Análisis de la estructura de costes
Capítulo 5.4. Análisis de la situación económico-financiera del sector
Capítulo 5.5. Estudio de Mercado. Conclusiones

La actividad del transporte internacional por carretera ha experimentado importantes cambios desde su comienzo hasta la actualidad

- **En el año 1980 se consolida el RETIM** -Registro de Empresas de Transporte Internacional de Mercancías- que impone unos requisitos mínimos a las empresas para poder realizar transporte internacional, si bien se reconoció el derecho de las empresas que realizaban este tipo de transporte con anterioridad, a seguir realizándolo a pesar de no cumplir esa reglamentación. Los requisitos exigidos eran básicamente de carácter cuantitativo, exigiéndose un mínimo de flota propia con autorizaciones nacionales, con una determinada antigüedad, y una capacidad individual por vehículo superior a una determinada cifra, parámetros que a lo largo de los años fueron modificándose en algunos aspectos.
- **En el año 1986, con el ingreso de España en la CEE,** se incrementaron notablemente el número de autorizaciones, accediendo a un número sucesivamente creciente de empresas al RETIM. En este mismo año entró en vigor el Régimen de Tránsito Comunitario para viajes a países de la CEE, en sustitución del régimen TIR.
- El Tratado de la Unión Europea de Maastrich (1992) recoge nuevos objetivos para la política de transportes: la seguridad en el transporte, la red transeuropea y la protección del entorno, al mismo tiempo que modifica aspectos como los aduaneros, de importancia crítica para el sistema de fabricación y para el transporte internacional.
- A partir de ese momento, el gran crecimiento de los intercambios comerciales de nuestro país con Europa supuso un importantísimo desarrollo del transporte por carretera, con un hito fundamental marcado en 1993, debido a dos factores principales:
  - La caída de fronteras (físicas, fiscales y administrativas) por una parte, que permitió un gran crecimiento de la competitividad de este modo, tanto en calidad de servicio –al reducirse notablemente los plazos de transporte- como en precio -al incrementarse su productividad y desaparecer los extracostes ligados a las fronteras-.
  - La total liberalización del transporte internacional comunitario en enero de 1993, tras un proceso transitorio en que se incrementaron progresivamente los contingentes para el transporte intracomunitario, lo que supuso un aumento notable de las autorizaciones y, por tanto, de la oferta de transporte.
- Ambos factores originaron un gran crecimiento de la oferta, medida en autorizaciones comunitarias, aunque se experimentó asimismo un fuerte crecimiento de la demanda, como se ha expuesto en los capítulos correspondientes.

Evolución de la actividad de transporte internacional por carretera: Síntesis de factores clave



El impacto de los cambios en las empresas de transporte internacional

EL IMPACTO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL	
Período hasta 1986	▪ **Filtros cuantitativos para acceder a la profesión:** ⇨ Tamaño mínimo de empresa en España. ⇨ Permisos internacionales limitados (bilaterales y CEMT): **Oferta Limitada**. ▪ **Posición dominante de la oferta (transportistas)**: ⇨ Respecto a los transportistas extranjeros (más exportación que importación: "el dominio del transporte - p.e. el precio - acompaña el sentido dominante del flujo de cargas"). Costes competitivos del transporte español en relación con el de la UE. ⇨ Respecto a la demanda: oferta limitada por los permisos, situación de dominio del ofertante (transportista).
Período 1986/1992:	▪ **Inicio de la desaparición de los filtros cuantitativos,** hasta su total liberalización, (tanto por la liberalización de autorizaciones bilaterales (1993) como por la desaparición del tamaño mínimo de empresa (1990). Como consecuencia se produce un aumento de la oferta de transporte internacional por parte de transportistas españoles: efecto de descenso de precios en esta actividad. Nulo impacto de compensación por la introducción de filtros cualitativos (acceso a la profesión, 1988). ▪ **Pérdida de posición dominante del transportista español** respecto al extranjero, por disminuir la exportación respecto a la importación. Presión adicional a la baja en los precios de salida de España por mayor presencia de transportistas extranjeros. ▪ **Efectos muy negativos sobre las empresas de transporte internacional español:** menores recorridos, menores precios, descapitalización, desaparición de empresas de este sector (~25%).
Período 1992/1996:	▪ Devaluación de la peseta (en el entorno del 30%, en varias devaluaciones sucesivas) (1992-93). Efectos: ⇨ Mayor competitividad en los mercados extranjeros de los productos españoles (no sólo agrícolas, sino también industriales). En consecuencia, rapidísimo incremento de la exportación: efectos beneficiosos para la posición de relanzamiento de los transportistas españoles (por aumento de demanda de exportación, por mayor participación que extranjeros): mayores recorridos, mejores precios. Efectos económicos positivos adicionales cuando se cobran los retornos en divisas, por su fuerte posición (paridad) sobre la peseta. Saneamiento del sector del transporte internacional. ⇨ Incorporación de los transportistas españoles a nuevas tecnologías de explotación (comunicaciones, EDI, servicios multitripulación...) ⇨ Se mantiene la competitividad en costes de los transportistas españoles con los centroeuropeos
Período 1997/2000	▪ Reequilibrio de los mercados import/export, se mantieneel crecimiento de demanda por la buena situación económica. ▪ Evolución al alza de precios del transporte internacional en las salidas de España. Mejora la rentabilidad de las empresas del sector. ▪ Período de fuertes puntas de crecimiento del precio del combustible (1997-2000), con fuertes impactos de coyuntura en la cuenta de ▪ resultados Relativo mantenimiento de la oferta global de transporte internacional español, por la contingentación de las autorizaciones nacionales MDP-N (fin en septiembre de 1999)
Período 2001/2004	▪ Importante incremento de la capacidad global de la oferta internacional española derivada de la desaparición de contingentes en las autorizaciones MDP-N (finales de 1999), y en la liberalización total (salvo capacitación profesional) de las licencias comunitarias. ▪ Caída de los precios del transporte internacional. Disminución de la rentabilidad de las empresas del sector.
A partir de 2004	▪ Entrada en la UE (mayo de 2004) de 10 nuevos países, varios de ellos con importante potencial de transportistas con costes inferiores a los españoles (en especial los salariales) ▪ Se mantiene la presión a la baja de precios del transporte internacional, con subidas notables (y posiblemente permanentes) del precio del combustible ▪ Negativas prespectivas sobre la rentabilidad del sector, salvo cambios en las condiciones del mercado

El transporte internacional se realiza al amparo de autorizaciones de diverso tipo

- En función del ámbito geográfico de actuación existen dos tipos de autorizaciones que permiten realizar transporte internacional por carretera. Estas son:

  - **Las Autorizaciones Multilaterales,** que habilitan para realizar el transporte hacia y desde cualquiera de los Estados miembros de las Organizaciones Internacionales de las que España es miembro, o en tránsito a través del territorio de los mismos.

    A su vez pueden ser de dos tipos:

    - **Licencias Comunitarias**. Permiten realizar transporte internacional entre países pertenecientes a la Unión Europea, de Cabotaje en cualquiera de los países de la misma -entendiéndose por cabotaje la realización de servicios interiores de transporte en país distinto al de matriculación del vehículo-, o a transitar por todos ellos (en el caso de Austria, para transitar se exige un pago por el uso de la infraestructura).

      Una vez otorgadas este tipo de licencias su validez se prolonga durante 5 años. No existen límites cuantitativos al otorgamiento de este tipo de licencias (requisito previo la capacitación profesional de transportista profesional).

    - **Autorizaciones de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT).** Habilitan para el transporte público internacional de mercancías por carretera para empresas de los países miembros de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte, y son válidas para realizar servicios entre países pertenecientes a la CEMT y/o en tránsito por el territorio de uno o varios países miembros.

      Los países CEMT -Organización Intergubernamental creada en 1953- son: Alemania, Bielorrusia, Bélgica, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Macedonia, España, Eslovenia, Estonia, Federación Rusa, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Holanda, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Moldavia, Noruega, Polonia, Portugal, R.Checa, R. Eslovaca, Rumania, Reino Unido, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania.

      El plazo de validez de este tipo de autorizaciones es el año natural.

Existen distintos tipos de autorizaciones bilaterales en función del periodo de validez y del servicio

- **Las Autorizaciones Bilaterales**, que son autorizaciones extranjeras para terceros países, habilitan al transportista español a realizar transporte al Estado extranjero de que se trate y desde dicho Estado, o en tránsito a través del territorio del mismo.

  Existen Acuerdos bilaterales para el transporte de mercancías por carretera firmados entre España y los siguientes países: Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, República Checa, Chipre, Croacia, República Eslovaca, Eslovenia, Estonia, Hungría, Irán, Kazakistán, Letonia, Lituania, Macedonia, Marruecos, Moldavia, Polonia, Rumania, Rusia, Suiza, Túnez, Turquía, Ucrania y Yugoslavia.

  En función del período de validez, estas autorizaciones pueden ser:

  - ⇨ Temporales: con validez de un año, independientemente del número de viajes.
  - ⇨ Al viaje: válidas para un solo viaje de ida y vuelta.

  Según el tipo de servicio, las autorizaciones bilaterales se clasifican en:

  - ⇨ Contingente o Zona larga: válidas para cualquier transporte con destino y/o origen en España y origen y/o destino en el país de que se trate.
  - ⇨ Tránsito: válido para transitar por el territorio del país de que se trate sin tomar ni dejar mercancías.
  - ⇨ Entrada en vacío: permiten tomar carga en un vehículo vacío para salir con carga del país.
  - ⇨ Triangulares: permiten tomar carga en un país para dejarla en otro distinto del los firmantes del Acuerdo, transitando por el país de matriculación.
  - ⇨ Triangulares irregulares: a diferencia de las anteriores, no exigen el tránsito por el país de matriculación del vehículo.
  - ⇨ Fuera de contingente: sirven para determinados tipos de transportes de especialidad (frigoríficos, mudanzas)
  - ⇨ Cooperación:cubren los servicios resultantes de Acuerdos de colaboración entre empresas de transporte de los países firmantes del Acuerdo.
  - ⇨ Universales: sustituyen a cualquiera de las anteriores y, por lo tanto, pueden utilizarse en tránsito, para entradas en vacío, para tráficos triangulares, etc.

La evolución del número de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera a vehículos españoles muestra un enorme crecimiento de las mismas

- El número de empresas autorizadas no coincide con el número de autorizaciones emitidas para realizar transporte internacional de mercancías por carretera dado que estas se otorgan a la empresa con una copia a cada vehículo. En la tabla que se recoge a continuación se muestra la relación de empresas autorizadas a 31 de diciembre de cada año.
- Las Licencias Comunitarias son las más importantes en número, así a 31 de diciembre de 2003 se habían emitido 74.423 copias certificadas de las licencias que supone casi el 68% del número total de autorizaciones concedidas a vehículos españoles, aunque dadas sus características temporales y de asignación, dan lugar a un porcentaje más elevado del transporte internacional español.
- Les siguen en importancia numérica, las autorizaciones bilaterales que representan algo más del 31% sobre el total de autorizaciones a vehículos españoles en 2003 (aunque bajo las mismas, el porcentaje del transporte internacional sin duda, por las características antes citadas, se realiza un porcentaje muy inferior del transporte internacional). Y en último lugar, apenas significativas sobre el total, se encuentran las autorizaciones CEMT.

AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA A VEHÍCULOS ESPAÑOLES

AÑO	Empresas autorizadas		Bilaterales		Comunitarias		CEMT	
	Número	Evolución	Número	Evolución	Número	Evolución	Número	Evolución
1993	-		29.254	100	22.518	100	149	100
1994	-		24.629	84	29.006	129	199	134
1995	-		22.368	76	36.114	160	224	150
1996	-		24.854	85	42.939	191	224	150
1997	-		20.877	71	42.256	188	224	150
1998	-		21.114	72	44.969	200	298	200
1999	-		29.450	101	52.673	234	298	200
2000	18.991	100	37.830	129	54.299	241	374	251
2001	22.616	119	23.699	81	66.700	296	477	320
2002	22.044	116	36.738	126	68.807	306	595	399
2003	22.289	117	34.729	119	74.423	331	603	405
2004*	22.904	121	-	-	77.961	346	-	-

*Datos de Junio de 2004
Fuente: Mº de Fomento
Elaboración:SPIM

Capítulo 5.

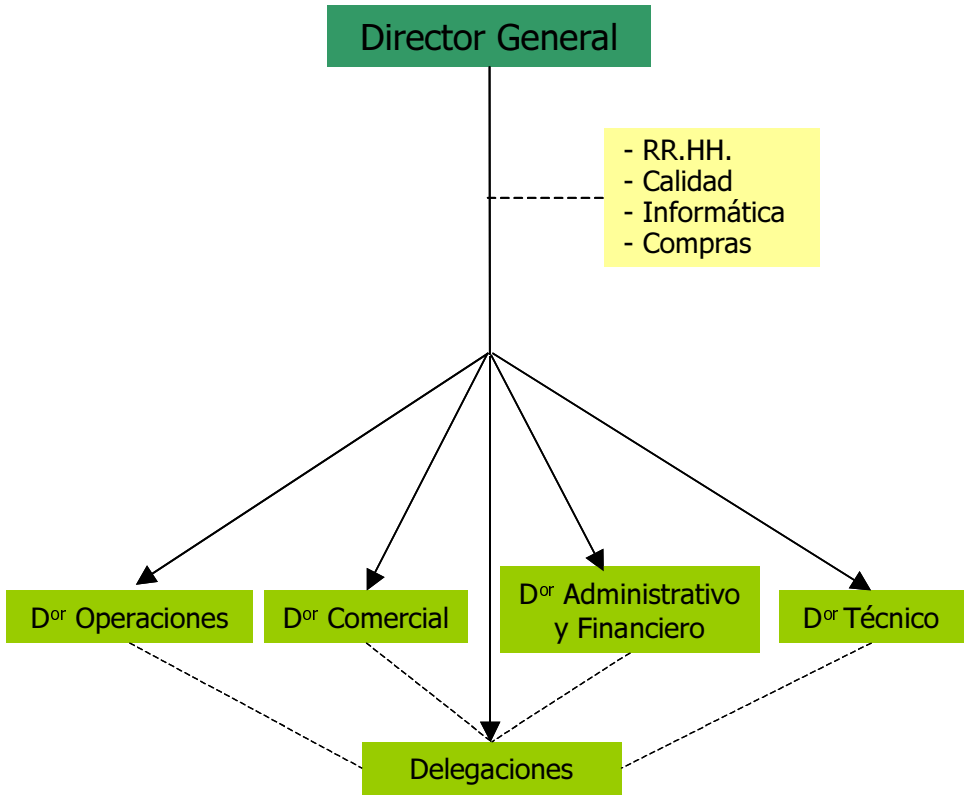
Análisis de la oferta de transporte internacional de mercancías por carretera

Capítulo 5.1. El sector de las empresas de transporte internacional de mercancías por carretera
Capítulo 5.2. Análisis de la estructura empresarial del sector español
Capítulo 5.3. Análisis de la estructura de costes
Capítulo 5.4 Análisis de la situación económico-financiera del sector
Capítulo 5.5. Estudio de Mercado. Conclusiones

Una estructura empresarial atomizada

- En el sector del transporte internacional de mercancías por carretera conviven estructuras empresariales muy distintas.
  - **El profesional autónomo**, con un servicio muy poco diferenciado de sus competidores y una fuerza negociadora frente a sus clientes (las grandes empresas del transporte y operadores de transporte internacional) muy pequeña.
  - **Las empresas de pequeña y mediana dimensión**. Son empresas que disponen de hasta 20 vehículos. Cuentan con una pequeña organización empresarial, con oficina para llevar la administración. No suelen disponer de una actividad comercial diferenciada.
  - **Las grandes empresas de transporte internacional**: más que el número de vehículos, lo que caracteriza a este segmento es el contar con una organización empresarial sólida, que estructura la empresa en áreas diferentes, con especial desarrollo del departamento comercial. Estas empresas realizan carga completa generalmente. El número de delegaciones es reducido y funcionan a nivel comercial, para la captación de tráficos, con una labor operativa reducida, pues la propia actividad no lo requiere.

ORGANIGRAMA TIPO DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTES

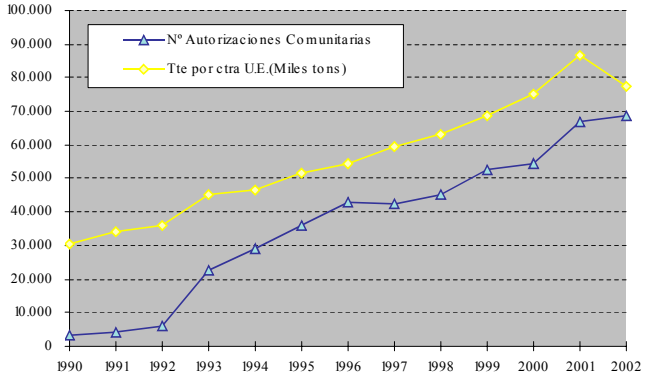


La caída de fronteras y la total liberalización del transporte internacional comunitario en 1993 originaron un gran crecimiento de la oferta, medida en autorizaciones, así como también de la demanda

- Desde 1990 -año en que se otorgaron un total de 3.026 autorizaciones para el transporte comunitario- hasta junio de 2004 -la cifra de copias otorgadas asciende a 77.961- las licencias comunitarias han experimentado un crecimiento medio interanual del 26%, siendo especialmente importante el salto registrado en 1993, como consecuencia de la total liberalización del transporte internacional comunitario.

- También a partir del año 1999, y a raíz de la O.M. de septiembre de 1999 en la que se liberalizó en gran medida el acceso al transporte nacional, se ha experimentado otro salto cuantitativo en el número de licencias comunitarias, pasándose de 54.299 licencias a 31 de diciembre de 2000, a 66.700 licencias a 31.12.01 (crecimiento del 23%) y a 77.961 licencias en julio de 2004 (43,5% de crecimiento sobre el total de licencias emitidas en 2000).

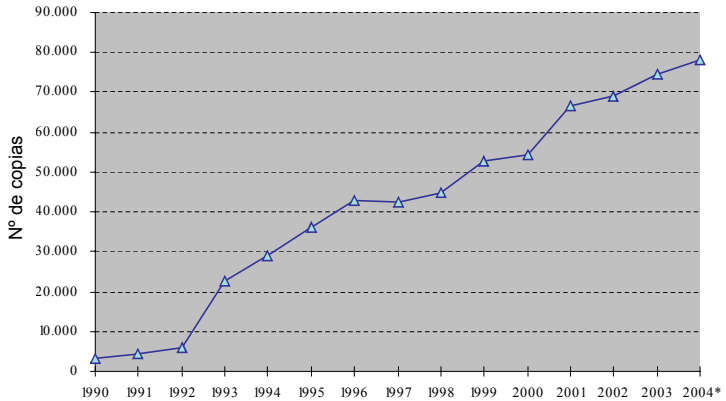
EVOLUCIÓN COMPARADA DE LA OFERTA Y LA DEMANDA DE TRANSPORTE POR CARRETERA CON LA U.E. 1990-2002



Fuente: M°Fomento
Elaboración: SPIM

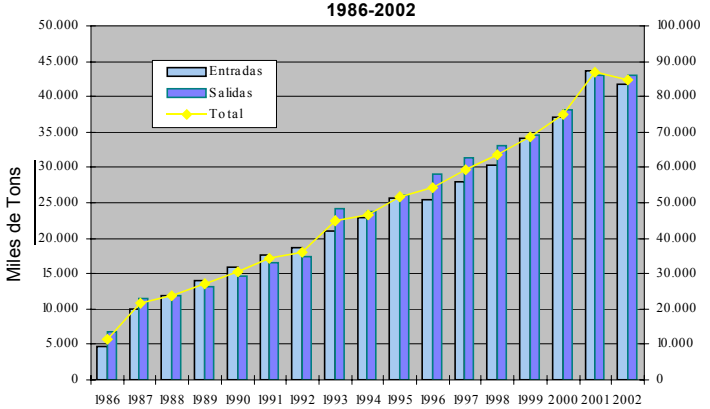
- La demanda de este sector muestra un comportamiento parecido, con un crecimiento medio anual del 8%, siguiendo una tendencia de crecimiento constante desde principios de la década de los 90. No obstante en 2002 se aprecia un ligero receso en el volumen intercambiado con la U.E. por carretera respecto al año inmediatamente anterior -2001-, superior en cualquier caso a la demanda de años anteriores.

EVOLUCIÓN DE LAS AUTORIZACIONES PARA REALIZAR TRANSPORTE COMUNITARIO. 1990-2004*



Fuente: M°Fomento
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA CON LA U.E. 1986-2002



Fuente: M° Fomento (1986-1999)
Dº G. Aduanas (2000-2002)
Elaboración: SPIM

*Base de Datos de Junio de 2004

La principal característica de la estructura de las empresas españolas de transporte internacional por carretera, es la fuerte atomización del sector, aunque existe un proceso de incremento del tamaño medio

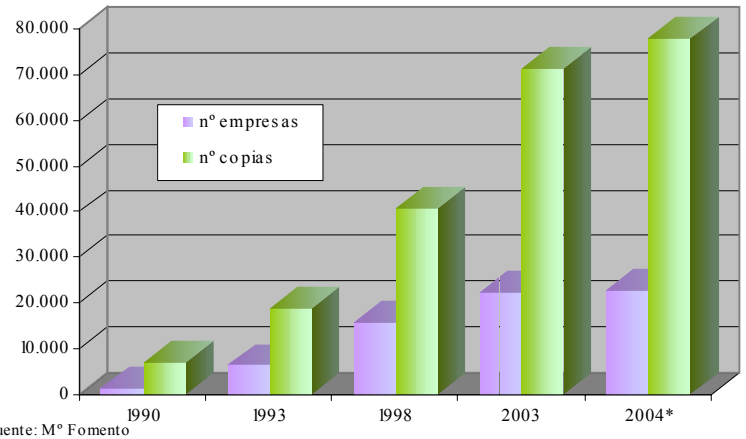
- El sector de transporte internacional presentaba tradicionalmente una estructura empresarial menos atomizada que el sector a nivel nacional.
- La liberalización de 1993 y el consiguiente acceso a este mercado de numerosas empresas, ha provocado un descenso paulatino del tamaño medio empresarial especialmente acusado durante los primeros años: en 1990 la dimensión media de este sector era de 5,9 vehículos/empresa, mientras que en 1993 era de 3 veh/empresa, en 1998 de 2,6, mientras que en 2003 (probablemente por el proceso de liberalización del transporte nacional español desde septiembre de 1999, y la posibilidad de entrada de nuevos transportistas con tres o más autorizaciones MDP-N) se produce una ligera recuperación aún -3,4 veh/empresa- aún por debajo de la media de 1990.
- En consecuencia, y aún conservando en 2003 una dimensión superior al sector nacional (3,4 frente a 3,1) la diferencia se ha reducido notablemente.

ESTRUCTURA EMPRESARIAL DE LOS SECTORES NACIONAL E INTERNACIONAL

Nº vehículos/empresa	MDP-N (1)		LICENCIAS COMUNITARIAS (2)	
	Nº empresas	%	Nº empresas	%
1	23.530	54,1%	11.408	49,8%
2 - 5	15.708	36,1%	8.971	39,2%
6 - 20	3.572	8,2%	2.075	9,1%
> 20	677	1,6%	450	2,0%
Total empresas	**43.487**	**100,0%**	**22.904**	**100,0%**
Total vehículos	**133.963**		**77.961**	
Media veh/empresa	**3,1**		**3,4**	

Fuente: Mº Fomento
Elaboración: SPIM
(1) Datos a 01.01.04
(2) Datos a 01.07.04

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN ESPAÑA. 1990-2004*



Fuente: Mº Fomento
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DE LA DIMENSIÓN EMPRESARIAL DEL SECTOR INTERNACIONAL

	Media veh/emp
1990	5,9
1993	3,0
1998	2,6
2004*	3,4

DIMENSIÓN EMPRESARIAL DEL SECTOR TRANSPORTE (veh/emp)

	INTERNACIONAL (L.Comunitarias)	NACIONAL (MDP-N)
1990	5,9	-
1993	3,0	-
1998	2,6	1,9
2003	3,2	2,9
2004*	3,4	3,1

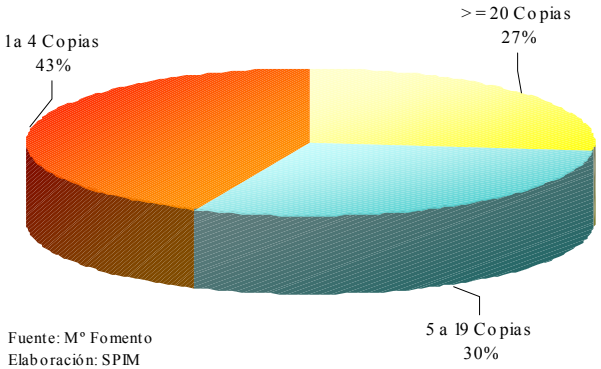
*Base de Datos de Junio de 2004

Empresa Colaboradora:

Por el lado de la oferta, desde el año 1993 el número de licencias comunitarias ha crecido a un ritmo medio anual del 14,2%

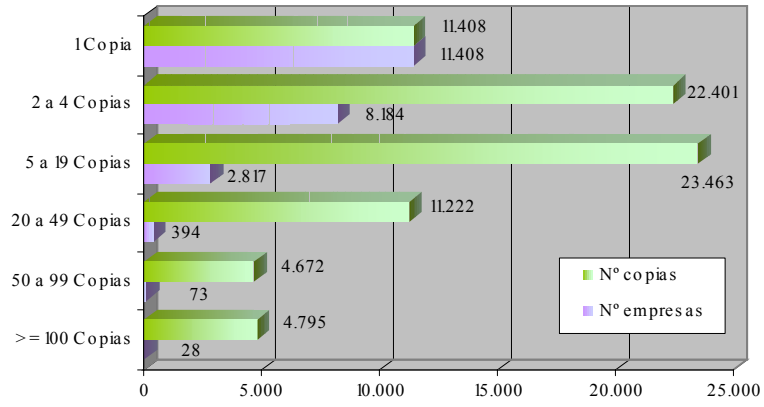
- La práctica inexistencia en la actualidad de barreras de entrada en el segmento del transporte comunitario para transportistas nacionales -tan sólo se requiere disponer del título de capacitación profesional correspondiente, estando las autorizaciones totalmente liberalizadas, y siendo relativamente bajas las inversiones necesarias (por los sistemas de financiación) para operar en él-, junto con el proceso de liberalización en el transporte nacional español, base previa para acceder al internacional, cuya fecha más significativa es septiembre de 1999, ha originado un **fuerte crecimiento de la oferta en el mismo**.
- No obstante, hay que tener en cuenta que una cantidad importante de estas licencias son solicitadas por las empresas para garantizar la posibilidad de realizar transportes comunitarios, pero sin que probablemente tengan un aprovechamiento elevado de las mismas, aspecto que será investigado a otro capítulo del presente estudio

DISTRIBUCIÓN DE LAS AUTORIZACIONES SEGÚN DIMENSIÓN DE EMPRESA. 2004*



Fuente: Mº Fomento
Elaboración: SPIM

ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL SECTOR DEL TRANSPORTE COMUNITARIO. 2004*



Fuente: Mº Fomento
Elaboración: SPIM

*Datos de Junio de 2004

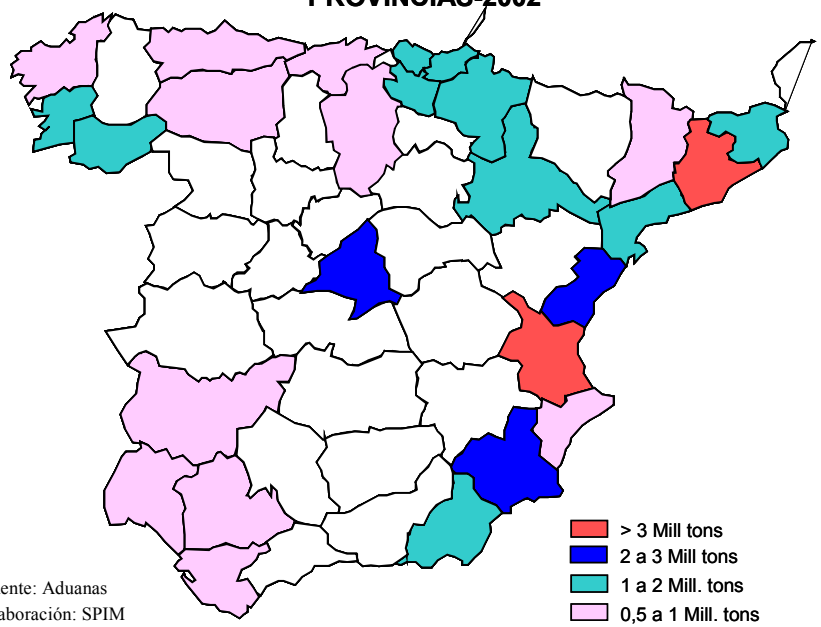
La situación actual parece ser en la actualidad de sobrecapacidad de oferta, con tendencia a aumentar en el futuro próximo esta situación del mercado

- De la evolución de la oferta y la demanda en los últimos años, parece deducirse que existe por tanto una cierta situación de sobreoferta, que debe ser entendida no obstante con ciertos matices, pues la situación actual presenta contradicciones:
  - **Cualquier transportista provisto de autorización nacional y de la capacitación de internacional (relativamente sencilla de obtener) tiene la posibilidad de realizar transporte comunitario.** Esto es una realidad que tiene importantes efectos en el conjunto del sector: existe una "bolsa" de transportistas no especializados en este segmento, normalmente autónomos o empresas de pequeña dimensión que, atraídos por unas supuestas buenas remuneraciones, se introducen en el sector a precios relativamente bajos provocando la sobreoferta antedicha. Cuando estos transportistas comprueban la no rentabilidad de operar de esta manera vuelven al mercado nacional, pero son sustituidos por otros en las mismas condiciones. Esto origina la situación de sobreoferta casi continua mencionada y la existencia de una permanente "bolsa de competencia desinformada" que provoca bajadas de precios.
  - Adicionalmente, estos pequeños transportistas, al igual que los de mayor tamaño, tienen desde finales de 1999 la posibilidad de aumentar sin restricciones cuantitativas su flota (liberalización de MDP-N), lo que los lleva a posibles sobredimensionamientos al entrar en el mercado internacional, con repercusiones importantes sobre el volumen de oferta en este mercado, y subsidiariamente, en el nacional.
- Esta posibilidad de crecimiento no limitado cuantitativamente, ha sido aprovechado asimismo por las empresas de tamaño medio y grande de transporte nacional e internacional, que hasta finales de 1999 -mientras estaban en vigor los procesos de contingentación de autorizaciones-, aumentaban su capacidad operativa con la incorporación de los pequeños transportistas antes citados y, en casos muy esporádicos, con la apertura de filiales en países no sujetos a contingentación.
- El crecimiento de la oferta internacional reciente, entre 2000 y 2004, en consecuencia se debe a un aumento de licencias (y vehículos MDP-N) de todo el sector de transporte, generando lo que previsiblemente sea una compleja situación de sobrecapacidad de oferta, que tiene un importante reflejo en el estancamiento de los precios entre 2000 y 2004, y en el consecuente deterioro de los ratios de rentabilidad de las empresas del sector, que se analizan en otros capítulos.

La distribución geográfica de la oferta de transporte internacional refleja en general la actividad exportadora

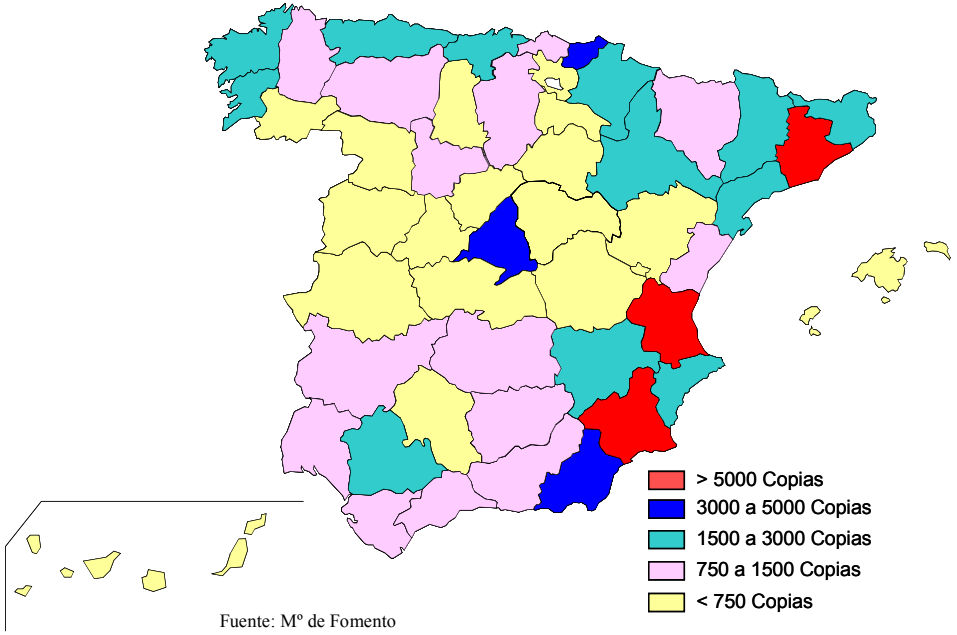
- El análisis de la distribución provincial de la oferta de transporte muestra como ésta se concentra en las áreas más exportadoras del territorio. De este modo, Valencia, Barcelona y Murcia son las provincias que presentan una mayor concentración de la oferta. En esta zona Este de la Península se da una participación muy importante de los productos hortofrutícolas destinadas a la explotación.
- Les siguen Madrid, Almería y Guipúzcoa, áreas también con gran generación de cargas de explotación, así como las restantes provincias catalanas, de la Comunidad Valenciana, del Valle del Ebro, de la Cornisa Cantábrica, más Sevilla y Albacete.

EXPORTACIÓN POR CARRETERA SEGÚN PROVINCIAS-2002



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DE LA OFERTA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL. 2004*



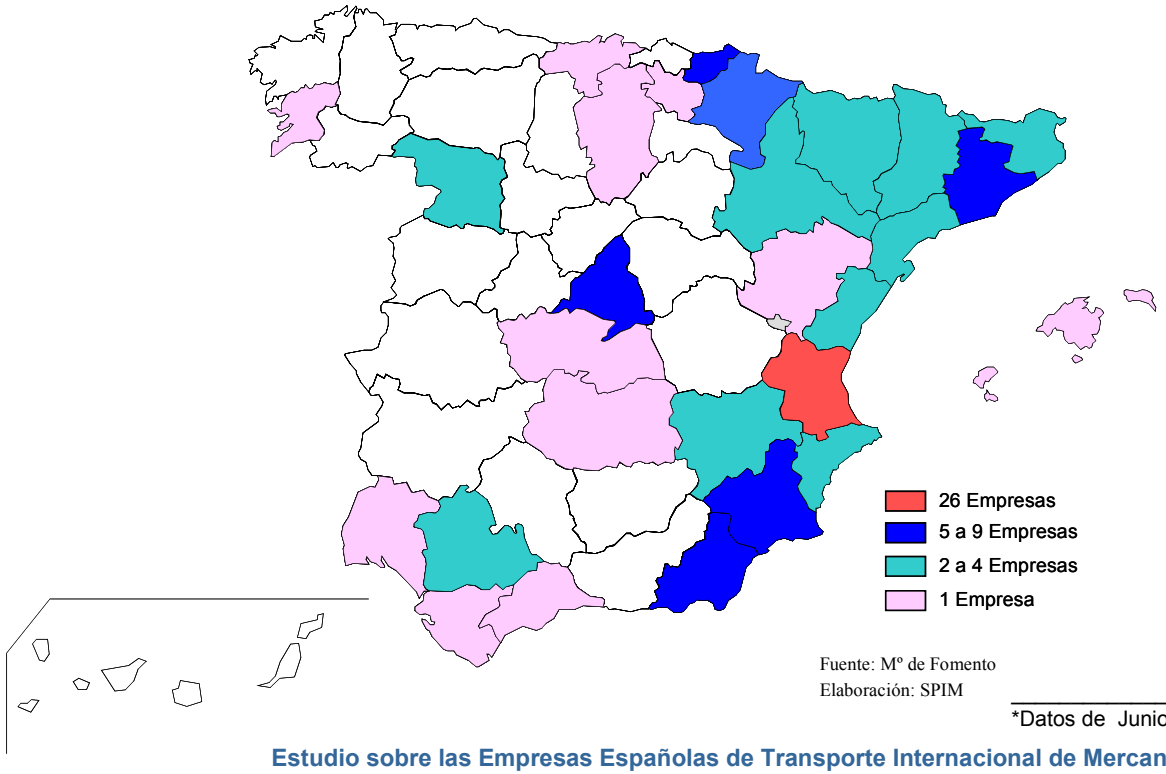
Fuente: Mº de Fomento
Elaboración: SPIM

*Datos de Junio de 2004

La ubicación geográfica de las empresas de transporte internacional de mayor dimensión se corresponde asimismo con las áreas de mayor actividad exportadora

- Una distribución semejante se produce cuando se analiza dónde se ubican las empresas de mayor dimensión del sector -empresas poseedoras de 50 ó más copias-.
- De esta manera Valencia acoge al 26% de estas grandes empresas (26 de un total de 101 empresas). Le siguen Madrid, Barcelona, Guipúzcoa, Navarra, Murcia y Almería, provincias que cuentan con entre 5 y 9 empresas de gran dimensión cada una, situándose a continuación el resto de provincias catalanas, del Valle del Ebro, del corredor mediterráneo, más Sevilla y Zamora.

DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DE LAS EMPRESAS CON 50 COPIAS O MÁS. 2004*



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

Fuente: Mº de Fomento
Elaboración: SPIM

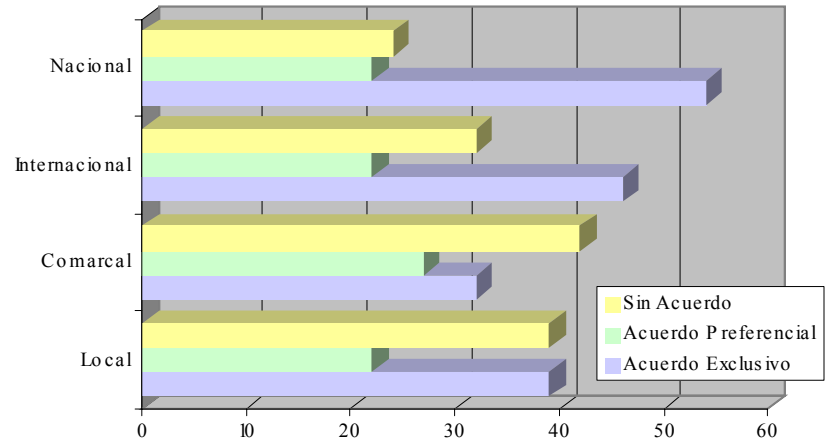
*Datos de Junio de 2004

Empresa Colaboradora: Spim NEA

La operativa relativamente concentrada se refleja en las formas de comercialización utilizadas

- Las empresas de mayor dimensión disponen de agencias en varios puntos del país, y algunas delegaciones fuera de España, que configuran su red comercial. Para optimizar la productividad de su flota, las empresas grandes subcontratan a transportistas de menor dimensión, tanto de manera habitual como para cubrir las épocas de gran demanda (puntas estacionales de demanda).
- La tendencia a la subcontratación de transportistas -de manera estable o coyuntural- se ha convertido en una práctica muy común entre las empresas de transporte, puesto que proporciona múltiples ventajas tales como:
  - Ahorro en costes
  - Variabilización de costes fijos
  - Ajustes rápidos a cambios en la demanda y el mercado
  - Paliar los problemas de retorno en vacío
- Por su parte, los autónomos y pequeñas empresas que trabajan de forma exclusiva para organizaciones de dimensión superior, acceden a través de ésta a muchas de las ventajas ligadas a la dimensión empresarial: compras a menor coste -vehículos, combustible, neumáticos, etc.-, además de obviar el coste de comercialización al tener asegurada la carga a través de la gran empresa. Su precio a las empresas que los utilizan está "primado" por el efecto de los módulos de IVA e IRPF.

LA COMERCIALIZACIÓN EN EL TRANSPORTE SEGÚN ÁMBITOS (% empresas)



Fuente: Mº Fomento
Elaboración: SPIM

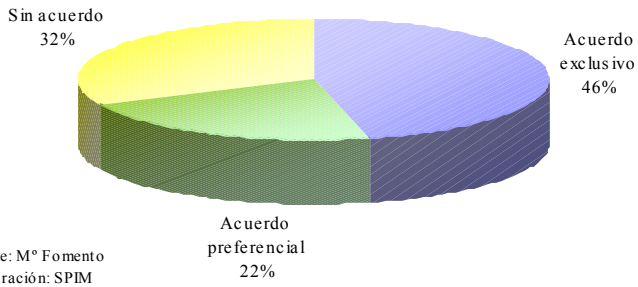
- El último estudio del Mº de Fomento sobre las fórmulas de comercialización de las empresas de transporte por carretera, muestra que las empresas con ámbito de actuación nacional e internacional son las que presentan niveles más destacados de formas estables de comercialización (el 76% y 68% de las mismas operan bajo estos sistemas), frente al 59% de las comarcales y 61% locales.

Los datos cuantitativos incluidos a continuación provienen del "Estudio sobre los Sistemas de Comercialización utilizados por las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera". Mº de Fomento. 2003

El 68% de las empresas en la actividad internacional trabajan bajo fórmulas estables de comercialización con otras empresas de esta actividad

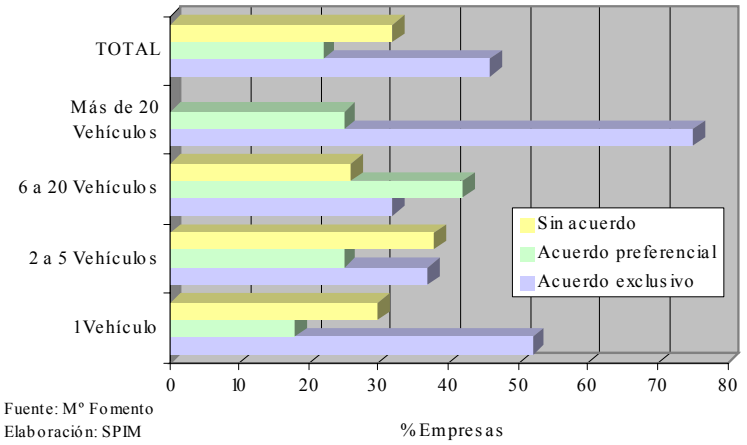
- Los acuerdos exclusivos son utilizados por un 46% de las empresas de transporte internacional, con especial incidencia en las empresas de gran dimensión y en las que tan sólo poseen un vehículo.
- Otra forma de comercialización utilizada por el 22% de las empresas es la de acuerdos preferenciales, que suponen el 22% de las empresas de transporte internacional, y que tienen mayor incidencia en las empresas medianas –con entre 6 y 20 autorizaciones-.
- Por último, el 32% de las empresas en la actividad internacional no trabajan bajo fórmulas estables de comercialización. La no existencia de acuerdos estables reduce notablemente la productividad de las empresas al realizar mayor número de desplazamientos en vacío.

DISTRIBUCIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL EN FUNCIÓN DE LOS SISTEMAS DE COMERCIALIZACIÓN



Fuente: Mº Fomento
Elaboración: SPIM

LA COMERCIALIZACIÓN EN TRANSPORTE INTERNACIONAL SEGÚN DIMENSIÓN DE EMPRESA



Fuente: Mº Fomento
Elaboración: SPIM

Los datos cuantitativos incluidos a continuación provienen del "Estudio sobre los Sistemas de Comercialización utilizados por las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera". Mº de Fomento. 2003

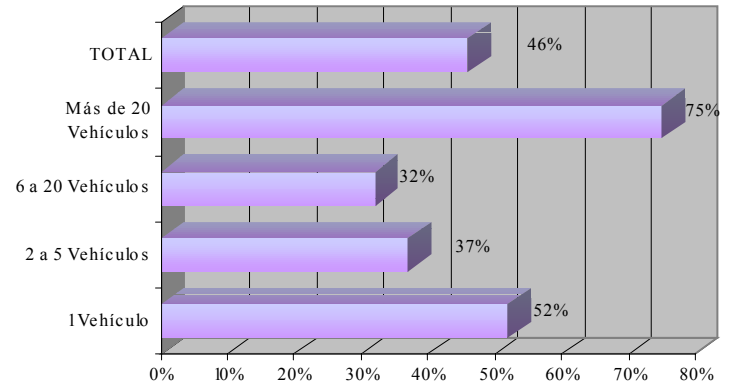
Los acuerdos de exclusividad presentan una mayor incidencia entre los autónomos y pequeñas empresas

- **La forma de comercialización utilizada por una mayor proporción de empresas es la del acuerdo de exclusividad.** Esto supone trabajar para una empresa de forma exclusiva -por ejemplo, un transitario, una empresa de transportes de gran dimensión, un cargador,..- y es utilizado por el 46% de las empresas, con una incidencia muy superior en las empresas de gran dimensión (75%) -que trabajan con clientes directos-, y en los autónomos (52%) -que en su mayoría trabajan para un operador de dimensión superior-, que en las empresas de pequeña (37%) y de mediana dimensión (32%).

- Desarrollar la actividad de esta manera supone la no necesidad de incurrir en costes de comercialización, que son soportados por el cliente cuando éste es un transitario o una gran empresa de transporte, y por lo tanto el poder prescindir de la estructura ligada a la comercialización. Para autónomos y pequeñas empresas, principalmente, es una forma idónea de trabajo ya que no disponen de tal estructura.

- Las empresas de pequeña dimensión que trabajan en régimen de exclusividad tienen comprometida la mayoría de su flota en estos trabajos (el 100% las empresas de 1 autorización y el 85% las empresas de 2 a 5 autorizaciones), mientras que las de mayor dimensión, tan sólo una parte (el 20% de la flota las empresas de 6 a 20 autorizaciones y el 33% las de más de 20 autorizaciones). Los transportes realizados bajo este tipo de acuerdos representan un alto porcentaje de la facturación en las empresas de pequeña y mediana dimensión (el 96% en las empresas de 1 autorización, el 90% en las empresas de 2 a 5 autorizaciones y el 62% en las empresas de 5 a 20 autorizaciones), mientras que en las de mayor dimensión representan el 48% de la facturación.

LOS ACUERDOS DE EXCLUSIVIDAD EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL SEGÚN DIMENSIÓN DE LAS EMPRESAS



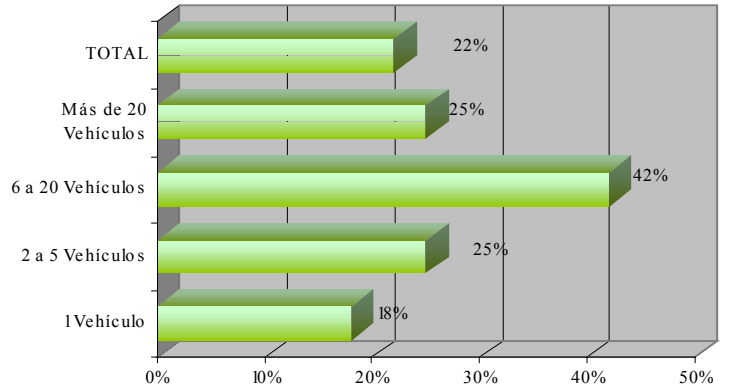
Fuente: Mº Fomento
Elaboración: SPIM

Los datos cuantitativos incluidos a continuación provienen del "Estudio sobre los Sistemas de Comercialización utilizados por las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera". Mº de Fomento. 2003

En las empresas sin acuerdos estables se reduce notablemente la productividad –34% de los retornos en vacío–, frente a las empresas con acuerdos preferenciales -19%-

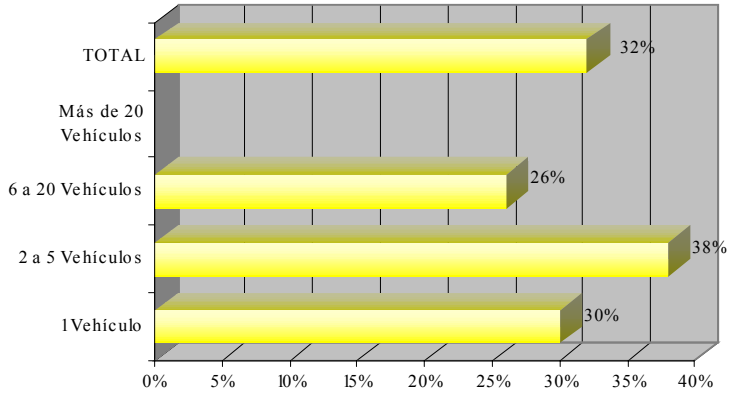
- **La segunda forma de comercialización más habitual en el sector es la de acuerdos preferenciales**, consistentes en establecer acuerdos o contratos estables con una serie de clientes, lo que garantiza un alto porcentaje de la actividad de la empresa. Este tipo de acuerdos son los más utilizados en las empresas de 6 a 20 vehículos -un 42% de las empresas-.
- Los transportes realizados bajo acuerdos preferenciales representan un alto porcentaje de la facturación en todas las empresas: el 86% en las empresas de 1 autorización, el 77% en las empresas de 5 a 20 autorizaciones, y el 85% de la facturación en las de mayor dimensión, mientras que en las empresas de 2 a 5 autorizaciones representan el 53%.
- Ésta última fórmula es la que permite reducir más los retornos en vacío: la media es del 19% frente al 27% de media en las empresas con acuerdos de exclusividad y el 34% en las empresas sin acuerdos estables.
- **El 32% de las empresas en actividad internacional trabajan sin acuerdos estables**. El mayor porcentaje de empresas sin acuerdos estables se da en el segmento de las empresas de 2 a 5 vehículos. Como se ha comentado, en esta forma de trabajo es donde se da el mayor porcentaje de retornos en vacío, el 34% (cifra que hace pensar en viajes de corto recorrido o transfronterizos, por cuanto hace inviable cualquier explotación de larga distancia).

LOS ACUERDOS PREFERENCIALES EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL SEGÚN DIMENSIÓN DE LAS EMPRESAS



Fuente: Mº Fomento
Elaboración: SPIM

LA COMERCIALIZACIÓN SIN ACUERDOS EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL SEGÚN DIMENSIÓN EMPRESAS



Fuente: Mº Fomento
Elaboración: SPIM

Los datos cuantitativos incluidos a continuación provienen del "Estudio sobre los Sistemas de Comercialización utilizados por las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera". Mº de Fomento. 2003

La organización comercial de las empresas de transporte varía considerablemente según la dimensión y forma de comercialización de la empresa

- En el sector del transporte internacional de mercancías por carretera conviven, por tanto, estructuras empresariales muy distintas según su dimensión y forma de comercialización:
  - **Los transportistas autónomos**, sin fuerza comercial alguna, trabajan mayoritariamente de forma exclusiva para organizaciones superiores -empresas más grandes, incluyendo cooperativas en las que se integran, tanto en el subsector de la carga completa como en el del grupaje, o para cargadores-, y secundariamente transportando cargas de unos pocos clientes, del mismo tipo, habituales. Este modo de trabajar garantiza un porcentaje mayoritario de la actividad y permite que los retornos en vacío sean muy reducidos. La parte de la actividad no cubierta de esta manera se cubre en base a contacto directo con cargadores.
  - **Los autónomos que no mantienen acuerdos estables**, deben contratar viaje tras viaje, lo que da lugar a una situación de precariedad y una productividad muy inferior. Adicionalmente estas contrataciones se suelen cerrar en base a bajas tarifarias, incluso por debajo de costes, lo que perjudica no sólo al transportista sino al conjunto del sector.
  - **Las empresas pequeñas, no disponen de gestión comercial diferenciada**. Su forma más habitual de trabajar es de forma estable, pero con una relación de dependencia, para un número reducido de clientes -generalmente, empresas de transporte de gran dimensión o transitarios, o cargadores-, o bien de forma exclusiva para alguno de estos grupos. En las pequeñas empresas la labor comercial está fuertemente personalizada en el director/propietario de la empresa que asume en su persona la mayor parte de las labores organizativas -comercial, gestión, técnica, tráfico, personal,...-..
  - **Las empresas medianas, de 6 a 20 vehículos, organizan su comercialización de forma similar a las anteriores**, aunque en este segmento la exclusividad es minoritaria. Al igual que en las pequeñas empresas, la labor comercial está fuertemente personalizada en el director/propietario de la empresa que aun sin disponer de un departamento comercial específico, cuenta con un reducido equipo de apoyo, de baja formación, como infraestructura de gestión.

Los datos cuantitativos incluidos a continuación provienen del "Estudio sobre los Sistemas de Comercialización utilizados por las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera". Mº de Fomento. 2003

Las empresas de gran dimensión cuentan con una organización comercial sólida

- **Las empresas de gran dimensión** disponen de una organización comercial sólida, aunque muy variable de unas empresas a otras. Existen empresas de gran dimensión que no disponen de delegaciones ni dentro ni fuera de España (gestión comercial centralizado), mientras que otras cuentan con una red comercial en distintos puntos del país, y algunas delegaciones fuera de España.

  La red comercial fuera de España puede organizarse, bien a través de delegaciones propias o sociedades filiales -en ambos casos implican salvo excepciones la propiedad 100% por parte de la empresa matriz-, bien por acuerdos de diverso nivel con empresas de otro país. El nivel puede variar desde el acuerdo de colaboración hasta el intercambio de acciones.

  Por último, durante la última década, se ha producido una penetración de empresas extranjeras en el sector -aunque en muy inferior escala que en otros subsectores del transporte español, como el de carga fraccionada, o el de servicios logísticos-, en la mayoría de los casos a través de la absorción de empresas nacionales aunque también por implantación directa, y dirigido fundamentalmente a empresas de una cierta dimensión y con una cierta red comercial. Estas empresas, disponen de una red internacional que les viene dada por su empresa matriz.

- **Las redes propias son poco habituales entre los transportistas españoles**, probablemente no llegan a 15 las empresas que cuentan con delegaciones fuera de España. En opinión de las empresas consultadas no son rentables más que a partir de volúmenes de transporte muy elevados, debido a los costes fijos que generan y a la dificultad de su implantación.

  En cuanto a la red dentro de España, cuando se dispone de ella se utiliza también para la captación de tráficos internacionales.

Los datos cuantitativos incluidos a continuación provienen del "Estudio sobre los Sistemas de Comercialización utilizados por las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera". Mº de Fomento. 2003

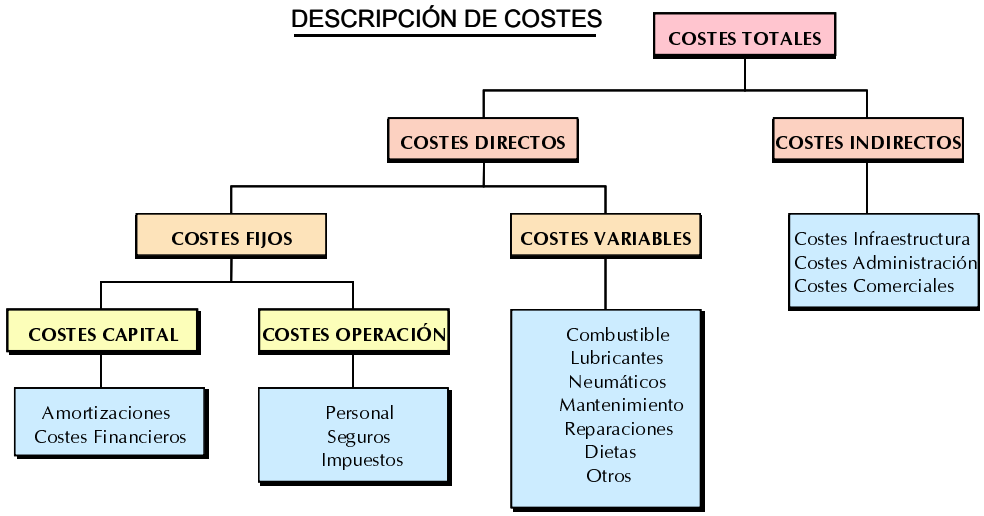
Capítulo 5.

Análisis de la oferta de transporte internacional de mercancías por carretera

Capítulo 5.1. El sector de las empresas de transporte internacional de mercancías por carretera
Capítulo 5.2. Análisis de la estructura empresarial del sector español
Capítulo 5.3. Análisis de la estructura de costes
Capítulo 5.4 Análisis de la situación económico-financiera del sector
Capítulo 5.5. Estudio de Mercado. Conclusiones

Los componentes del coste de explotación de los vehículos de transporte de mercancías por carretera

- El concepto de coste responde a la valoración en términos monetarios del consumo de los diversos factores aplicados a un proceso productivo. Los distintos componentes de la estructura de costes empresariales del sector español de transporte internacional de mercancías por carretera se pueden clasificar en:
  - **Costes directos** de explotación de los vehículos de transporte de mercancías por carretera, es decir aquellos en que incurre el vehículo directamente por su explotación. Estos se desglosan a su vez en:
    - **Costes fijos**, que se producen independientemente de la actividad efectuada por la flota de vehículos. Son costes "periódicos u horarios", es decir función del tiempo.
    - **Costes variables**, que varían proporcionalmente a la actividad de los vehículos. De denominan también costes "kilométricos", es decir directamente proporcionales a la distancia recorrida por el vehículo.
  - **Costes indirectos,** es decir aquellos no directamente imputables a la explotación de la flota de vehículos, pero que se producen necesariamente en el funcionamiento normal de las empresas. Este tipo de costes incluyen los siguientes conceptos:
    - **Costes de infraestructura:** amortización y gastos financieros, o alquiler/leasing de las instalaciones (oficinas, nave,..) de la empresa, gastos de mantenimiento y seguros de dicha infraestructura.
    - **Costes de administración/gestión:** personal, equipos de oficina e informáticos, comunicaciones, etc.
    - **Costes comerciales:** personal y gastos comerciales.



La distancia a recorrer en el servicio de transporte (por viaje y por periodo temporal) es uno de los factores determinantes en la estructura de costes de la empresa

- Los factores que influyen en el coste del transporte son los siguientes:
  - La distancia del servicio de transporte
  - La calidad de la infraestructura viaria a utilizar
  - Las restricciones al tráfico viario en el itinerario
  - La dimensión empresarial de la empresa de transporte
  - La capacidad comercial de la empresa de transporte
  - Las necesidades de formación específicas
  - La existencia de obstáculos naturales

La distancia del servicio de transporte

- Quizás el factor más determinante, aunque como se ha dicho en absoluto el único, es la distancia de transporte. De hecho, las tarifas, en la actualidad de referencia y en el pasado de obligado cumplimiento, se calculaban y establecían en función de esta variable: los kilómetros del servicio de transporte. **Una manera común de expresar el coste del transporte es en €/km, que para cada relación de tráfico se convierte en €/viaje.** Obviamente, el parámetro recorridos es de referencia en un plazo temporal (mes, año) pero la distancia de cada servicio, que a su vez influye en los recorridos por período de tiempo, tienen la consideración de "factor clave" antes expuesto. En este parámetro deben incluirse los recorridos en vacío que genere cada servicio realizado, que se intentan repercutir en los recorridos en carga. El nivel de precio, se ve muy influenciado por el volumen de mercancías de retorno que se da en cada relación de tráfico.

La necesidad de especialización del vehículo

- Un elemento que marca una gran diferenciación en el coste del transporte es el vehículo a emplear. De hecho éstos se corresponden con "segmentos" de mercado específicos del transporte. En los vehículos especializados (frigoríficos, cisternas, portavehículos,...), la estructura de costes directos es diferente a la del vehículo de carga general, por lo que la base de partida es diferente. El tipo de vehículo incide en la mayoría de factores de coste:
  - **El precio del vehículo es diferente según la especialidad**, lo que hace variar los costes de amortización y financiación. También por este motivo, y por el tipo de mercancía transportada, los costes de los seguros son diferentes.

El tipo de especialidad y la calidad de las infraestructuras son otros factores con incidencia en el nivel de costes

- **Los consumos (de combustible y otros) también son diferentes** por tipo de vehículo, y dependen asimismo de factores de explotación (tipo de carreteras, velocidades medias, configuración física, peso transportado, ...). Del mismo modo, los costes de mantenimiento, reparaciones y neumáticos varían con las circunstancias expuestas.
- **Los costes de personal también varían**. En el caso del transporte de, por ejemplo, mercancías peligrosas, la influencia de las necesidades de formación en los costes de la empresa de transporte de mercancías por carretera se hace más patente. Se trata de una formación muy específica (ADR, APQ) y especializada que atañe tanto al conductor como a los restantes empleados de una empresa de transportes. También el desempeño de tareas complementarias (carga y descarga por tipo de especialidad y otras) influye en los costes de personal.
- Debe considerarse que los recorridos en vacío en determinadas especialidades son muy superiores a los realizados por la carga general, generando mayores costes del transporte.

❑ La tipología de vehículo empleado viene estrechamente ligado a las características de las mercancías transportadas. **En el transporte internacional de mercancías por carretera, el vehículo habitualmente utilizado es el vehículo articulado (cabeza tractora+semirremolque),** estando específicamente ligada al semirremolque la especialidad del transporte (carga general, frigo, cisterna,...)

La calidad de la infraestructura viaria

❑ Es un factor que repercute directamente, por una parte en los costes fijos (relacionados con el tiempo de viaje que será superior con un viario deficiente), y por otra en los costes variables (un viario deficiente o complejo provoca mayores consumos, mayor desgaste de neumáticos, frenos, etc.). No obstante, el notable incremento de la calidad del infraestructura viaria en las relaciones de medio y largo recorrido, provoca que este factor haya disminuido su incidencia sobre el precio de transporte al homogeneizarse los niveles de calidad de la vía.

Restricciones al tráfico viario

❑ Este factor repercute principalmente en los costes fijos al provocar paralizaciones operativamente innecesarias, y también en los variables si provocan un itinerario alternativo de mayor distancia o de peor calidad de la vía.

La dimensión empresarial es otro factor con notable influencia en el nivel de costes de explotación

La dimensión empresarial de la empresa de transporte de mercancías por carretera

- Uno de los factores de mayor incidencia sobre la estructura de costes, y por tanto sobre la estructura tarifaria, y la competitividad de la empresa de transporte de mercancías por carretera radica en su dimensión empresarial. Sólo a través de estructuras organizativas de una cierta dimensión se está en condiciones de mejorar la competitividad de las empresas a través de:
  - Obtención de economías de escala para abaratar las compras: vehículos, combustibles, etc.
  - Acceder a innovaciones tecnológicas que contribuyan a incrementar la productividad de la empresa (telmática embarcada, gestión informatizada, ...).
  - Conseguir la capacidad de comercialización que permita minimizar o eliminar los recorridos en vacío, e incrementar la productividad de los vehículos (recorridos en carga).
  - Alcanzar la capacidad organizativa que permita abrir nuevos mercados, ofrecer nuevos servicios, etc.
- Un tamaño empresarial elevado influye en la **generación de economías de escala** que contribuyen a la reducción de los costes:
  - Dentro de **los costes variables**, las empresas de gran dimensión tienen la capacidad de reducir los costes de aprovisionamiento tanto de combustible (que representa en torno al 30% de los costes directos) como de neumáticos, de reparaciones y mantenimiento, etc.
  - Dentro de **los costes fijos**, las empresas mayores pueden reducir el coste de adquisición de vehículos (también uno de los grandes capítulos de costes), de pólizas de seguros y otros proveedores de estos capítulos, así como la posibilidad de acceder tanto a mayor cantidad de recursos financieros ajenos (solvencia empresarial) como a una mejor calidad de los mismos que la pequeña o mediana empresa –tipos de interés más reducidos, formulas de devolución del principal acorde con las posibilidades de la empresa…-.
- No obstante, **en el capítulo de personal** (específicamente de conducción, que supone un porcentaje enormemente mayoritario en las empresas de transporte de camión completo), hay que mencionar que, en general **es un coste en el que no sólo no es posible reducirlo en función del tamaño de la empresa, sino que en general es mayor para las empresas de dimensión grande**, tanto por **presión sindical** como por ser objeto de **mayor inspección laboral** que las pequeñas empresas.

La subcontratación del transporte es un mecanismo de adaptación de la oferta de transporte de una oferta a su demanda

- En este capítulo, y con el fin de lograr una aproximación a la realidad del sector sobre la estructura básica de costes, se han elaborado tres estructuras-tipo de costes, correspondientes a tres tamaños-tipo de empresa, en base a considerar las economías de escala (o incrementos de coste) que se pueden generar por la dimensión empresarial.
- También conviene mencionar cómo determinado tipo de formación contribuye notablemente a la reducción de los costes variables en una empresa de transporte de mercancías por carretera (sobre todo la formación destinada a la reducción de los costes ligados al consumo de combustible). Tal es el caso de los diversos cursos de conducción racional a través de los que se puede reducir el consumo de combustible en torno al 3%-4%.
- Si bien la aparición de economías de escala está claramente relacionada con el tamaño empresarial, éstas hacen acto de presencia una vez adquirido un tamaño empresarial crítico u óptimo. Una vez rebasado ese tamaño óptimo las economías de escala pueden tornarse en deseconomías de escala si se producen disfunciones operativas en la compañía.
- **Otro factor de reducción de costes en las empresas de una cierta dimensión es el recurso a la subcontratación de los servicios de transporte.** Numerosas empresas de transporte de mercancías por carretera llevan a cabo una parte de su servicio de transporte a través de la subcontratación de la capacidad de tracción o de la capacidad de transporte de pequeñas empresas o autónomos. Esta posibilidad abre para la empresa de transporte de mercancías por carretera un mecanismo no sólo para la reducción de los costes fijos a los que está sometido, sino de adaptación de la oferta a la demanda (maximizando la productividad de la flota propia), y flexibilizando notablemente la capacidad de incrementar o reducir la capacidad de transporte de una empresa en función de la estacionalidad de la demanda. Los efectos derivados de la menor fiscalidad de los transportistas sujetos a Estimación Objetiva Singular de IVA e IRPF (módulos), genera “de facto” un ingreso adicional para estos transportistas que prestan a sus clientes (cargadores o transportistas) servicios inclusive por debajo de sus costes reales de explotación.
- Algunas empresas del sector, las de mayor dimensión, en la búsqueda constante de incrementos de productividad, utilizan para ciertos tráficos los denominados **“servicios multitripulaciones”,** en los que el vehículo no para nunca y se van sustituyendo los chóferes, permitiendo:
  - Obtener una alta productividad de los activos: los vehículos realizan cerca de 300.000 km/año frente a una media de ~140.000 km/año.

La capacidad comercial de la empresa puede reducir sus costes notablemente

- Reducir los costes, por reducción de la repercusión de los costes fijos, y reducción de los costes variables de personal, derivados de la cuasi-desaparición de las dietas.
- En definitiva, ganar en competitividad en la explotación, reduciendo los costes de prestación de servicios.

- La prestación de estos servicios requiere un alto nivel de organización por parte de la empresa, pues los horarios son altamente rígidos, y una red operativa que permita tener chóferes en distintos puntos sin incrementar costes.
- **Para el cliente las ventajas son unos menores costes de transporte, plazos de transporte optimizados, reducción de stocks y gran flexibilidad de respuesta en sus demandas.**

Capacidad comercial de la empresa de transporte

- La capacidad comercial de la empresa de transporte tiene una gran influencia sobre la estructura de costes de dicha empresa de transporte de mercancías, dada su influencia directa sobre **la "productividad" de la empresa**. El conseguir altas productividades requiere actuar principalmente sobre dos factores:
  - Una buena gestión comercial que permita **maximizar la producción por vehículo (km recorridos al año),** tanto de cargas de salida como de retorno, y **reducir al mínimo los "posicionamientos" o recorridos en vacío** (kilómetros que el vehículo recorre en vacío desde el último punto de descarga hasta el siguiente de carga).
  - Una buena gestión operativa, que reduzca al mínimo las incidencias y averías que originan paralizaciones, coordine las rutas de los distintos vehículos con las cargas, etc.
- **Este factor está también muy ligado a la dimensión de la empresa**, pues en general son las empresas mayores las que disponen de una mayor capacidad comercial con delegaciones nacionales e internacionales.
- En cuanto a su capacidad de minimizar retornos o recorridos en vacío y maximizar los recorridos anuales, la capacidad comercial atañe a todas las especialidades de transporte (además de la mercancía general), aunque debe considerarse la reflexión sobre el transporte de determinadas especialidades, como las mercancías peligrosas, donde determinados retornos en vacío son un factor estructural y poco modificable, con costes asumidos por los propios clientes.

Datos básicos tomados como referencia para el análisis de la estructura de costes

- Los datos utilizados en el análisis de los costes de explotación de los vehículos de transporte de mercancías por carretera provienen de información proporcionada por transportistas españoles que realizan tráficos internacionales, mereciendo especial atención a las siguientes cuestiones:
  - **Datos generales del vehículo**
  - **Costes de amortización**
    - ⇨ Precio y valor residual de la cabeza tractora y del semirremolque
    - ⇨ Períodos de amortización de la cabeza tractora y del semirremolque
  - **Costes de financiación**
    - ⇨ Cuantía a financiar, período de financiación y tipo de interés anual
  - **Costes de personal**
    - ⇨ Retribución ordinaria del conductor y las contribuciones a la Seguridad Social de la Empresa
    - ⇨ Dietas
  - **Costes de Seguros**
  - **Cargas fiscales**
    - ⇨ Impuestos sobre Vehículos de Tracción Mecánica
    - ⇨ Costes de ITV, de IAE
    - ⇨ Euroviñeta
  - **Combustible**
  - **Costes de peajes**

Datos generales del vehículo: características básicas y datos operativos básicos

- La base de este análisis considera que los vehículos a emplear son **vehículos articulados** -compuestos por una cabeza tractora y un semirremolque-, pues como se ha dicho anteriormente son los vehículos más habitualmente utilizados en el transporte internacional de mercancías por carretera. Además se parte del supuesto que estos vehículos tienen exactamente las mismas **características técnicas**: peso máximo autorizado, número de ejes, número y tipo de neumáticos, potencia, etc., según se recoge en la tabla adjunta.
- Respecto a datos como el kilometraje y días de actividad se parte del supuesto que los transportistas españoles que operan en el ámbito internacional recorren una media por vehículo de 140.000 Km / año y 15.000 Km / año en vacío cifras aplicables básicamente a la carga general -los vehículos de especialidades tendrían superiores porcentajes de recorrido en vacío- y tienen una actividad media de 225 días/año.
- En cuanto al consumo medio, y con afán de una mayor homogeneidad en el análisis comparativo entre países, se parte del supuesto que este es de 33 litros/100 km, en lugar de 35 litros/100 Km, pues los datos de costes facilitados por otros países partían de ese supuesto.
- De este modo, las características generales de los vehículos son los que se muestran a continuación:

Datos generales del vehículo

Datos Básicos de Cálculo	ESPAÑA
Peso máximo autorizado (PMA - Tons)	40
Número de ejes del vehículo	5
Número total de neumáticos	12
Tipo neumáticos eje motriz	315/70 R22,5
Tipo neumáticos eje dirección	315/70 R22,5
Tipo neumáticos semirremolque	385/55 R22,5
Potencia aproximada (CV)	420
Consumo medio (lit/100 km)	33
Kilometraje anual (km/año)	140.000
Kilometraje anual en vacío (km/año)	15.000
Días actividad vehículo (días/año)	225
Horas actividad vehículo (horas/año)	2.500
Carrozado	Tautliner

Costes fijos de explotación de los vehículos: descripción

- **Los costes fijos**, independientes de la actividad efectuada por los vehículos de transporte, se subdividen a su vez en:
  - **Costes de capital**, configurados por:
    - ⇨ **Los costes de amortización de los vehículos**, es decir, el coste de reposición del vehículo de transporte. Cualquier herramienta de trabajo se devalúa por el mero hecho de ser utilizada; la amortización consiste en tener en cuenta la depreciación del vehículo.
    - ⇨ **Los costes de financiación** de la inversión en el vehículo.
  - **Costes de operación**.
- Se puntualiza que los costes que refleja a continuación no son universales para todos los transportistas. En función de las características específicas del material adquirido y de la capacidad de compra del transportista, los precios de compra son diferentes.
- Por tanto, se ha optado por un precio de base que puede obedecer a un transportista de pequeña dimensión (en tono a 5 vehículos), con capacidad de compra en consecuencia previsiblemente inferior al de un transportista de mediana o gran dimensión (6 o más vehículos).
- Se suele medir en unidades monetarias por período de tiempo (la referencia habitual es el año).

COSTES DE CAPITAL: LA AMORTIZACIÓN

- Para el cálculo del **coste anual de amortización** se ha tenido en cuenta.
  - **El precio medio de la cabeza tractora y del semirremolque**, que han sido deducidos de los precios oficiales de los principales proveedores, con un descuento tipo deducido de información suministrada por profesionales del sector.
  - **El valor residual** de ambos elementos. En el caso de la cabeza tractora este valor residual se supone del 20% y en el del semirremolque del 15%.
  - **El período de amortización,** inferior en el transporte internacional de mercancías por carretera que en el ámbito nacional, se considera que es de 5 años para la cabeza tractora y de 8 para el semirremolque.
- De este modo, los costes de amortización por vehículo se recogen a continuación:

Costes fijos de explotación de los vehículos: amortización del vehículo

- De este modo, **los costes de amortización por vehículo** se recogen a continuación:

Costes de Amortización por vehículo

Bases de Cálculo	ESPAÑA
Precio medio de la cabeza tractora del vehículo	82.800
Precio semirremolque (€)	30.000
Valor residual de la cabeza tractora (%)	20%
Valor residual semiremolque (%)	15%
Período amortización cabeza tractora (años)	5
Período amortización remolque o semirremolque (años)	8
Cálculo del coste	
Precio del vehículo carrozado (€)	112.800
Amortización cabeza tractora (€/año)	13.248
Amortización del semirremolque (€/año)	3.188
Coste anual amortización (€/año)	**16.436**

Costes fijos de explotación de los vehículos: costes financieros de la inversión

COSTES DE CAPITAL: LA FINANCIACIÓN

- Los factores a tener en cuenta para calcular los costes financieros en los que incurre un transportista son:
  - **El valor de adquisición del vehículo.**
  - **El porcentaje de la inversión financiado**. En este caso, y con el objetivo de determinar el coste de financiación por año de vida útil, se parte de un porcentaje de financiación del 70% sobre el precio del vehículo completo (cabeza tractora y semirremolque).
  - **El tipo de interés** anual TAE español (se estima en: Euribor más un punto).
  - **Un período de financiación** de 5 años.
- A partir de esos datos se obtiene un coste de financiación de los vehículos de transporte internacional de 2.096 €/año de vida útil en España.

Coste de financiación por vehículo

Bases para el Cálculo	ESPAÑA
Vehículo: cuantía a financiar (%)	70%
Cuantía total a financiar (€)	78.960
Período de financiación (años)	5
Tipo de interés anual (TAE)	4,30%
Coste anual de financiación (€/año vida útil)	**2.096**

Costes fijos de explotación de los vehículos: los costes de personal

COSTES DE OPERACIÓN: PERSONAL

- Tomando como referencia **la retribución ordinaria de los conductores** en España y la **cuota de la seguridad social a cargo de la empresa**, se ha determinado el coste de personal por vehículo y año.
- El cálculo del salario anual del conductor mecánico se ha realizado atendiendo a la información proporcionada por varios transportistas españoles especializados en el transporte internacional de mercancías por carretera estableciéndose como referencia una media de los datos obtenidos que se contrasta con el convenio colectivo seleccionado para este análisis de costes (el de Madrid, que puede situarse en la banda media-alta de los convenios españoles).
- La definición de conductor mecánico es la siguiente: “Es el empleado que, estando en posesión del carnet de conducir de la clase “E”, se contrata con la obligación de conducir cualquier vehículo de la empresa, con remolque o sin él, a tenor de las necesidades de ésta, ayudando a las reparaciones del mismo, siendo el responsable del vehículo durante el servicio; dirigirá la carga de la mercancía y responderá de la misma si durante el viaje no se encomendara aquella a otra persona, dando, si se le exigiere, un parte diario por escrito del servicio efectuado y del estado del camión. Deberá cubrir los recorridos por los itinerarios y en los tiempos que se fijen”.
- En lo que se refiere a la cuota de la Seguridad Social, los conceptos por los que se cotiza son:
  - **Contingencias comunes** -aportación destinada a la cobertura de las situaciones incluidas ene l Régimen General de la Seguridad Social-, **contingencias profesionales**, que cubre los riesgos derivados de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales producidas como consecuencia del trabajo por cuenta ajena y **horas extraordinarias** -estructurales o no estructurarles-.
  - **Otras cotizaciones** como: Desempleo, Fondo de Garantía salarial, Formación Profesional.
- Las cifras que se incluyen a continuación corresponden al Convenio Provincial de Madrid. Aunque todos los convenios provinciales y de empresa se sujetan conceptualmente al Acuerdo Marco Estatal del Transporte de Mercancías por Carretera firmado por CETM, UGT y CCOO en el año 1996, y que sustituyó a la Ordenanza Laboral de este sector, las cuantías de los diversos conceptos son diferentes en las diversas provincias españolas, con diferencias inclusive sustanciales.

Costes fijos de explotación de los vehículos: los costes de personal sin antigüedad

- Se ha tomado como referencia el Convenio Provincial de Madrid por entender que se sitúa en el percentil del 75% más elevado de las provincias españolas, según estudios consultados por SPIM, y que dado el importante número de autorizaciones existentes en esta provincia puede utilizarse como referencia con las salvedades expuestas.

Costes de personal (de carácter fijo) por vehículo

Bases de Cálculo	ESPAÑA
Vacaciones (días naturales)	30
Días Laborales (Año)	225
Horas laborales básicas anuales	1.826
Horas de actividad del vehículo al año	2.500
Seguridad Social Empresa (%)	39,4%
Cálculo del Coste de Conductor Asalariado	
Retribución ordinaria 1 conductor (€/año)	13.785
Seguridad Social Empresa por conductor (€/año)	5.434
Coste Fijo de Personal (€/año)	19.219

- Por último, debe señalarse el elevado peso que el concepto de antigüedad tiene en múltiples contratos laborales, pudiendo llegar hasta el 60% de los costes salariales básicos (de carácter fijo) del conductor, aunque en determinados convenios este concepto se ha limitado porcentualmente. En este cálculo, **no se ha considerado ninguna antigüedad** en los costes salariales, pero este concepto puede alterar de manera importante el coste de personal y, en consecuencia, la propia estructura de costes.
- Debe considerarse que el coste de la antigüedad, su limitación temporal, su forma de cálculo y otras cuestiones varias con los diversos convenios colectivos de las provincias españolas (y obviamente en los convenios propios de aquellas empresas que tienen dichos convenios).

Costes fijos de explotación de los vehículos: los costes de personal con una antigüedad de 15 y 25 años

- A continuación, y a título orientativo, se ofrecen a continuación los costes de personal bajo dos supuestos de antigüedad del personal de conducción: 15 años y 25 años de antigüedad.
- El cálculo se ha realizado teniendo en cuenta el Convenio de Madrid. En las tablas adjuntas se observa como se incrementa este coste a medida que aumenta la antigüedad de los conductores.

Costes de personal (de carácter fijo) por vehículo

Bases de Cálculo	ESPAÑA
Vacaciones (días naturales)	30
Días Laborales (Año)	225
Horas laborales básicas anuales	1.826
Horas de actividad del vehículo al año	2.500
Seguridad Social Empresa (%)	39,4%
Cálculo del Coste de Conductor Asalariado	
Retribución ordinaria 1 conductor (€/año) con 15 años de antigüedad	16.461
Seguridad Social Empresa por conductor (€/año)	6.489
Coste Fijo de Personal (€/año)	22.949

Costes de personal (de carácter fijo) por vehículo

Bases de Cálculo	ESPAÑA
Vacaciones (días naturales)	30
Días Laborales (Año)	225
Horas laborales básicas anuales	1.826
Horas de actividad del vehículo al año	2.500
Seguridad Social Empresa (%)	39,4%
Cálculo del Coste de Conductor Asalariado	
Retribución ordinaria 1 conductor (€/año) con 25 años de antigüedad	18.372
Seguridad Social Empresa por conductor (€/año)	7.242
Coste Fijo de Personal (€/año)	25.614

Costes fijos de explotación de los vehículos: los seguros

COSTES DE OPERACIÓN: SEGUROS

- En este concepto se incluyen exclusivamente aquellos seguros ligados directamente con la explotación del vehículo, pues aquellos relacionados con las instalaciones entrarían a formar parte de los gastos generales.
- La explotación de un vehículo de transporte público internacional tiene que suscribir una serie de seguros, que podrían dividirse en las siguientes categoría:
  - Seguros relacionados con el vehículo. Se ha considerado el seguro que cubre también los daños propios del vehículo con una pequeña franquicia.
  - Seguros relacionados con las mercancías.
  - Seguro de accidentes relacionado con el conductor y los ocupantes.
- En cada una de las categorías mencionadas, la cuantía de las primas variará en mayor o menor medida por distintos factores tales como:
  - El tipo de vehículo.
  - Los riesgos asegurados, el límite de cobertura elegido, y las franquicias en su caso.
  - La marca y modelo del vehículo, para el seguro de daños materiales causados al vehículo asegurado.
  - El tamaño de la flota del solicitante del seguro será determinante a la hora de aplicar los descuentos en las primas.
  - El volumen de facturación de la empresa.
  - Y en ciertos casos el tipo de mercancía transportada.

Coste de Seguros por vehículo

Bases para el Cálculo	ESPAÑA
Responsabilidad civil y de accidentes del Vehículo (€/año)	2.548,58
Responsabilidad Civil de la carga (€/año)	264,80
Seguro carga (€/año)	466,89
Seguro conductor (€/año)	174,21
Coste anual seguros vehículo (€/año)	**3.454,48**

Costes fijos de explotación de los vehículos: cargas fiscales de la actividad

COSTES DE OPERACIÓN: CARGAS FISCALES ESPECÍFICAS

- Los impuestos y tasas a incluir en este capítulo de costes son los siguientes:
  - Sobre la empresa: Impuesto de Actividades Económicas (exentas las empresas más pequeñas). Variable con el tamaño empresarial.
  - Sobre el vehículo: ITV, IVTM, Visados tarjeta vehículos.
  - Inspección del tacógrafo.

Cargas Fiscales Específicas

Bases para el Cálculo	ESPAÑA
Visado Autorización Transporte (€/año)	25
Impuesto s/ Vehículos Tracción Mecánica (€/año)	326
Coste ITV (€/año)	70
Coste IAE (€/año) *	336
Coste Inspección Tacógrafo (€/año)	32
Euroviñeta (€/año)	0
Coste anual cargas fiscales (€/año)	**788**

* Por empresa, no por vehículo

- Hasta ahora, en Alemania se venía aplicando la Eurovignette para los camiones de tonelaje superior a 12 Tn, dado que no existen peajes en sus carreteras. El valor de la tasa de la Eurovignette varía en función del número de ejes del vehículo, del período de validez (día, semana, mes, año) y de la contaminación del motor (Euro I, II, ...). Sin embargo está previsto que, a partir de enero de 2005, Alemania elimine la Eurovignette sustituyéndola por el "LKW-Maut", que se aplicará también a los camiones de tonelaje superior a 12 Tn, y variará en función de la distancia recorrida, el número de ejes y la contaminación del motor (Euro I, II,...). El orden de magnitud de esta tasa estará entre 0,12 y 0,19€/km. Esto quiere decir que un vehículo que recorra en 1 día en Alemania 650 Km tendrá que pagar una tasa entre 91 y 123,5 €, frente a los 8 € que está pagando en la actualidad. Pero se trataría en todo caso de un coste variable, como el peaje de las autopistas.

- El Gobierno francés ha anunciado ya la posibilidad de imponer una tasa similar en autovías sin peaje. De este modo, si la tasa alemana puede tener una influencia decisiva sobre la actividad de muchas empresas españolas, se puede decir que la posible tasa francesa afectará a todo el sector de transporte internacional, dado que Francia es un país de obligado tránsito para cualquier país de Europa con excepción de Portugal. Asimismo, se trataría de un coste variable, como el peaje de las autopistas.

Costes variables de explotación de los vehículos: el combustible

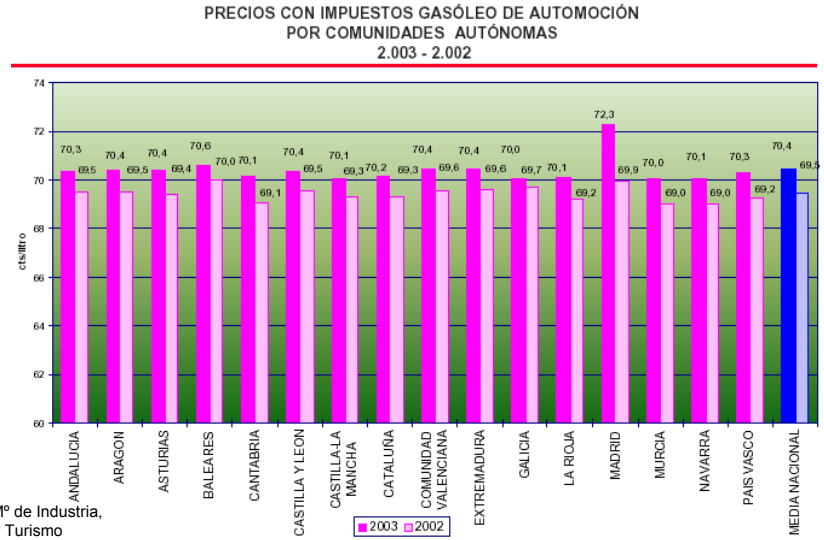
- **Los costes variables** son aquellos que están ligados a la existencia de actividad, y en consecuencia, varían proporcionalmente a la actividad de los vehículos. Entre los conceptos incluidos bajo esta rúbrica se encuentran los costes correspondientes a los combustibles, neumáticos, mantenimientos y reparaciones, dietas y peajes, y otros de menos cuantía (teléfonos móviles, ropa de trabajo, ...). Se suelen medir en unidades monetarias por kilómetro.

COSTES POR COMBUSTIBLE

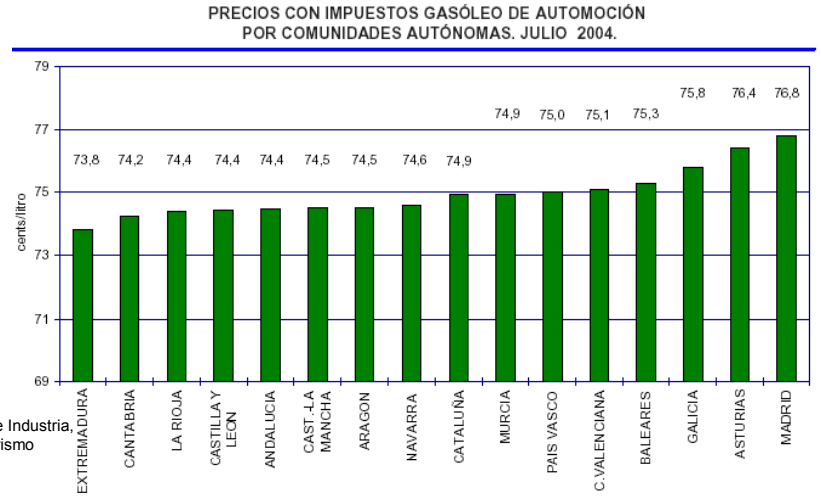
- El coste por combustible es una de las partidas más importantes del coste de explotación de los vehículos en estudio. Se trata de un coste relacionado con los kilómetros recorridos por el vehículo.
- No obstante, existen una serie de parámetros que condicionan el consumo de un vehículo y que pueden ser agrupados en dos segmentos:
  - **Características del vehículo**:
    - **Rendimiento y potencia del motor**.
    - **Los neumáticos y la resistencia a la rodadura**. Por ejemplo, una presión de inflado reducida eleva notablemente la resistencia a la rodadura y con ello el consumo de combustible; también el desalineado de los neumáticos también produce un consumo extra.
    - Elevar un eje en los recorridos en vacío permite reducir el consumo de gasóleo y de neumáticos. En este sentido el eje simple induce un consumo menor que el eje de ruedas gemelas.
    - **La aerodinámica y velocidad** del vehículo también influye en el consumo de combustible del mismo.
  - **Factores operativos:**
    - **La influencia del conductor.** La elección de la marcha adecuada en cada momento y la reducción al mínimo del número de aceleraciones y frenadas, por ejemplo, son factores que contribuyen notablemente a la minimización del consumo.
    - La elección del vehículo apropiado a la actividad que va a desarrollar, en base a criterios tales como el tipo de ruta, la velocidad media necesaria, el tipo de mercancías a transportar, etc.
    - El mantenimiento del vehículo, clave para obtener el máximo rendimiento del mismo.
    - La selección de rutas, en función de la distancia a recorrer, tipo y categoría de la vía, etc.

Costes variables de explotación de los vehículos: el combustible

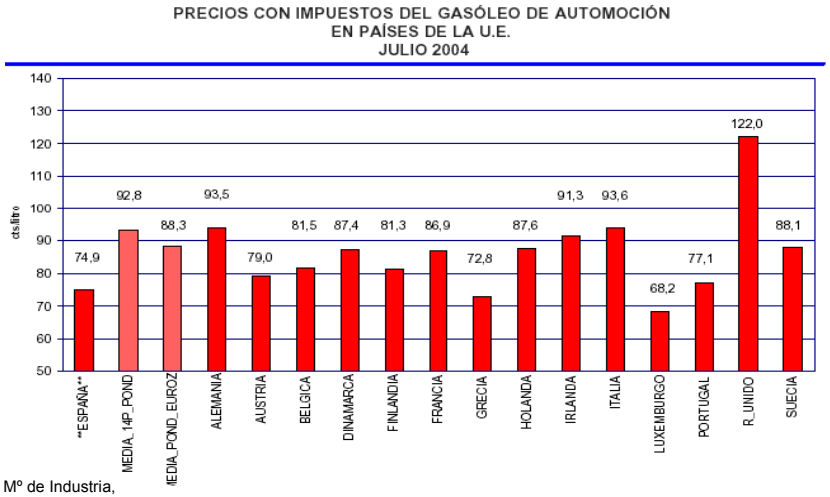
- Para el cálculo de este coste se parte por tanto de los siguientes conceptos:
  - **El precio del gasóleo en surtidor**, que presenta variaciones importantes en función de dos factores:
    - ⇨ El tiempo, puesto que el precio del gasóleo está sujeto a variaciones, siendo la tendencia alcista desde el inicio de 2004, manteniéndose más estable a finales de dicho año.
    - ⇨ La situación geográfica, pues dependiendo del lugar (CC.AA. o país) de suministro el precio es diferente.



Fuente: Mº de Industria, Energía y Turismo



Fuente: Mº de Industria, Energía y Turismo



Fuente: Mº de Industria, Energía y Turismo

Costes variables de explotación de los vehículos: el combustible

No obstante, las compras de gasóleo para un surtidor de autoconsumo presentan en general un descuento medio por litro sobre el precio del surtidor sin IVA. Como contrapartida, es necesario hacer la inversión en instalaciones, y consumir un apreciable volumen para alcanzar descuentos significativos.

Un instrumento de pago y gestión que facilita y abarata el trabajo del transportista son las tarjetas de transporte, constituyendo la vía utilizada por las compañías petroleras (Repsol, Cepsa, ...) para ofrecer descuentos, servicios y promociones para mantener e incrementar su cuota de clientes.

- **El kilometraje medio recorrido por cada vehículo**, que en base a la información proporcionada por los transportistas que realizan transporte internacional de mercancías por carretera se ha considerado que es de una media de 140.000 km/año.
- **El consumo medio por vehículo**, suponiendo que es de 33 litros por cada 100 Km. Recorridos, cifra situada en la banda baja de consumos, que se va aumentando con el peso transportado y la orografía montañosa.

❑ En base a estos datos, se concluye que el coste anual por este concepto en España asciende a 33.851 € /año a Octubre de 2.004 (precio sin IVA con Impuestos Especiales).

Costes por combustible por vehículo

Bases para el Cálculo	ESPAÑA
Precio del gasóleo en surtidor (€/litro)	0,73
Coste anual por combustible (€/año)	**33.851**
Coste unitario por combustible (€/Km)	0,24

Costes variables de explotación de los vehículos: neumáticos, mantenimiento y reparaciones

COSTE DE NEUMÁTICOS, MANTENIMIENTO Y REPARACIONES

- El coste anual derivado del consumo de **neumáticos** es un coste variable que depende de varios factores:
  - **El tipo de vehículo**, pues el número de neumáticos varía según el tipo de vehículo (semirremolque, rígido con 2 ejes o rígido con 3 ejes, tren de carretera,...).
  - **La cantidad de kilómetros recorridos al año**.
  - **El precio de los neumáticos elegidos, así como la duración** de los mismos, que a su vez dependerá de la orografía del recorrido, la destreza del conductor, los frenos y convergencia de los neumáticos, el mantenimiento que se realice de los mismos –presión de inflado y paralelo-, la especialidad del vehículo y la carga, la marca de los neumáticos, los pesos transportados, el estado de las carreteras, etc.
- Adicionalmente, se ha incluido en este capítulo todas aquellas operaciones y suministros que es necesario realizar a lo largo de la vida del vehículo para que su estado sea el correcto para el desarrollo de su trabajo.
- Hay que tener en cuenta que **el coste de mantenimiento y reparaciones** de un vehículo no es uniforme a lo largo de su vida, siendo relativamente bajo los primero años y siguiendo una tendencia creciente, casi exponencial según avanza la vida del vehículo. Para calcular el coste por kilómetro de este concepto se ha acudido a información analítica de algunas compañías del sector, solicitándoles un promedio de sus costes de mantenimiento, reparaciones (operaciones adicionales al mantenimiento preventivo) y neumáticos (básicamente neumáticos nuevos, al margen de que en asociaciones se puedan recauchutar determinados neumáticos). Los costes promedios analizados, que se han estimado en 0,099 €/km, incluye la cabeza tractora y el semirremolque, y obviamente pueden variar entre empresas, pero de las fuentes consultadas puede tomarse como un valor aproximado fiable.
- Por tanto, suponiendo que el **coste unitario** que supone para una empresa de transporte el mantenimiento, los neumáticos y las reparaciones es de **0,099 €/Km** -distribuido a lo largo de la vida útil del vehículo-, y teniendo en cuenta que el kilometraje medio recorrido por un vehículo en un año es de 140.000 Km, el coste anual por estos conceptos asciende a 13.860 €/año.

Costes de Neumáticos, Mantenimientos y Reparaciones

Bases para el Cálculo	ESPAÑA
Costes unitario (€/Km)	0,099
Coste anual (€/año)	13.860

Costes variables de explotación de los vehículos: dietas de personal

COSTE DE DIETAS

- El personal que salga de su residencia por causas del servicio tiene derecho por convenio colectivo a percibir una cantidad por los gastos que se le originen y recibirá habitualmente el nombre de dieta.
- A efectos del devengo de dietas, se considerarán los desplazamientos fuera de la residencia habitual del trabajador, contabilizándose el tiempo transcurrido desde la salida del conductor de su centro de trabajo hasta la llegada al mismo.
- Las dietas, como los salarios, varía territorialmente con los convenios provinciales, dando derecho al percibo de dieta completa la realización de un servicio que obligue al productor a comer, cenar y pernoctar fuera de su residencia habitual. No obstante, también se pueden percibir dietas correspondientes sólo a la comida, sólo cena o sólo pernoctación (dietas parciales).
- En este caso se parte del supuesto que el conductor está en ruta los 5 días de la semana, durante 46 semanas, estando en la Península (España y Portugal) las 2/5 partes del tiempo y el resto -3/5 partes- fuera de dicho territorio. Han sido de aplicación las dietas vigentes en el Convenio de Madrid en 2004.
- Por otro lado, los fines de semana generan percepciones complementarias (en muchas ocasiones al margen del convenio) para los conductores que estén fuera de su domicilio. Para su cálculo, se ha considerado una media de 2 fines de semana al mes.

Costes por Dietas por vehíchulo

Bases para el Cálculo	ESPAÑA
Nº de días fuera de base en territorio peninsular	92
Dietas en la Península (€/día)	29,4
Coste anual por dietas Península (€/año)	**2.705**
Nº de días fuera de base fuera del territorio peninsular	138
Dietas fuera de la Península (€/día)	50,40
Coste anual por dietas fuera Península (€/año)	**6.955**
Coste anual por dietas en fines de semana	**2.750**
Otras percepciones en concepto de dietas	**2.315**
Coste anual por dietas (€/año)	**14.725**

* Convenio de Madrid, dieta media internacional (Francia, Alemania, España) año 2004

Costes variables de explotación de los vehículos: peajes de autopistas

COSTE DE PEAJES

- Globalmente no resulta fácil evaluar el porcentaje de recorridos en autopistas de los tráficos totales realizados por los vehículos de mercancías.
- En este caso, y con el objetivo de determinar el coste que supone para la empresa el pago de peajes, se ha considerado el coste medio por kilómetro recorrido, resultante de dividir el coste medio de peajes anual que paga una empresa de transporte internacional de mercancías por carretera por los kilómetros recorridos al año, que **asciende a 0,075 € / Km recorrido** (el número medio de kilómetros recorridos anualmente tomado como base en este estudio es de 140.000 Km). En algunas relaciones de tráfico (básicamente con Italia) este coste de peajes puede incluso aumentar.
- El coste medio del kilómetro se ha calculado teniendo en cuenta tanto el pago de los peajes, como el coste correspondiente a tasas sobre las infraestructuras para circular por determinados países, como es el caso de Alemania, Bélgica, Austria, etc. La cifra considera el coste de autopistas del Arco Atlántico (realizada por Irún, 0,06 €/Km de media) y del Arco Mediterráneo (Port Bou, 0,09€/Km). A partir del 1 de enero de 2005, la nueva tasa alemana (entre 0,12 €/km y 0,19 €/km) debe sumarse a este concepto (no se ha considerado en este análisis).
- Debe tenerse en cuenta que aunque en el transporte nacional de mercancías por carretera, la utilización de las autopistas de peaje es en general muy escasa -con la excepción del segmento de las mercancías peligrosas para el que resulta obligatorio su uso cuando existe autopista en el itinerario considerado-, en el caso del transporte internacional la utilización de las autopistas aumenta considerablemente, diferencialmente por rutas, pero las cifras expresadas recogen con fidelidad la situación en el año 2004.
- Se recuerda lo expresado en páginas anteriores, sobre la próxima entrada en vigor de una nueva tasa por uso de infraestructuras en Alemania, previsiblemente en enero de 2005, que supondrá nuevos costes para el transporte internacional (español y de los demás países). Esta misma política, menos concretada, se prevé que en un futuro próximo pueda aplicarla Francia en las autovías exentas de peaje en la actualidad.

Coste de peajes

Bases para el Cálculo	ESPAÑA
Coste medio del Km en autopista (€/Km recorrido)	0,075
Coste anual por peajes (€/año)	**10.500**
Coste unitario por peajes (€/Km)	0,075
Índice (España = 100)	**100**

* No incluye la tasa alemana, en vigor desde el 1 de enero de 2005

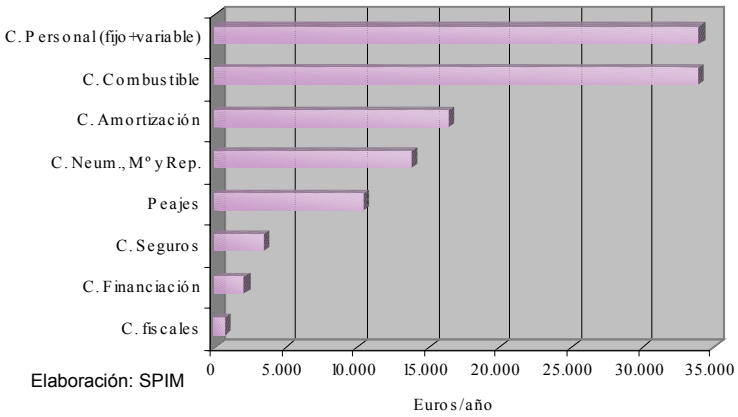
Costes totales de explotación de los vehículos según los datos de partida

- Los costes analizados hasta el momento se refieren a los costes directos, es decir, aquellos en que incurre el vehículo directamente por su explotación.
- El 36,5% de los costes directos de un vehículo de transporte de mercancías por carretera con las características técnicas especificadas al principio de este capítulo, corresponde a los costes fijos (costes de amortización, financiación, personal, seguros u cargas fiscales) y el 63,5% de dichos costes que corresponden a los costes variables (dietas, combustible, peajes, neumáticos, mantenimientos y reparaciones), en la hipótesis de 140.000 km/año de recorrido.
- Cuanta mayor productividad se le dé al activo de la empresa -los vehículos-, más competitivo en coste resultará el servicio prestado. La productividad se incrementa adicionalmente al incrementar los kilómetros recorridos en carga, y al reducir los recorridos en vacío, que generan costes pero no ingresos.
- **Entre los costes fijos, los costes de capital** -costes de amortización y financiación- **representan el 16,1%** del total mientras que **los de operación** -costes fijos de personal, seguros y las cargas fiscales- alcanzan el **20,4%.**
- La partida más importante de la estructura de costes de explotación de un vehículo es la de **combustible que supone algo menos del 30% de los costes directos totales.** Le sigue la correspondiente a **los costes de personal (sin antigüedad) – 16,7% del total-; que pueden llegar a alcanzar casi el 29,5% sumando las dietas**. Si se consideran los porcentajes de antigüedad del conductor, el coste laboral con seguridad sería el más elevado en esta estructura.
- El resto de costes variables -coste de neumáticos, mantenimiento y reparaciones, y el correspondiente a los peajes- representa el 21,2% de los costes directos.

ESTRUCTURA DE COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENESPAÑA (€/veh/año) (140.000 Km/año, personal sin antigüedad)

Costes por vehículo (€/año)	ESPAÑA
Amortización del vehículo	16.436
Financiación del vehículo	2.096
Personal de conducción	19.219
Seguros del vehículo	3.454
Costes fiscales	788
Costes fijos	**41.993**
Combustible	33.851
Neum., Mº y Rep.	13.860
Dietas	14.725
Peajes	10.500
Costes variables	**72.936**
Costes directos	**114.929**

ESTRUCTURA DE COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ESPAÑA SIN ANTIGÜEDAD DEL PERSONAL (€/veh/año) - 140.000 km/año



Elaboración: SPIM

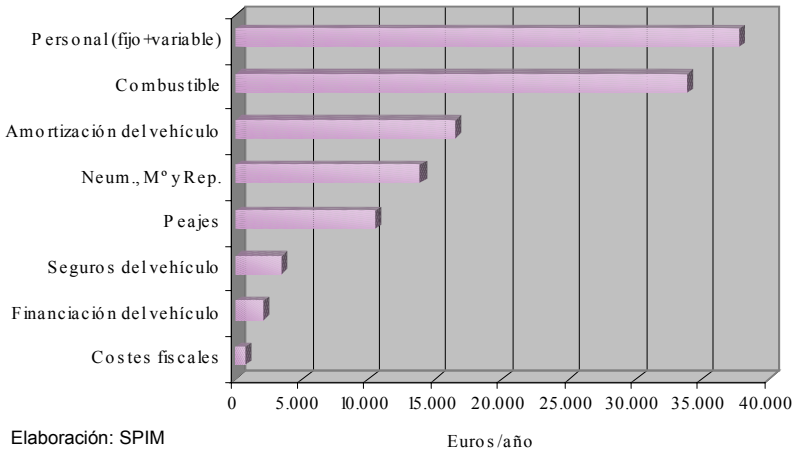
Costes totales de explotación de los vehículos considerando una antigüedad del personal de 15 años

- Si se considera que el personal de conducción acumula una antigüedad de 15 años sobre el coste de personal, los costes totales de explotación de una empresa de transporte que opera en el ámbito internacional aumentan alrededor de un 3,2%, incrementándose así el peso de los costes de personal (fijo+variable) sobre los costes totales que suponen casi un 32% sobre el total, frente al 29,5% que suponían con antigüedad nula del personal de conducción.
- En cualquier caso, esta estructura corresponde a una estructura básica de costes de explotación, que podría ser más próximo a la realidad del sector si se considerasen tres tamaños de empresas tipo, en base a considerar las economías de escala (o incrementos de coste) que se pueden generar por la dimensión empresarial. Por este motivo se han elaborado tres estructuras correspondientes a tres tamaños de empresa: de 1 a 5 vehículos, entre 6 y 19 vehículos, e igual o superior a los 20 vehículos.

ESTRUCTURA DE COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENESPAÑA, CONSIDERANDO 15 AÑOS DE ANTIGÚEDAD DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN (€/veh/año) – 140.000 Km/año

Costes por vehículo (€/año)	ESPAÑA
Amortización del vehículo	16.436
Financiación del vehículo	2.096
Personal de conducción	22.949
Seguros del vehículo	3.454
Costes fiscales	788
Costes fijos	**45.723**
Combustible	33.851
Neum., Mº y Rep.	13.860
Dietas	14.725
Peajes	10.500
Costes variables	**72.936**
Costes directos	**118.659**

ESTRUCTURA DE COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ESPAÑA CONSIDERANDO 15 AÑOS DE ANTIGÜEDAD EN EL COSTE DE PERSONAL (€/año) - 140.000 €/año



Elaboración: SPIM

Costes totales de explotación de los vehículos: resumen de costes por tamaño de empresas

- A continuación se recogen los costes de explotación de tres empresas tipo de transporte internacional de mercancías por carretera, calculadas a partir de la estructura básica antes expuesta (**sin antigüedad** del personal), considerando que el importe de diversos conceptos puede variar por el tamaño de la empresa (capacidad de compra, precios de comités de empresa, etc.).

VARIACIÓN DE LOS COSTES DIRECTOS SEGÚN TAMAÑO DE EMPRESA

	1 a 5 veh	6 a 19 veh	>= 20 veh
Amortización del vehículo	100	92,5	85
Financiación del vehículo	100	96,5	90
Personal de conducción	100	100	102,5
Seguros del vehículo	100	92,5	85
Costes fiscales del vehículo	100	100	100
Dietas	75	92,5	100
Combustible	100	96,5	90
Neumáticos	100	92,5	85
Mantenimiento	100	96,5	90
Reparaciones	95	100	100

Elaboración: SPIM

COSTES DIRECTOS. SECTOR ESPAÑOL

Costes anuales (€/vehículo)	1 a 5 veh (€/año)	6 a 19 veh (€/año)	>= 20 veh (€/año)
Amortización del vehículo	16.435,50	15.202,84	13.970,18
Financiación del vehículo	2.095,80	2.022,45	1.886,22
Personal de conducción	19.219,33	19.219,33	19.699,81
Seguros del vehículo	3.454,48	3.195,39	2.936,31
Costes fiscales	788,23	788,23	788,23
Costes fijos	**41.993,34**	**40.428,24**	**39.280,74**
Dietas	11.043,60	13.620,44	14.724,80
Combustible	33.850,74	32.665,96	30.465,67
Neumáticos, manten. y reparac.	13.860,00	12.820,50	11.781,00
Costes de peajes	10.500,00	10.500,00	10.500,00
Costes variables	**69.254,34**	**69.606,90**	**67.471,46**
Costes directos	**111.247,68**	**110.035,14**	**106.752,21**

Elaboración: SPIM

COSTES DIRECTOS UNITARIOS. SECTOR ESPAÑOL
(Hipótesis de 140.000 km/año)

Costes unitarios (€/Km)	1 a 5 veh (€/año)	6 a 19 veh (€/año)	>= 20 veh (€/año)
Costes fijos unitarios (€/Km)	0,30	0,29	0,28
Costes variables unitarios (€/Km)	0,49	0,50	0,48
Costes totales (€/Km)	0,79	0,79	0,76

Elaboración: SPIM

Los costes indirectos, o costes de estructura, son aquellos no imputables a la explotación de la flota de vehículos pero que se producen necesariamente en el funcionamiento normal de las empresas

- En cuanto a los costes indirectos han sido elaborados por SPIM, distinguiendo también aquí tres tamaños de empresa para su estimación.
- Los conceptos considerados han sido los siguientes:
  - **Los costes de oficina** que a su vez incluyen:
    - El alquiler del local.
    - El teléfono.
    - El servicio de limpieza.
    - El consumo de agua y electricidad y otros consumos de oficina.
    - Viajes.
  - **Los costes del personal empleado en la oficina**.
  - **Los costes financieros del circulante**.
- La tabla muestra la estimación de costes indirectos y su repercusión por vehículo, en unas hipótesis de empresas de muy pequeña dimensión (1 a 5 vehículos), pequeña/mediana dimensión (6 a 19 vehículos) y para una empresa que puede superar los 20 vehículos.
- No obstante, estos costes indirectos no serán utilizados en el análisis comparativo con otros países que se realizará posteriormente.

COSTES INDIRECTOS

	(€/veh/año)		
	1 a 5 veh	6 a 19 veh	>= 20 veh
1. Oficina	**1.382,33**	**1.851,12**	**2.004,38**
Local		216,36	270,46
Teléfono	1.081,82	1.298,19	1.298,19
Limpieza		36,06	90,15
Consumibles	300,51	60,10	120,20
Viajes		240,40	225,38
2. Personal oficina		**1.502,53**	**2.253,80**
3. Costes financieros	**1.322,23**	**1.322,23**	**1.322,23**
Circulante	1.322,23	1.322,23	1.322,23
TOTAL (€/vehículo/año)	**2.704,55**	**4.675,87**	**5.580,40**

Elaboración: SPIM

Capítulo 5.

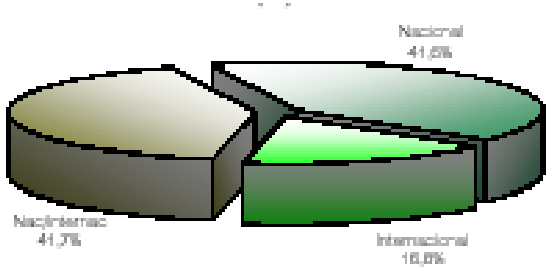
Análisis de la oferta de transporte internacional de mercancías por carretera

Capítulo 5.1. El sector de las empresas de transporte internacional de mercancías por carretera
Capítulo 5.2. Análisis de la estructura empresarial del sector español
Capítulo 5.3. Análisis de la estructura de costes
Capítulo 5.4 Análisis de la situación económico-financiera del sector
Capítulo 5.5. Estudio de Mercado. Conclusiones

Crecimiento del sector transporte de mercancías

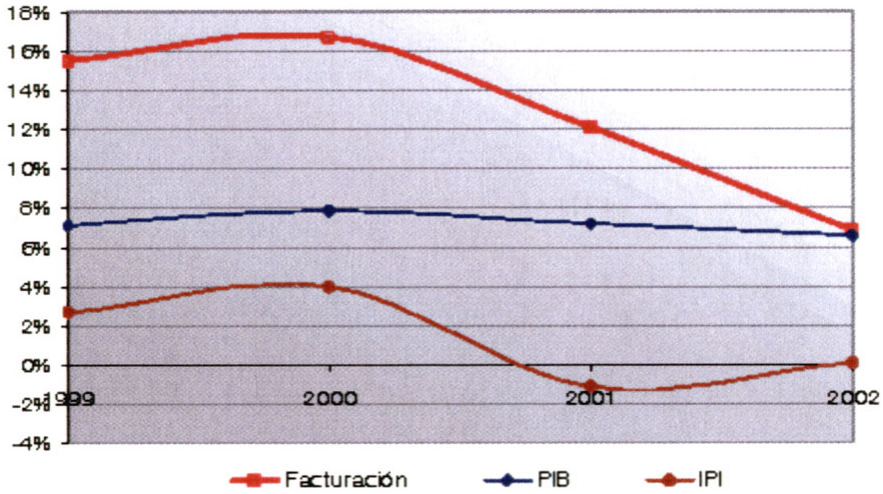
- La facturación de las empresas que operan en el ámbito internacional exclusivamente, o en los ámbitos nacional/internacional de forma simultánea suponen casi un 60% del total facturado por el conjunto del sector.
- El crecimiento del sector transporte de mercancías (incluyendo tanto el ámbito nacional como el internacional) se sitúa por encima del crecimiento de otros indicadores económicos -el PIB o el IPI-, lo que es una muestra de que **el sector de transporte de mercancías es un elemento fundamental en el desarrollo económico general del país.**

FACTURACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR ÁMBITOS GEOGRÁFICOS (%)



Fuente: Mº de Fomento

EVOLUCION COMPARATIVA DE LA FACTURACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (Nac+Internac) VS. PIB -IPI



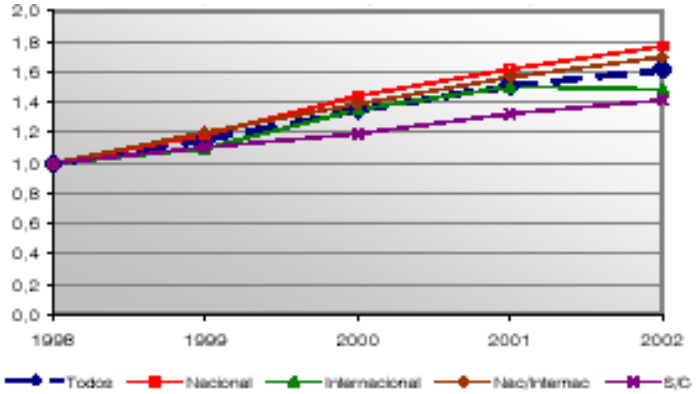
Fuente: Mº de Fomento

Los datos incluidos a continuación provienen del "Estudio sobre la situación económico-financiera de las empresas españolas de transporte por carretera en el período 1998-2002". Mº de Fomento. 2003

Perfil del sector

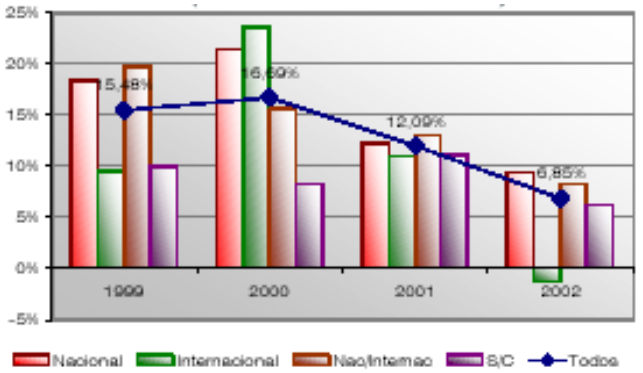
- Según un estudio del Ministerio de Fomento sobre la "Situación Económico-Financiera de las empresas españolas de transporte por carretera en el período 1998-2002", **la evolución de la facturación de las empresas de transporte exclusivamente internacional refleja una cierta ralentización en incluso un retroceso en su facturación**, mientras que las empresas que trabajan en el ámbito de transporte nacional exclusivamente, o en el ámbito nacional/internacional simultáneamente mantienen un crecimiento positivo aunque adaptado a la ralentización económica general del período analizado.
- La posible explicación a esta cuestión pueda estar en la dificultad para trasladar los incrementos de costes de las empresas de transporte internacional a los precios, así como por la disminución de la tarifa media de transporte internacional ante la crisis de productos más rentables como el transporte internacional de vehículos.

EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN RESPECTO A 1998



Fuente: Mº de Fomento

CRECIMIENTO INTERANUAL DE LOS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN EN EL PERÍODO 1998-2002 (%)



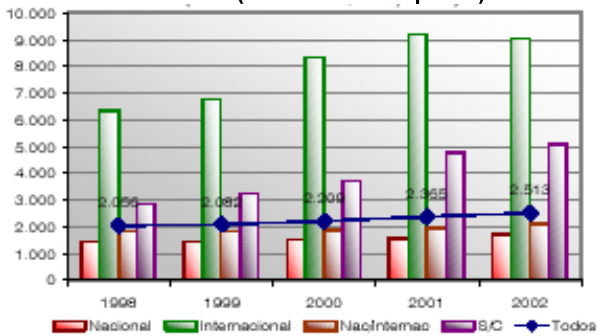
Fuente: Mº de Fomento

Los datos incluidos a continuación provienen del "Estudio sobre la situación económico-financiera de las empresas españolas de transporte por carretera en el período 1998-2002". Mº de Fomento. 2003

Perfil de las empresas

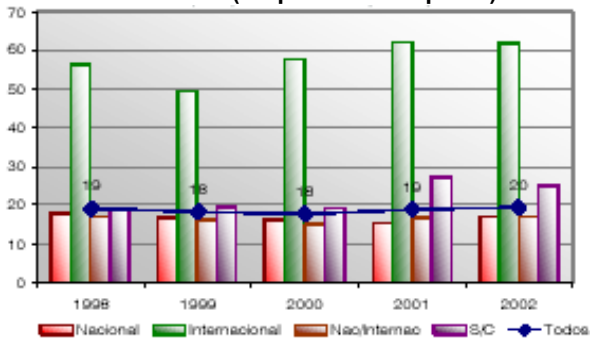
- La mayor concentración empresarial y el mayor número de kilómetros por vehículo -que incrementa las tarifas de transporte internacional- que se realiza en el ámbito internacional del sector transporte de mercancías por carretera condiciona notablemente aspectos como la facturación por empresa -que es mayor en este ámbito internacional-, la estructura de costes, etc.
- La facturación por empleado en las empresas de transporte internacional es más elevada que en el resto de los casos, experimentando sin embargo, una evolución ligeramente decreciente a lo largo del período analizado.
- En cuanto a los gastos de personal por empleado, las diferencias entre los tres subsectores identificados son menores si bien el mayor valor de las empresas de transporte internacional se puede explicar por el efecto de las dietas que cobran sus conductores por los importantes recorridos que realizan tanto en términos de distancia como de tiempo.

EVOLUCIÓN DE LA FACTURACIÓN MEDIA POR EMPRESA (Miles de € / empresa)



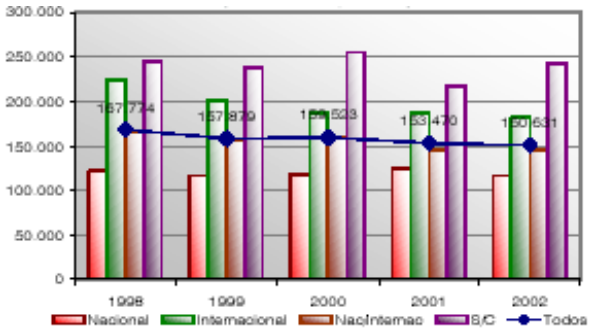
Fuente: Mº de Fomento

EVOLUCIÓN DE LA MEDIA DE EMPLEADOS POR EMPRESA (Empleados / Empresa)



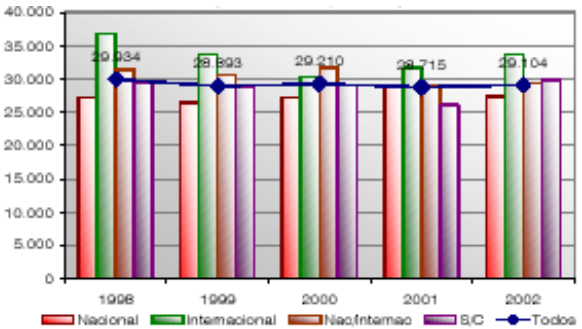
Fuente: Mº de Fomento

EVOLUCIÓN DE LA FACTURACIÓN POR EMPLEADO EN EL PERÍODO 1998-2002 (Euros / Empleado)



Fuente: Mº de Fomento

EVOLUCIÓN DE LOS GASTOS DE PERSONAL POR EMPLEADO EN EL PERÍODO 1998-2002 (Euros / Empleado)



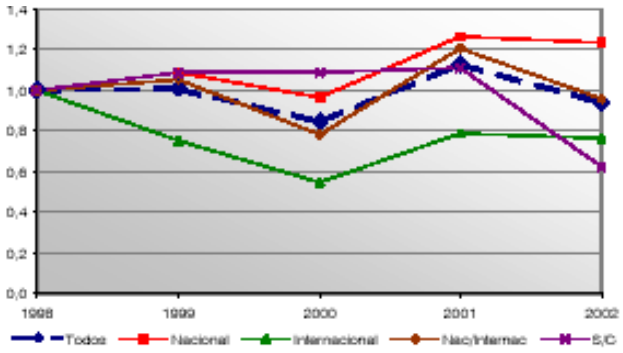
Fuente: Mº de Fomento

Los datos incluidos a continuación provienen del "Estudio sobre la situación económico-financiera de las empresas españolas de transporte por carretera en el período 1998-2002". Mº de Fomento. 2003

Cuenta de Resultados

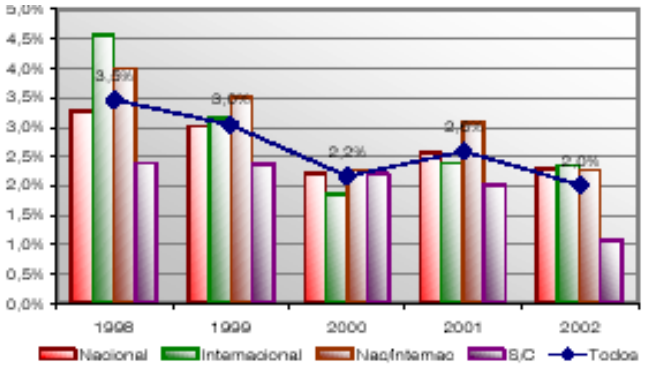
- El resultado del ejercicio en el sector de transporte internacional de mercancías por carretera se caracteriza por presentar un comportamiento heterogéneo durante el período sometido a análisis (1998-2002) no superando en el último año disponible -2002- el resultado de 1998.
- En cuanto a la rentabilidad de las ventas (ROS) este sector **experimenta una notable reducción de sus resultados** en concordancia con el decrecimiento de los ingresos de explotación en 2002 respecto al año inmediatamente anterior 2001.
- No obstante, son precisamente las empresas que realizan el transporte en el ámbito nacional / internacional e internacional las que presentan en general mayor rentabilidad sobre ventas, dato que llama la atención dada la teórica dificultad de este ámbito para conseguir optimizar los retornos, si bien esta se ha venido reduciendo desde 1998 -ROS = 4,6%- hasta 2002 -ROS = 2,4%-.

EVOLUCIÓN DEL RESULTADO DEL EJERCICIO RESPECTO A 1998



Fuente: Mº de Fomento

EVOLUCIÓN DE LA RENTABILIDAD DE LAS VENTAS ROS (%)



Fuente: Mº de Fomento

Los datos incluidos a continuación provienen del "Estudio sobre la situación económico-financiera de las empresas españolas de transporte por carretera en el período 1998-2002". Mº de Fomento. 2003

Estructura de Balance

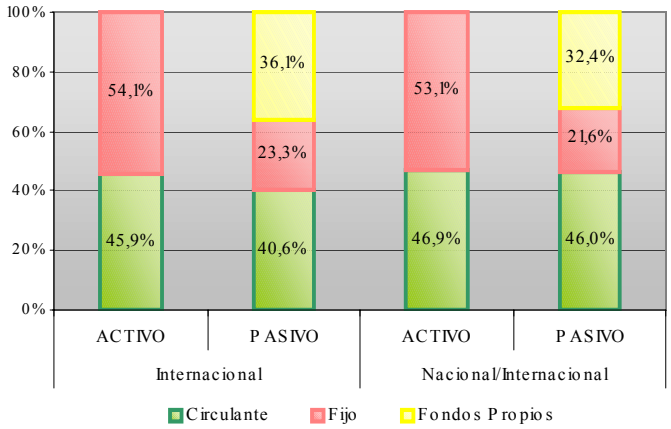
- La flota de vehículos dedicada al transporte internacional de mercancías por carretera exige ser especialmente moderna y renovada, debido al mayor número de kilómetros que realizan estos vehículos. El resultado son mayores inversiones en la flota de vehículos que la exigida en las empresas que operan exclusivamente en el ámbito nacional, lo que incrementa ligeramente la proporción de **los activos fijos en la estructura de balance de las empresas** -de algo más del 54% en las empresas que realizan exclusivamente transporte internacional y del 53,1% en las empresas que cubren tanto el ámbito internacional como el nacional, frente al 46% de las que realizan exclusivamente transporte nacional-.

- La evolución de la inversión en activos fijos sobre el activo total durante el período 1998-2002 refleja un cierto retroceso en los dos últimos años sometidos a análisis frente a la tendencia creciente característica hasta el año 2000 -que se explicaba por el esfuerzo de concentración y modernización en el sector-. Este cambio de tendencia está en consonancia con la etapa de ralentización económica general que supone aligerar las estructuras fijas de las empresas, y muestra el incremento de las empresas de transporte internacional hacia la subcontratación.

- Por otro lado, los fondos propios son ligeramente superiores en las empresas que trabajan en el ámbito internacional -del 36,1% de la estructura del balance-, lo que se justifica por la mayor dimensión empresarial.

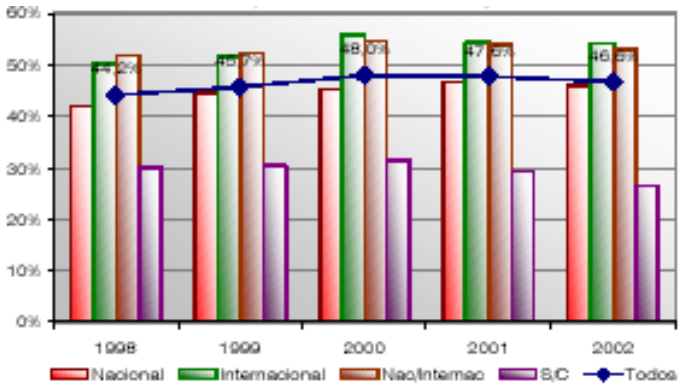
- Por todo esto podría decirse que **las empresas de transporte internacional recurren en mayor medida a los Recursos Propios con una inversión en activos fijos más exigente**.

ESTRUCTURA DEL BALANCE DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA SEGÚN ÁMBITOS (%)



Fuente: Mº de Fomento

INVERSIÓN EN ACTIVOS FIJOS
(%Sobre el activo total)



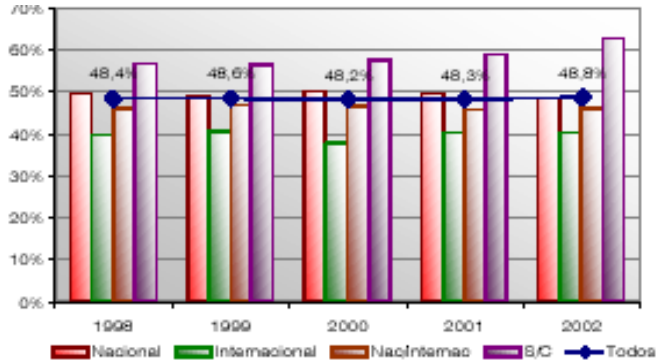
Fuente: Mº de Fomento

Los datos incluidos a continuación provienen del "Estudio sobre la situación económico-financiera de las empresas españolas de transporte por carretera en el período 1998-2002". Mº de Fomento. 2003

Endeudamiento a CP y a LP

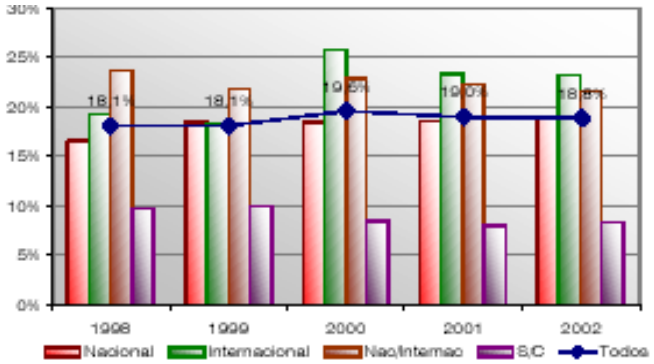
- Las empresas de transporte internacional de mercancías por carretera presentan un endeudamiento a corto plazo de aproximadamente el 48% que ha sido más o menos constante a lo largo del quinquenio analizado, siempre por debajo del nivel de deuda a corto plazo del conjunto del sector.
- La deuda a largo plazo del sector de transporte internacional de mercancías por carretera se sitúa por debajo del 20%, siendo más alta que la que caracteriza al ámbito nacional, pues a pesar de su mayor volumen de fondos propios, también se debe considerar una mayor inversión en activos fijos, que precisa de una adecuada financiación a largo plazo.
- Tanto en el sector de transporte internacional de mercancías por carretera, como en el sector transporte en su conjunto (nacional e internacional) la financiación externa -la deuda total- supera el 65% sobre el pasivo total, muy próximo al máximo recomendado del 70%.

ENDEUDAMIENTO A CP
(% sobre pasivo total)



Fuente: Mº de Fomento

ENDEUDAMIENTO A LP
(% sobre pasivo total)



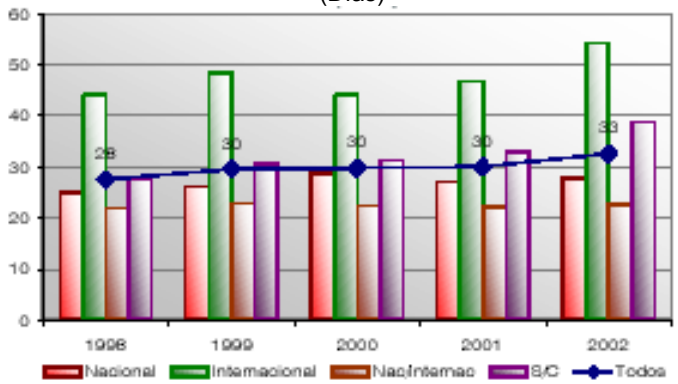
Fuente: Mº de Fomento

Los datos incluidos a continuación provienen del "Estudio sobre la situación económico-financiera de las empresas españolas de transporte por carretera en el período 1998-2002". Mº de Fomento. 2003

Ratios operativos

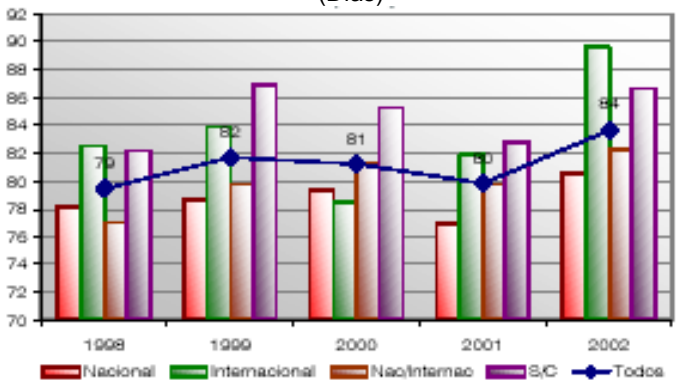
- **En el ámbito internacional, los período medios de pago y cobro del transporte de mercancías por carretera son superiores que los correspondientes al ámbito nacional**. Esto se justifica en parte por:
  - El desfase temporal que suponen los pagos realizados en el extranjero.
  - La mayor duración del servicio y del plazo hasta la recepción del ingreso supone un período medio de cobro más elevado que en el resto del sector transporte.

PERÍODO MEDIO DE PAGO
(Días)



Fuente: Mº de Fomento

PERÍODO MEDIO DE COBRO
(Días)



Fuente: Mº de Fomento

Los datos incluidos a continuación provienen del "Estudio sobre la situación económico-financiera de las empresas españolas de transporte por carretera en el período 1998-2002". Mº de Fomento. 2003

Capítulo 5.

Análisis de la oferta de transporte internacional de mercancías por carretera

Capítulo 5.1. El sector de las empresas de transporte internacional de mercancías por carretera
Capítulo 5.2. Análisis de la estructura empresarial del sector español
Capítulo 5.3. Análisis de la estructura de costes
Capítulo 5.4 Análisis de la situación económico-financiera del sector
Capítulo 5.5. Estudio de Mercado. Conclusiones

Presentación

PRESENTACIÓN

En este apartado se exponen los siguientes aspectos fundamentales de la investigación de campo:

- Los principales **parámetros previos de la investigación**
- Los **resultados obtenidos**, con una doble base de exposición:
  - ⇨ Las respuestas a las preguntas formuladas
  - ⇨ Los cruces significativos entre determinadas respuestas
- Las **conclusiones**
- Las **incidencias ocurridas** a lo largo de los trabajos
- La **tabulación directa** de las respuestas
- La **tabulación cruzada** de algunas respuestas

Las conclusiones se ciñen a las preguntas del cuestionario y a los aspectos de orden general que se pueden deducir de ellos:

- Caracterización de la empresa
- Caracterización de la actividad
- Red comercial
- Costes y precios
- Inversiones cruzadas con otros países
- Conclusiones de orden general

Parámetros previos principales del trabajo de campo

❑ PARÁMETROS PREVIOS PRINCIPALES DE LA INVESTIGACIÓN DE CAMPO

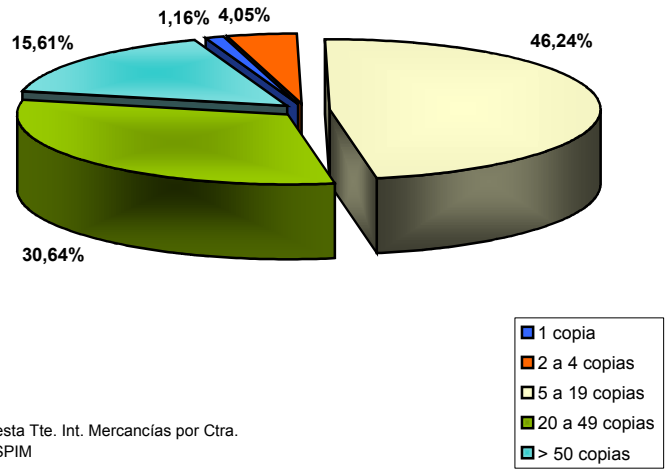
- El planteamiento inicial de la investigación de campo se ha basado en el objetivo de cubrir del orden de 300 empresas a fin de disponer de una base de información realmente significativa, tanto desde el punto de vista cualitativo como en el orden cuantitativo.
- Se ha tomado como referencia inicial una estratificación según número de copias, con un índice de representación creciente en relación al número de copias que figuran en la base de datos oficial. Esto se ha convertido en una distribución porcentual como la siguiente, calculada sobre un total registrado de 22.346 empresas poseedoras de licencias comunitarias:
  - ⇨ 1 a 4 copias: representación del 0% (se entiende que es un estrato poco representativo y en gran medida subordinado a los mayores).
  - ⇨ 5 a 19 copias: 10% del universo (muestra prevista de 260 empresas).
  - ⇨ 20 a 49 copias: 50% del universo (muestra prevista de 180 empresas).
  - ⇨ 50 copias y más: 75% del universo (muestra prevista de 60 empresas).
- Se ha partido de la hipótesis de que habría un nivel de respuesta válida inferior a esa cifra. Con el objeto de paliar los efectos de esta previsión, se ha intentado disponer de una base de datos de 500 registros, de manera que un índice de respuesta del 30% significara alcanzar al menos el 50% de cobertura de la cifra inicialmente prevista.
- Con el propósito de validar la propia base de datos y el cuestionario se procedió a efectuar una encuesta piloto que implicara aproximadamente a un 10% de la base, eligiéndose a un total de 50 empresas con la misma distribución por estratos de la base completa (objetivo de respuesta real de 150 empresas).
- Evaluados los resultados de esta encuesta, se puso en marcha la investigación de campo para el total de las empresas registradas.
- Al inicio de la investigación de campo se establecieron unas pautas en donde se concretó, entre otras, una fecha límite de recepción de cuestionarios. Una vez sobrepasada dicha fecha se continuaron recibiendo cuestionarios los cuales se han incorporado a las conclusiones del estudio.
- En las Incidencias que figuran en el anexo se recogen todos los pormenores del trabajo práctico.

Exposición de resultados

❑ CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA

- Todo indica que, salvo en un segmento de empresas determinado, **no existe un sector exclusivamente especializado en el transporte internacional de mercancías por carretera**. El volumen de negocio que efectúan en el ámbito internacional y la utilización que hacen de las licencias comunitarias permiten asegurar que **la mayoría de las empresas combinan los ámbitos de mercado nacional e internacional**, y con un reparto entre ellos que refleja el peso sostenido del mercado nacional.
- La dimensión de las empresas medida a través de las tarjetas y licencias para ejercer la actividad da resultados coherentes:
  - ⇨ La actividad de ámbito nacional, medida a través de las tarjetas nacionales, presenta una distribución por categorías muy similar a la de la actividad de ámbito internacional, medida a través de las licencias comunitarias.
  - ⇨ Aproximadamente el 77% de las empresas que han respondido a esta pregunta se sitúa entre 5 y 49 copias, proporción que refleja con claridad el predominio de este tipo de empresa dentro del conjunto del sector.
  - ⇨ El grupo más numeroso de empresas se sitúa en el estrato de 5 a 19 tarjetas (MDP), reproduciendo casi con total exactitud la pauta seguida por el número de copias (licencias comunitarias).
  - ⇨ Por otra parte, hay que destacar el hecho de que aparecen pequeñas discrepancias entre el número de copias que figura en los registros de la base de datos y el número de copias que las mismas empresas dicen poseer: un 5,79% de las respuestas obtenidas a partir de una muestra que excluía a las empresas de menos de 5 copias dicen tener entre 0 y 4 copias.

% DE LICENCIAS COMUNITARIAS POR GRUPO DE NÚMERO DE COPIAS QUE HAN RESPONDIDO



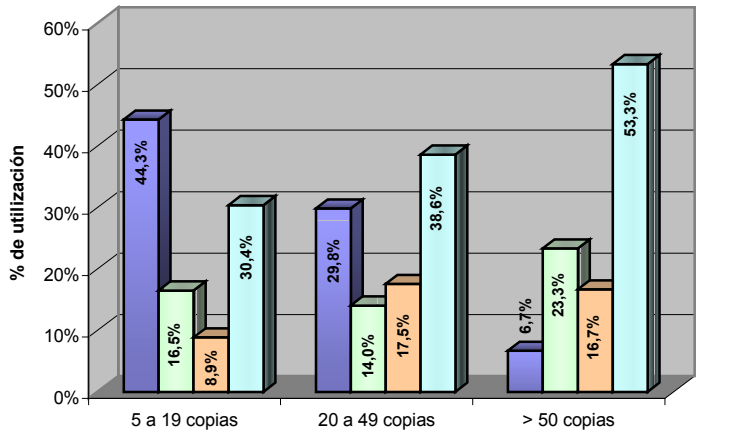
Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

Los grados de utilización de las licencias comunitarios son dispares, aumentando con el tamaño empresarial

❑ UTILIZACION DE LAS LICENCIAS COMUNITARIAS

- La mayor utilización de las licencias comunitarias por parte de las empresas en relación directa con su tamaño avala la hipótesis de que **el peso del transporte internacional de mercancías por carretera recae sobre todo en las mayores empresas, que disponen de estas licencias para su utilización regular**, en tanto que las empresas pequeñas las tienen en una elevada proporción para cubrir servicios más ocasionales, dedicándose indistintamente al transporte nacional e internacional.
- La medición de la actividad en transporte internacional puede realizarse a través de la **utilización de las licencias comunitarias**, expresando ésta en función del nivel de uso que manifiesten dichas empresas encuestadas.
  - ⇨ Este comportamiento queda reflejado en las siguientes cifras: **la utilización de las licencias comunitarias en más de un 50% es efectiva en el 70% de las empresas de 50 o más** copias, en **el 56% de las empresas que tienen entre 20 y 49 copias**, y tan sólo en **el 39% de las empresas de menor tamaño, de entre 5 a 19 copias.**.
  - ⇨ Se observa que **cuanto mayor es la empresa, mayor es el grado de utilización de las licencias comunitarias**, alcanzándose **más del 75% de utilización en más de la mitad de las empresas de mayor tamaño** (más de 50 copias).
  - ⇨ Por el contrario, **las empresas de menor dimensión** (entre 5 y 19 copias), **son las que menor nivel de utilización** muestran (**el 44,3% de las mismas**, tienen **un nivel de utilización inferior al 25% de sus licencias**).

UTILIZACIÓN DE LICENCIAS COMUNITARIAS



Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

Exposición de resultados

❑ **UTILIZACION DE LAS LICENCIAS COMUNITARIAS (continuación)**

⇨ Si se identifican los tamaños medios de las empresas de cada grupo de dimensión por el tamaño medio de cada intervalo, con la aproximación de que las de más de 50 licencias, tienen una dimensión media de 75 licencias (deducido del análisis individual de las empresas encuestadas de este segmento), y que en el intervalo de más del 75% de utilización, el grado medio es el intermedio entre el 75% y el 100% (es decir, el 87'5%), y se realizan las medias ponderadas entre tamaños medios y porcentajes de utilización, **se deduce que las empresas de 5 a 19 licencias tienen un grado medio de utilización del 43,83%,** las **de 20 a 49 copias del 53,73%,** y las de **más de 50 copias** (identificadas entre 50 y 100 copias), **del 66,66%.**

- Para aproximarse al **grado medio total de utilización** de las licencias internacionales del sector internacional, de nuevo se consideran las medias anteriores, junto con el número de empresas encuestadas de cada tamaño. Con estos datos, **puede concluirse que la utilización media de las licencias comunitarias de la muestra encuestada es, sin considerar el número de empresas encuestadas de cada segmento de tamaño, del 60,99%,** cifra que **considerando el número de empresas de cada grupo se concreta en el 58,05%.** La cifra más ajustada a la realidad es **previsiblemente la primera de las citadas, el 60,99%,** aunque la escasa diferencia de ambas cifras es patente.
- Por tanto, se podría concluir que el **grado medio de utilización de las licencias comunitarias es del 60%,** oscilando entre el **43% en las de menor dimensión, el 54% las de media dimensión, y más del 65% las de mayor dimensión.**

Exposición de resultados

❑ FACTURACIÓN POR TAMAÑO EMPRESARIAL

- La dimensión por facturación presenta características muy coherentes con los estratos de empresas según número de copias:

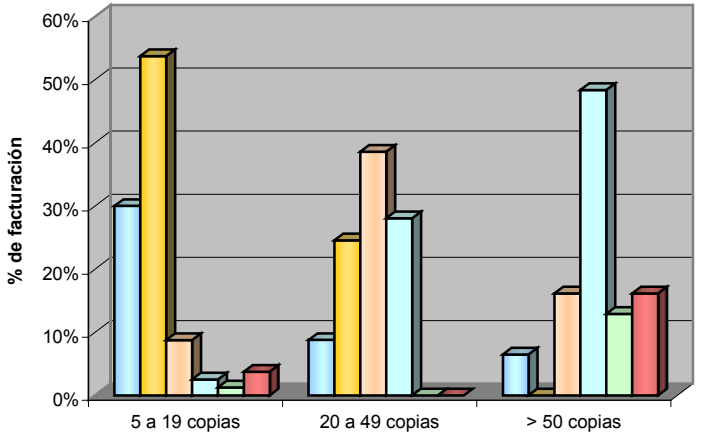
  ⇨ **El 84% de las empresas de 5 a 19 copias** se mueven en unos niveles de facturación **anual inferiores a los 3 millones de €.**

  ⇨ **El 67% de las empresas de 20 a 49 copias** se sitúan en una facturación anual de **entre 3 y 30 millones de € .**

  ⇨ **El 29% de las empresas con 50 copias** o más se mueven en una **facturación anual de más de 30 millones de €**., y casi **el 78% superan los 6 millones de €** de facturación anual.

  ⇨ Tras esta aparente coherencia entre las variables número de copias y volumen de facturación anual, aparece alguna situación en principio contradictoria: por ejemplo, **4 de las 80 empresas de 5-19 copias facturan por encima de los 30 millones de € al año**, lo que supone una facturación por licencia muy superior a la media.

FACTURACIÓN SEGÚN NÚMERO DE COPIAS



Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

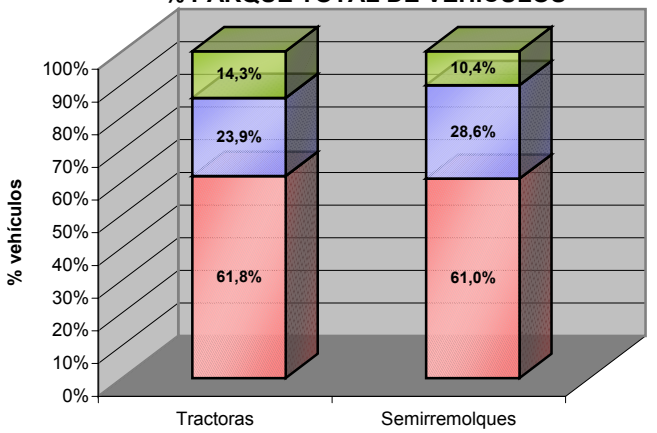
⇨ Esto previsiblemente se debe a que hay **las empresas a subcontratan una parte importante de su actividad** a otros transportistas internacionales (mediación) o a que realicen parte de su actividad en transporte nacional (dado que no se precisan licencias), o internacional con otro tipo de autorización (permisos bilaterales), o con tracción ajena en una parte de su actividad (utilización de tractorista u otro tipo de colaboradores permanentes).

Exposición de resultados

❑ CONDUCTORES Y PARQUE EMPRESARIAL

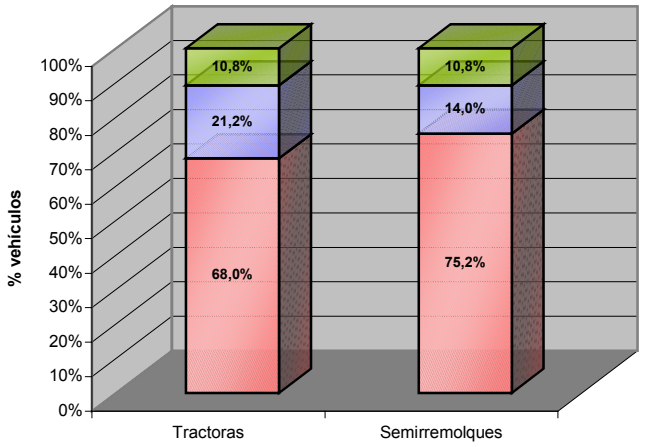
- Por el **número de conductores propios**, hay que destacar que únicamente el 7% de las empresas poseen más de 100 conductores propios.
- En todos los casos es previsible que **la actividad de estas empresas combine tres fórmulas de explotación**: la realizada **con medios propios** (tracción y semirremolques), que alcanza globalmente un peso elevado, la de **colaboración estable, previsiblemente traccionistas propietarios** de la cabeza tractora, con el semirremolque de la empresa principal y **colaboradores coyunturales** (tractora y semirremolque de un tercero)**.** Los porcentajes **son variables en función del rango de tamaño de la empresa.**
- Las **singularidades de las flotas**, representadas **a través del número de cabezas tractoras que emplean las empresas**, muestran los siguientes comportamientos:
  - ⇨ Para el conjunto del sector analizado, alrededor de **un 62% de la flota es propia** (algo más en las empresas pequeñas y menos en las grandes), poco más de **un 14% corresponde a colaboradores ocasionales** y el resto está representado, con cerca **del 24%, por colaboradores de carácter permanente**.
  - ⇨ A nivel general, el número de semirremolques en propiedad (6.325) es muy superior al de tractores en propiedad (4.947), lo que da un ratio de 1,28 semirremolques por tractora. Esto se debe a la utilización de tractoristas, por un lado (coyunturables o estables), y a la necesidad de tener semirremolques de más en relación a las tractoras, por motivos de recepciones, por la actividad en especialidades estacionales. O por uso de técnicas como la denominada "stand-by" – dejar semirremolque para la carga en los clientes-.

% PARQUE TOTAL DE VEHÍCULOS



Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

% PARQUE DE VEHÍCULOS DE 5 A 19 COPIAS



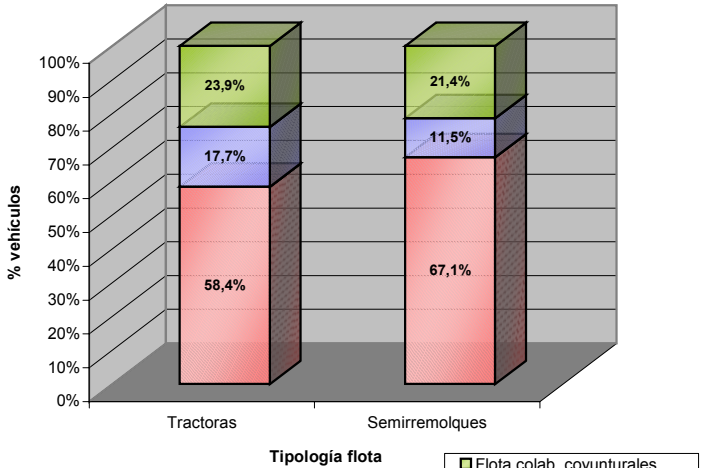
Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

Exposición de resultados

❑ CONDUCTORES Y PARQUE EMPRESARIAL (continuación)

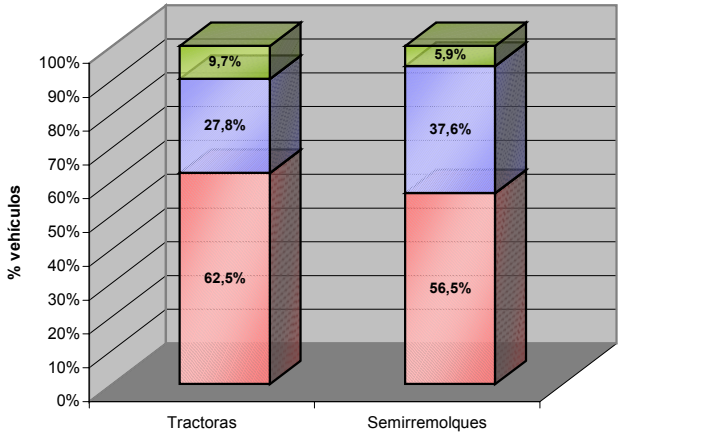
- ⇨ Por tipo de estrato, **las empresas de 5 a 19 copias, el 68% de la flota es propia**, llegando a **subcontratar el 32%** restante, de los que **21,1% pertenecen a colaboradores estables y 10,8% a ocasionales**.
- ⇨ El **estrato intermedio**, en cambio, cuenta con **un 58% de flota propia**, emplea un número reducido de **colaboradores fijos, alrededor del 17,7%** y recurre en una proporción mayor a los **colaboradores ocasionales, en un 24%.**
- ⇨ **Las empresas de mayor volumen cuentan con un total de 62,5% de flota propia**, siendo el 37,5% flota subcontratada, de los que **el 27,8% pertenece a colaboradores estables y el 9,7% restante a colaboradores eventuales.**
- ⇨ En todos los casos (estratos por tamaños), el número de tractoras propias **es inferior** al número de semirremolques propios, con diferencias crecientes en función del mayor tamaño de la empresa.

% PARQUE DE VEHÍCULOS DE 20 A 49 COPIAS



Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

% PARQUE DE VEHÍCULOS DE MÁS DE 50 COPIAS



Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

Exposición de resultados

❑ CONDUCTORES Y PARQUE EMPRESARIAL (continuación)

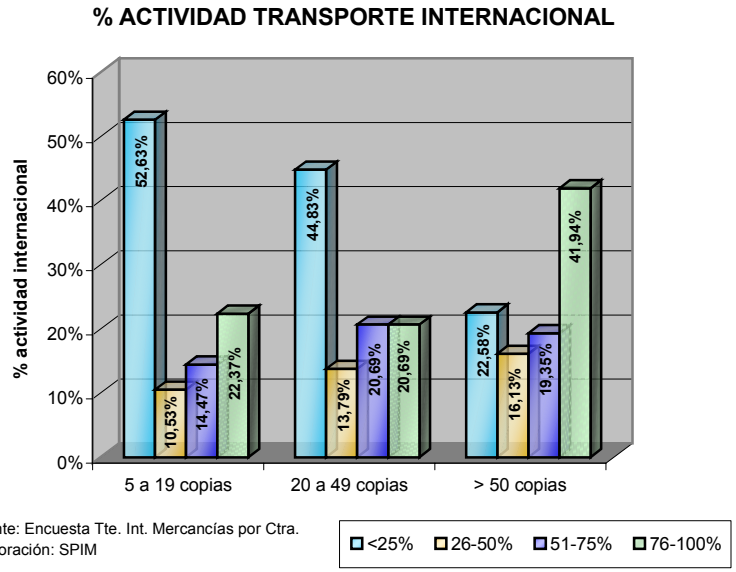
- En efecto, del análisis de las tablas de base se deduce que para todas las empresas se cumple algo habitual en el sector, como es la existencia de un mayor número de **semirremolques** que tractoras propias (intercambio de material, stand-by, uso de tractoristas).
- Siguiendo esta premisa y realizando un análisis por estratos se observa:
  - ⇨ Las empresas **de 5 a 19 copias poseen el 75,2% de las semirremolques en propiedad**, mientras que **el 24,8% pertenecen tanto a colaboradores fijos como eventuales.** En este segmento de empresas, por término medio, cada empresa tiene **1,16 semirremolques por cada cabeza tractora en propiedad**.
  - ⇨ El **67,1% de los semirremolques** de las empresas **de 20 a 49 copias están en régimen de propiedad** mientras que **el 11,5% pertenecen a colaboradores fijos y el 21,4% restante a colaboradores eventuales**. El número de semirremolques por tractoras en propiedad alcanza **el ratio de 1,24**.
  - ⇨ En lo que se refiere a las empresas **de 50 o más copias, el 56,6% son semirremolques propios** y **el 43,4% corresponden a colaboradores fijos y eventuales**. El ratio de **semirremolques/tractores en propiedad es de 1,32, el más elevado de los tres** segmentos de tamaño.

PARQUE DE VEHÍCULOS								
		Tractoras			Semirremolques			N. C.
		Nº	%	Contestados	Nº	%	Contestados	
5 - 19 COPIAS	Flota propia	624	68,05%	70	726	75,23%	66	11
	Flota colaboradores estables	194	21,16%	23	135	13,99%	20	
	Flota colaboradores coyunturales	99	10,80%	23	104	10,78%	14	
		917	100%	116	**965**	100%	100	
20 - 19 COPIAS	Flota propia	1450	58,40%	57	1798	67,11%	54	2
	Flota colaboradores estables	439	17,68%	26	309	11,53%	16	
	Flota colaboradores coyunturales	594	23,92%	19	572	21,35%	15	
		2483	100%	102	**2679**	100%	85	
≥ 50 COPIAS	Flota propia	2873	62,47%	29	3801	56,53%	26	1
	Flota colaboradores estables	1278	27,79%	19	2525	37,55%	16	
	Flota colaboradores coyunturales	448	9,74%	12	398	5,92%	9	
		4599	100%	**60**	**6724**	100%	51	
TOTAL	Flota propia	**4947**	**61,85%**	156	**6325**	**61,01%**	146	14
	Flota colaboradores estables	**1911**	**23,89%**	68	**2969**	**28,64%**	52	
	Flota colaboradores coyunturales	**1141**	**14,26%**	54	**1074**	**10,36%**	38	
	Total	**7999**	**100%**	278	**10368**	**100%**	236	

Exposición de resultados

❑ CARACTERIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD POR ÁMBITO GEOGRÁFICO, PAÍS Y TIPO DE CARGA

- **Peso del transporte internacional**
  - ⇨ Como regla general, **cuanto mayor es el número de copias, mayor es el peso del transporte internacional** en la actividad de las empresas.
  - ⇨ Globalmente considerado, **el 43% del sector dedica más del 50%** de su actividad al transporte internacional.
  - ⇨ Esa proporción es del **36,8% en las empresas menores**, del **41,3% en las empresas intermedias** y del **61,2% en las empresas mayores**.
  - ⇨ Estos resultados tienen relación con el nivel de uso de las licencias comunitarias, expuesto anteriormente, que aumenta con el tamaño de la empresa de transporte.



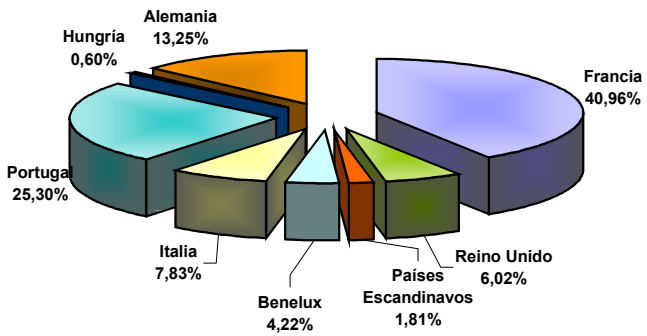
Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

Exposición de resultados

❑ CARACTERIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD (continuación)

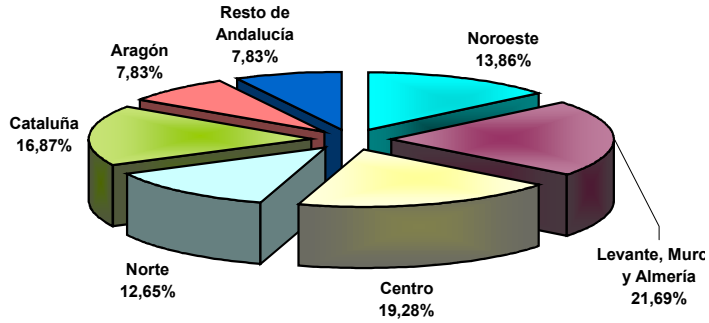
- **Países a los que se viaja**
  - ⇨ Es abrumador el predominio de Francia y en segundo lugar el de Portugal. **Francia es el principal país para el 41%** de las empresas y el segundo para el 33,9%, en tanto que **Portugal es el primero para el 25,3%** y el segundo para el 13,3%. Tras ellos se sitúa Alemania.
  - ⇨ El conjunto de estos tres países constituye el primer destino para el 80% de las empresas encuestadas y el segundo destino para el 67,7% (sumando Italia, estos porcentajes se convierten en 87,3% y 80,3%).
  - ⇨ Estas cifras de la encuesta, se enmarca planamente en los datos de distribución de tráficos por países analizado en los primeros capítulos del estudio.
- **Zonas de carga en España**
  - ⇨ El reparto de las zonas está bastante equilibrado, con **Levante-Murcia-Almería, Centro y Cataluña como zonas ubicadas en primer lugar (57,8%)** o en segundo lugar (65,6%) para las empresas que responden a esta pregunta. También en esta materia, las cifras señaladas guardan una importante concordancia con el análisis exhaustivo de estos datos realizado al principio del estudio.

PRINCIPALES PAÍSES DE DESTINO



Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

IMPORTANCIA DE LAS ZONAS DE CARGA EN ESPAÑA



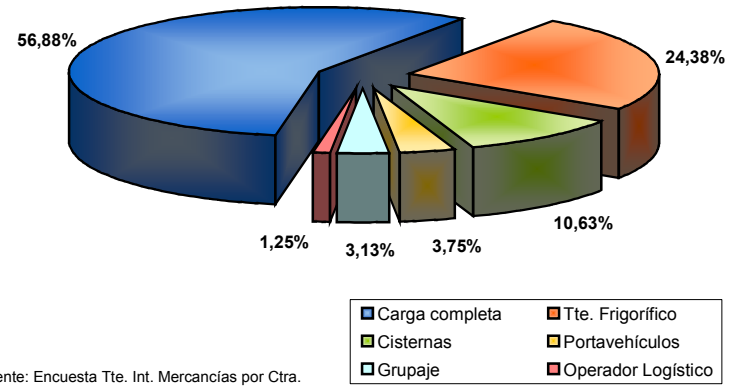
Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

Exposición de resultados

❑ CARACTERIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD (continuación)

- **Modalidad de transporte**
  - ⇨ Predomina absolutamente el transporte de **cargas completas, con un 56,9%.**
  - ⇨ Se observa una fuerte incidencia del **transporte frigorífico (el 24,38%),** seguido del **transporte de cisternas (el 10,63%).**
  - ⇨ El **sector de actividades (grupaje, portacoches, ...) son casi marginales** y sólo alcanza un peso significativo como segunda modalidad, es decir, como actividad más bien complementaria.

GRADO DE IMPORTANCIA DEL TRÁFICO INTERNACIONAL



Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

Exposición de resultados

RED COMERCIAL EN ESPAÑA

- Las diferencias por estratos de tamaño son significativas, tanto en el peso relativo de la red implantada fuera de España como en la importancia relativa de las delegaciones con capacidad operativa propia.
- Los principales resultados alcanzados se pueden examinar a escala de Red comercial en España, Red comercial fuera de España y combinación de ambas Redes.
- La extensión y la naturaleza de la red comercial refuerzan sin duda la característica dominante del sector, que **no se independiza de la demanda más próxima, ni se internacionaliza.**
- Red comercial en España:
  - ⇨ Respecto a la red de delegaciones que poseen las empresas en España hay distinguir entre las delegaciones comerciales y las delegaciones que además son de carácter operativo.
  - ⇨ **Las empresas de mayor tamaño (≥ 50 copias) son las que presentan una mayor red de delegaciones en España**, 19 empresas (el 10,98%) del total de empresas encuestadas. Del resto de empresas, las que disponen de una red comercial y/o operativa en España entre las de 20 a 49 copias son 15 empresas, las que suponen un 8,67% de las encuestadas. Por último, 8 empresas, con el 4,62%, son las que cuentan con menos de 20 licencias.
  - ⇨ **Las mayores redes comerciales y/o operativas en España (más de dos delegaciones) se corresponden con las compañías de mayor dimensión (≥ 50 copias),** que suponen el 4,62% de las encuestadas, concretamente 8 empresas, siendo tan solo dos empresas, (el 1,16% de la muestra) de 20 a 49 copias, las que poseen más de dos delegaciones, no habiendo ninguna del tamaño menor con una red de este rango.

Exposición de resultados

❑ RED COMERCIAL EN ESPAÑA (continuación)

- ⇨ Como conclusión final, puede decirse que casi **un 25% de las empresas encuestadas (42 empresas) dicen disponer de 1 ó más delegaciones en España**, bien comercial pura bien comercial y operativa, con una clara relación entre el tamaño de la empresa y el porcentaje de disposición de red y el tamaño de esta. Adicionalmente, a mayor tamaño de la empresa mayor desarrollo funcional de la red de delegaciones (comercial y operativa para las más grandes, prácticamente solo comercial para las más pequeñas).
- ⇨ Estos datos serán complementados con un análisis individualizado de las empresas más significativas del sector (encuestadas o no), realizado en el capítulo 8.

RED EN ESPAÑA

EMPRESAS CON DELEGACIÓN COMERCIAL				TOTAL		% Empresas/Total
COPIAS	Con 1 delegación	Con 2 delegaciones	> 2 delegaciones	Empresas	Delegaciones	
5-19	5	0	0	**5**	**5**	**2,89%**
20-49	4	3	1	**8**	**14**	**4,62%**
≥ 50	3	0	1	**4**	**6**	**2,31%**
TOTAL	**12**	**3**	**2**	**17**	**25**	**9,83%**

EMPRESAS CON DELEGACIÓN COMERCIAL Y OPERATIVA				TOTAL		% Empresas/Total
COPIAS	Con 1 delegación	Con 2 delegaciones	> 2 delegaciones	Empresas	Delegaciones	
5-19	2	1	0	**3**	**4**	**1,73%**
20-49	2	4	1	**7**	**13**	**4,05%**
≥ 50	4	4	7	**15**	**38**	**8,67%**
TOTAL	**8**	**9**	**8**	**25**	**55**	**14,45%**

Exposición de resultados

❑ RED COMERCIAL FUERA DE ESPAÑA

- **Red comercial fuera de España**
  - ⇨ Es una red poco desarrollada: tan sólo **18 empresas (10,4% de las encuestadas) poseen implantación fuera de España** con un número total de 32 delegaciones, repartidas casi por igual según su tipología: 17 son delegaciones comerciales y 15 además de comerciales son operativas.
  - ⇨ A diferencia de lo que ocurre con la red de delegaciones en España, en el exterior **las grandes empresas conservan todavía más de la mitad de la red en un nivel puramente comercial**.
  - ⇨ Como se expresa con la red nacional, para la red internacional se han encontrado un total de **8 empresas (el 4,62% de la muestra) de 50 ó más licencias** con implantación exterior, siendo del segmento intermedio **5 empresas (el 2,89% de la muestra) y 5 empresas, el 2,89%,** el segmento de menor tamaño.
  - ⇨ En cuanto al tamaño de la red exterior, **5 empresas (el 2,89% de la muestra) tienen más de dos delegaciones (salvo una empresa, el resto tiene 50 ó más licencias) en el extranjero**, predominando las empresas con una única delegación exterior (13 empresas, el 7,51% de la muestra, repetidas casi uniformemente para todos los estratos de tamaño).
- Como en el caso de la red nacional, **de nuevo se aprecia una relación entre tamaño de la empresa e implantación de delegaciones en el exterior**, en especial para las redes de un cierto tamaño (más de dos delegaciones), por cuanto este hecho es menos significativo para las redes exteriores “mono-delegación”.
- A título competitivo, cabe exponer que casi el 25% de las empresas encuestadas (42 empresas) afirmaban tener un red comercial y/o operativa en España, y esta cifra se reduce a menos de la mitad, el 10,40% (18 empresas), en el caso de la red exterior.
- En el capítulo 8 se realiza un análisis de detalle sobre el segmento de empresas “a priori” más significativas del sector para concretar su expansión en el exterior.

Exposición de resultados

❑ RED COMERCIAL FUERA DE ESPAÑA (continuación)

- **Red comercial combinada**

  ⇨ La red exterior tiene cierto peso entre las empresas que poseen la mayor red comercial en España y, además, la red más volcada hacia las delegaciones de carácter operativo.

	EMPRESAS CON DELEGACIÓN COMERCIAL			TOTAL		
COPIAS	Con 1 delegación	Con 2 delegaciones	> 2 delegaciones	Empresas	Delegaciones	% Empresas/Total
5-19	4	0	0	**4**	**4**	**2,31%**
20-49	3	0	0	**3**	**3**	**1,73%**
≥ 50	1	0	2	**3**	**10**	**1,73%**
TOTAL	**8**	**0**	**2**	**10**	**17**	**5,78%**

	EMPRESAS CON DELEGACIÓN COMERCIAL Y OPERATIVA			TOTAL		
COPIAS	Con 1 delegación	Con 2 delegaciones	> 2 delegaciones	Empresas	Delegaciones	% Empresas/Total
5-19	1	0	0	**1**	**1**	**0,58%**
20-49	1	0	1	**2**	**7**	**1,16%**
≥ 50	3	0	2	**5**	**7**	**2,89%**
TOTAL	**5**	**0**	**3**	**8**	**15**	**4,62%**

Exposición de resultados

❑ COSTES Y PRECIOS

- **Evolución de los costes de operación** (años 2000 a 2003, ambos incluidos).

		<1%		Entre 1 y 2%		Entre 2 y 3%		Entre 3 y 4%		>4%	
		Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra
5-19 COPIAS	2000	8	4,62%	13	7,51%	16	9,25%	8	4,62%	18	10,40%
	2001	8	4,62%	9	5,20%	18	10,40%	12	6,94%	16	9,25%
	2002	3	1,73%	7	4,05%	11	6,36%	25	14,45%	18	10,40%
	2003	5	2,89%	4	2,31%	9	5,20%	15	8,67%	31	17,92%
	PROMEDIO	24	3,47%	33	4,77%	54	7,80%	60	8,67%	83	11,99%

		<1%		Entre 1 y 2%		Entre 2 y 3%		Entre 3 y 4%		>4%	
		Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra
20-49 COPIAS	2000	1	0,58%	13	7,51%	13	7,51%	10	5,78%	15	8,67%
	2001	3	1,73%	9	5,20%	13	7,51%	11	6,36%	16	9,25%
	2002	5	2,89%	5	2,89%	13	7,51%	14	8,09%	16	9,25%
	2003	3	1,73%	5	2,89%	10	5,78%	10	5,78%	27	15,61%
		12	1,73%	32	4,62%	49	7,08%	45	6,50%	74	10,69%

		<1%		Entre 1 y 2%		Entre 2 y 3%		Entre 3 y 4%		>4%	
		Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra
Más de 50 COPIAS	2000	2	1,16%	3	1,73%	4	2,31%	9	5,20%	9	5,20%
	2001	2	1,16%	4	2,31%	4	2,31%	9	5,20%	8	4,62%
	2002	1	0,58%	3	1,73%	4	2,31%	8	4,62%	11	6,36%
	2003	1	0,58%	2	1,16%	3	1,73%	7	4,05%	14	8,09%
		6	0,87%	12	1,73%	15	2,17%	33	4,77%	42	6,07%

		<1%		Entre 1 y 2%		Entre 2 y 3%		Entre 3 y 4%		>4%	
		Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra
Todas las empresas	2000	11	6,36%	29	16,76%	33	19,08%	27	15,61%	42	24,28%
	2001	13	7,51%	22	12,72%	35	20,23%	32	18,50%	40	23,12%
	2002	9	5,20%	15	8,67%	28	16,18%	47	27,17%	45	26,01%
	2003	9	5,20%	11	6,36%	22	12,72%	32	18,50%	72	41,62%
	TOTAL	*42*	*6,07%*	*77*	*11,13%*	*118*	*17,05%*	*138*	*19,94%*	*199*	*28,76%*

Nota: Los porcentajes se calculan sobre el total de encuestas

Exposición de resultados

❑ COSTES Y PRECIOS (continuación)

- Las respuestas a las preguntas relacionadas con los costes de operación (**años 2000 a 2003**, ambos incluidos) siguen unas pautas bastante claras para las empresas que han respondido a esta pregunta (el 82,95% del total encuestado).
  - ⇨ Una amplia mayoría de las empresas (el 65,75%) estima que los **costes tienden a subir anualmente por encima del 2%.**
  - ⇨ Los porcentajes estimados de **subida de los costes son mayores a medida que se acerca el año de referencia**, con lo que el año percibido **como de más encarecimiento es 2003**, donde claramente se aprecia una decantación (el 60,12% de las empresas) por subida de costes superior al 3% (a pesar de no haberse iniciado la escalada del coste del petróleo, experimentada a partir de marzo de 2004).
  - ⇨ La tendencia alcista percibida en dicho año se manifiesta además en una distribución de las estimaciones muy inclinada hacia los ritmos anuales más elevados: así, **más 40% de las empresas que responden a esta pregunta calcula que la subida de costes en 2003 supera el 4%.**
  - ⇨ En relación con el tamaño de empresa y la evolución de costes, son las empresas más pequeñas las que en general mayores subidas de costes han experimentado respecto a las empresas de mayor tamaño.
  - ⇨ A nivel global, del orden **del 25% de las empresas opina que en el periodo 2000-2003, el coste ha subido más del 4% de media anual** (lo que daría alrededor de un **17% acumulado en el periodo**), y **cerca del 50%** (incluyendo a las anteriores) opina que ha subido **más del 3% de media anual (es decir, más del 12,5% acumulado en el periodo), excluyendo en todos los casos el año 2004,** donde se produce la elevada subida del gasóleo “A”.
  - ⇨ Se observa la inclinación de la mayoría de las empresas a asociar mayores aumentos de costes a fechas más recientes (todavía anteriores a las últimas subidas de precios del gasóleo del 2004). La realidad de los números, **contrastable en el Observatorio de Costes del Ministerio de Fomento**, avala esta sensación, dado el buen comportamiento del precio del combustible entre los años 2001 y 2002, iniciándose en 2003 (y muy significativamente en 2004), la escalada de los costes del combustible.

Exposición de resultados

- **Evolución de los precios de venta** de los servicios (años 2000 a 2004, incluidos).

  Las respuestas a las preguntas relacionadas con los precios presentan algunas diferencias según el estrato al que pertenece cada empresa:

  - ⇨ Globalmente, se aprecia que del **orden de la mitad de las empresas estiman que sus precios han tendido en estos últimos años a descender o, en el mejor de los casos, a mantenerse invariables**, apreciando una **subida global en el periodo superior al 5% un porcentaje inferior al 5% de las empresas.**
  - ⇨ Esto es **válido** tanto para los flujos de **exportación** como para los de **importación**.
  - ⇨ Pero por estratos aparecen diferencias manifiestas: **alrededor de un 50% de las empresas con más licencias internacionales estiman que ha habido subidas en los precios**, para cargas en ambos sentidos, **básicamente centrados en la banda inferior (1-3%), en tanto que las empresas menores son las que inclinan la valoración global hacia estimaciones peores de esta variable, con descenso generalizado de los precios en este periodo.**
  - ⇨ La abierta discrepancia entre las estimaciones de evolución de los precios que hacen las empresas según el estrato al que pertenezcan: entre las **empresas pequeñas** predomina la apreciación de que sus **precios se mantienen invariables o se reducen**; para la mayoría de las **empresas medianas**, los movimientos de precios **se sitúan en un intervalo que va desde la pequeña disminución hasta el pequeño aumento o estancamiento de precios**; por último, **para la mayoría de las empresas grandes los precios se han mantenido o han aumentado**, aunque alguna de estas empresas está asociada a especialidades que tienen mejor capacidad de negociación con sus clientes en materia de precio.

EVOLUCIÓN DE PRECIOS (2000-2004)		-10 a -5%		-5 a -1%		0		1 a 3%		3 a 5%		>5%	
IMPORT.	5 COPIAS	4	2,31%	9	5,20%	31	17,92%	17	9,83%	4	2,31%	0	0,00%
	20 COPIAS	3	1,73%	9	5,20%	15	8,67%	15	8,67%	4	2,31%	4	2,31%
	50 COPIAS	1	0,58%	3	1,73%	12	6,94%	8	4,62%	4	2,31%	2	1,16%
	TOTAL	8	4,62%	21	12,14%	58	33,53%	40	23,12%	12	6,94%	6	3,47%
EXPORT.	5 COPIAS	6	3,47%	9	5,20%	29	16,76%	15	8,67%	4	2,31%	1	0,58%
	20 COPIAS	2	1,16%	11	6,36%	14	8,09%	12	6,94%	6	3,47%	4	2,31%
	50 COPIAS	1	0,58%	4	2,31%	11	6,36%	9	5,20%	1	0,58%	2	1,16%
	TOTAL	9	5,20%	24	13,87%	54	31,21%	36	20,81%	11	6,36%	7	4,05%

(*) El % obtenido se realiza respecto al total de la muestra

Exposición de resultados

- ⇨ Como reflexión global puede deducirse que en el periodo 2000-2003 (incluyendo en año 2004 en los precios, y no en los costes, dada la enorme variación del gasóleo, que afectaría muy notablemente las consideraciones que se hacen a continuación) el transporte internacional español ha sufrido un enorme desfase entre la evolución de costes y precios, que **puede oscilar en promedio global entre el -5% y el -17%,** sin contar el citado año 2004 en costes, derivado de **considerar como mayoritaria la congelación de los precios** (equilibrando los ascensos y descensos), y **considerando que más del 65% del sector asegura que sus costes han subido más del 8 (desfase del -8%)** en este período, de los cuales del orden de **un 50% opina que más del 12,5% acumulado (desfase del –12%)**, y **un 30% de ellas más del 17% (desfase del –17%).**

- La certeza de las conclusiones antes expuestas (fruto de una encuesta, con opiniones obviamente subjetivas de empresarios del sector) arrojarían, de ser estrictamente ciertas, **una situación posiblemente irreversible para una parte significativa de este sector**. Los estudios de rentabilidad sobre ventas realizado por el Ministerio de Fomento, cuyo último año de medida en el 2002, y alguna de cuyas conclusiones se muestran en el apartado 5.4 del presente capítulo, **arrojaban en el año 2002 una rentabilidad media sobre ventas del 2,4%.** Si estas cuestiones son ciertas debe pensarse que una **elevada proporción del sector ha entrado en pérdidas a partir del año 2004**, lo cual pondría en **grave riesgo el futuro de una parte del mismo** haciendo prever en los próximos meses un fenómeno de crisis que afectaría a una parte “a priori” importante del sector.

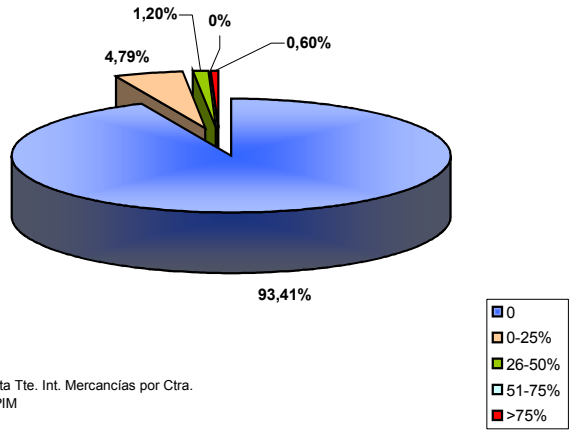
- Ello aconseja tomar los datos de la encuesta como una tendencia cierta pero considerando las cifras expresadas como un indicador y no estrictamente una expresión real de la evolución de costes y precios. Lo contrario, la realidad estricta de las cifras de la encuesta, vistos los datos de rentabilidad del sector hasta 2002, conduciría a las conclusiones más negativas (por un impacto en la rentabilidad) sobre multitud de empresas de este sector.

Exposición de resultados

INVERSIONES CRUZADAS CON OTROS PAÍSES

Las inversiones extranjeras en empresas españolas y españolas en empresas extranjeras son sin duda muy reducidas, a juzgar por la información recogida en la investigación de campo: no llegan al 5% las empresas españolas con participaciones de capital en empresas extranjeras, y es inferior al 8% el número de empresas españolas participadas por capital extranjero, cuestión esta última del sector de los servicios logísticos y la carga fraccionada, donde la participación del capital extranjero en las grandes empresas españolas es muy relevante.

CAPITAL EXTRANJERO EN LA EMPRESA



Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

- **Presencia del capital extranjero en empresas españolas del sector**

  Entre un total de 167 empresas (96,5%) que han respondido a la pregunta sobre la presencia de capital extranjero en su capital social, las situaciones detectadas son las siguientes:

  - 156 **(93,4%) no tienen capital extranjero en absoluto**;
  - 8 **(4,8%) muestran una presencia minoritaria, inferior al 25%** del capital, procedente de países europeos, con predominio absoluto de los miembros de la Unión Europea (la única excepción es Noruega);
  - 2 empresas **(1,2%) tienen una participación extranjera de entre el 25 y el 50%** en su capital, procedente de Francia, Italia y Alemania. Se desconoce si se trata de posiciones de dominio;
  - 1 empresa **(0,6%), por último, tiene una presencia superior al 75%,** de origen francés.

  En este panorama tan general aparecen sin embargo algunas conclusiones más precisas que son interesantes como reflejo de la escasa internacionalización del sector de transporte internacional de mercancías por carretera:

  - La escala del fenómeno es europea e incluso casi se limita a la Unión Europea. Esto, evidentemente, debe asociarse con la importancia de los intercambios comerciales en este ámbito y con el peso en ellos del transporte por carretera.

Exposición de resultados

❑ INVERSIONES CRUZADAS CON OTROS PAÍSES (continuación)

- ⇨ En un segundo nivel hay que destacar dos tipos de presencias dominantes: las que se asocian a la magnitud de esos intercambios comerciales, aspecto en el que Francia y Alemania se destacan claramente, y las que se asocian a las relaciones comerciales privilegiadas con países limítrofes, donde entran Francia y Portugal.
- ⇨ No hay, por tanto, indicaciones de una internacionalización más amplia de las empresas españolas en este sector (transporte internacional).

▪ **Presencia de capital español en empresas del sector en otros países**

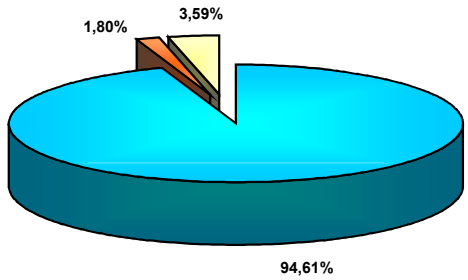
Las mismas 167 empresas responden a la pregunta acerca de su participación en el capital de empresas del sector en otros países, alcanzándose los siguientes resultados:

- ⇨ 158 **(94,6%) no tienen participación alguna;**
- ⇨ 3 **(1,8%) tienen una participación inferior al 50%,** en Italia, Marruecos (en 2 empresas) y Portugal;
- ⇨ 3 **(1,8%) tienen una participación superior al 50%,** en Portugal, Marruecos y Alemania.

Como conclusiones más particulares se puede afirmar que:

- ⇨ La principal particularidad que se advierte es la incipiente aparición aquí de **Marruecos**. Es decir, en su salida al exterior los capitales españoles hacen extensiva su presencia a un país con el que hay estrechos lazos comerciales y de proximidad, aunque no pertenezca a la Unión Europea.
- ⇨ Al igual que en el caso anterior, aquí tampoco hay indicaciones de una internacionalización más amplia, siendo realmente escasas.

PARTICIPACIÓN EN EMPRESAS EXTRANJERAS



Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

Conclusiones

CARACTERIZACIÓN DE LAS INVERSIONES EXTRANJERAS EN LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS DEL SECTOR

- La investigación de campo revela que las participaciones son independientes del tamaño de las empresas, medido por licencias comunitarias o por volumen de facturación.
- Las empresas que cuentan con participaciones porcentuales menores de capital extranjero son las que mantienen las mayores redes comerciales en el exterior.

  Esto puede fundamentar la hipótesis de que en tales casos se está poniendo en práctica una estrategia mixta de participación en capital y utilización compartida de una red comercial.
- Para las empresas con participaciones de capital extranjero, los principales países con los que se verifican los movimientos de mercancías por carretera son Francia, Alemania y Portugal, con lo que se reproducen los modelos ya mencionados: hay un elevado grado de correspondencia entre volumen de intercambio comercial, presencia extranjera en el capital y red comercial en el exterior, con Francia situada en el primer lugar en todos estos aspectos.
- Las zonas de España que generan los movimientos de mercancías son, en este grupo de empresas participadas, diferentes de las que aparecen en primeros lugares a nivel global: aquí predomina el Norte, seguido del Centro, es decir, una zona fronteriza y el territorio que tiene como núcleo a Madrid; a cierta distancia se sitúa Cataluña.

  Puede formularse aquí la hipótesis de que son las zonas con economías más internacionalizadas las que generan la mayoría de los tráficos movidos por las empresas con participaciones de capital extranjero. La excepción sería Levante-Murcia-Cartagena, cuya vocación exportadora tiene su prolongación en un potente sector autóctono de transporte de mercancías por carretera, que ha desarrollado por sí mismo su vocación internacional, basado en la exportación de productos de carácter horto-frutícolas.

Capítulo 6. Debilidades y fortalezas del modo carretera frente a modos alternativos

Capítulo 6.1. Debilidades y fortalezas del modo carretera

Fortalezas

- **La rápida adaptación del modo carretera a los cambios experimentados,** por el contexto en que se desarrolla el transporte de mercancías en toda Europa, de manera más ágil que los modos en competencia. Esto se debe en parte a :
  - ✓La **especialización de los vehículos** utilizados para el transporte por carretera, que permite adaptarse a las necesidades específicas de las mercancías a transportar.
  - ✓Su **adaptación a la variación de la demanda**, proporcionando la capacidad de transporte que en cada momento el cargador necesita.
  - ✓La **versatilidad en la prestación geográfica del servicio**, en cualquier ámbito, no sujeta a itinerarios fijos, permitiendo inclusive **cambios de itinerario o destino**, cuando el vehículo ya está realizando el viaje.
  - ✓Su **adaptación a las nuevas técnicas logísticas y de gestión de la cadena de suministro**, a las ha permitido reconfigurarse en el ámbito de la UE.

- La gran **fiabilidad** que ofrece el modo carretera unida a su rapidez y a un precio razonable, lo cual ha permitido y favorecido el desarrollo de importantísimos cambios en la organización logística y productiva de las empresas ubicadas en Europa.

Debilidades

- El sector del transporte de mercancías por carretera, este está sometido a una **fuerte competencia** interna que lleva a algunos transportistas a **reducir sus precios por debajo de costes**, generando una grave situación al conjunto del sector, al margen de que en determinadas ocasiones lleve a incumplir la legislación social y de seguridad del transporte

- La creciente demanda del transporte, y el incremento permanente de la cuota modal de la carretera, ha creado un escenario en determinadas zonas europeas que **ponen en riesgo la movilidad de personas y mercancías,** con otros efectos colaterales entre los que pueden señalarse los siguientes**:**
  - ✓ **Un aumento de la congestión viaria, en especial en determinados corredores.**
  - ✓ Servicios de menor calidad de la propia carretera derivados de la **congestión viaria**, y por tanto una posible pérdida de competitividad
  - ✓ **Impacto sobre la seguridad vial,** al incrementarse el número de accidentes en la carretera
  - ✓ **Impactos ambientales negativos,** con efectos perjudiciales para el medioambiente y la salud humana

Fortalezas

- La **rapidez en la prestación de los servicios**, convirtiéndose en el modo que proporciona los mejores plazos de entrega gracias a factores como:
  - ✓ Las facilidades de **carga y descarga** que ofrece.
  - ✓ La libertad de **organización de horarios**.
  - ✓ La **velocidad media** de los vehículos.
  - ✓ La **interoperabilidad** entre los países de la UE.
  - ✓ La **no existencia de fronteras** en el ámbito UE.
  - ✓ La disponibilidad de **buenas infraestructuras viarias**.

- La gran **flexibilidad del transporte por carretera**, que puede servir cargas unitarias inferiores al buque u al ferrocarril, unido a su **gran integración en la logística de sus clientes**, lo cual ha dado lugar al desarrollo de una gran reactividad que permite dar respuestas rápidas y eficaces ante cualquier incidencia o contingencia.

- El **gran dinamismo en la gestión del sector**, donde convergen decenas de miles de empresas, con gran capacidad de incorporación de medios, de comercialización, rapidez en la toma de decisiones, y otras características de gestión que les hace servir con gran agilidad a los cargadores.

Debilidades

- Actuaciones de las Administraciones Públicas tendentes a reducir los **costes externos** del transporte, **incrementando su fiscalidad en una política de internalización de dichos costes**, lo que redundará en una perdida de competitividad de la carretera.

- **Nueva fiscalidad por el uso de las infraestructuras**, para internalizar sus costes de construcción y explotación, en especial en determinados países con redes de alta capacidad no sujetas a peajes (Alemania, parte de Francia...)

- Posible impacto derivado de la reciente ampliación de la Unión Europea, por cuanto **España queda en una situación periférica** respecto al nuevo centro de gravedad de la UE-25, aumentando consecuentemente las distancias a recorrer para satisfacer a los clientes, lo que puede **hacer menos competitivo al modo carretera frente a otros modos alternativos**.

- **Nuevas restricciones a la circulación** (diferentes por países de la UE, inclusive por CCAA de España) en determinados horarios, junto con modificaciones en el Reglamento 3820 y en las Jornadas de trabajo (Directiva específica) **que supongan limitaciones al tiempo de conducción**, y por tanto, a las productividad de los vehículos, actuaciones que **no afectan a otros modos** de transporte.

Fortalezas

- La **enorme competencia interna del sector**, tanto de transportistas españoles como de otros países, que repercute en los aspectos antes citados de capacidad comercial y operativa, **pero asimismo en costes**, dotando al transporte por carretera de **una gran competitividad en esta materia** con otros modos.

- La **inexistencia de problemas de capacidad**, dada la **liberalización cuantitativa de la oferta de transportes**, que permite satisfacer más que sobradamente las necesidades de los cargadores.

- La **progresiva calificación empresarial** en el transporte por carretera junto con la **consolidación de grandes operadores en este modo**, capaces de competir con los grandes operadores de otros modos.

- La progresiva **incorporación de nuevas tecnologías básicas** (telemática, GPS...), que lo hace más competitivo ante las necesidades de los cargadores.

Debilidades

- Existencia de **programas de apoyo de la UE hacia modos alternativos** como el marítimo (autopistas del mar, Short Sea Shipping) y el ferroviario, con programas de apoyo específico que **pueden derivar tráficos de la carretera hacia esos modos**, al alterar la neutralidad de las condiciones de concurrencia de los modos al mercado del transporte.

- **Escasa cultura** y **desarrollo tecnológico** en el transporte por carretera **hacia su incorporación a la intermodalidad**, objetivo central de la política comunitaria de transportes para la redistribución modal de tráficos, derivada del **elevado grado de atomización que existe entre los operadores por carretera en relación con los de otros modos** (navieras, operadores ferroviarios...).

- Importante grado de **dificultad** en los operadores de carretera **para desarrollar otros eslabones de la cadena logística**, por razones similares a las expuestas en el apartado de intermodalidad, junto con las elevadas inversiones que se precisan para desarrollar este tipo de actividades.

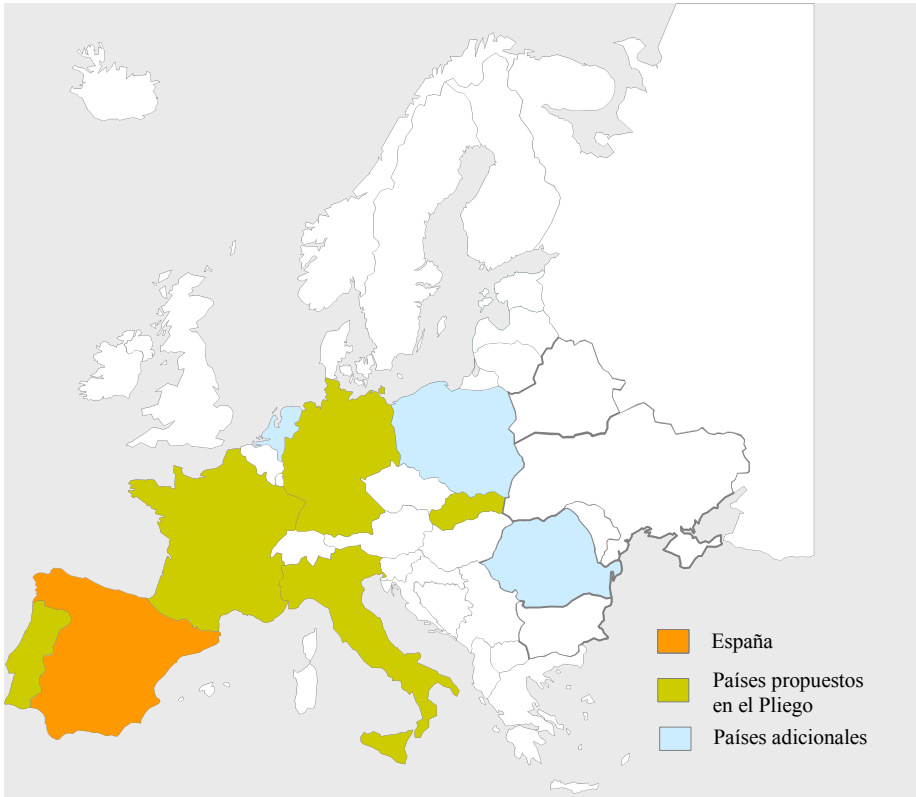
Capítulo 7.

Análisis del sector en otros países

Capítulo 7.1. Selección de países europeos a analizar
Capítulo 7.2. Portugal
Capítulo 7.3. Francia
Capítulo 7.4. Alemania
Capítulo 7.5. Italia
Capítulo 7.6. Eslovaquia
Capítulo 7.7. Holanda
Capítulo 7.8. Polonia
Capítulo 7.9. Rumanía

Introducción

- En este capítulo se analizan las principales características del sector de transporte internacional de mercancías por carretera en ocho países de nuestro entorno -con las limitaciones y lagunas de información existente en muchos casos-, con el fin de realizar, en capítulos posteriores, una comparación entre el sector de transporte internacional español y el de los países europeos seleccionados.
- Los países considerados para realizar este análisis comparativo son los establecidos en el Pliego de Prescripciones Técnicas por la Dirección del Estudio. Estos son:
  - **Portugal**
  - **Francia**
  - **Alemania**
  - **Italia**
  - **Eslovaquia**
- Adicionalmente, este grupo se amplia con otros tres países:
  - **Holanda,** como antiguo miembro de la UE-15
  - **Polonia,** como recién integrado en la UE-25
  - **Rumania,** como candidato a la próxima ampliación de 2007.
- Con carácter previo al análisis del sector, se exponen a continuación **los principales indicadores socioeconómicos** de estos países.



Principales indicadores demográficos

- Como indicadores demográficos se han tomado la **población, densidad de población** (población total/superficie total) y **población activa** (expresada en porcentajes sobre la población total).
- Holanda y Alemania son los países con mayor concentración de habitantes por kilómetro cuadrado, albergando en el caso de Holanda algo más de 16 millones de habitantes en una superficie de 41.526 Km², lo que supone una densidad de población de 393 habitantes/Km², y a 82,5 millones de habitantes sobre 357.021 Km² de superficie, en el caso de Alemania, lo que supone una densidad de población de 231 habitantes/Km².
- Les sigue Italia, Polonia, Eslovaquia y Francia con densidades de población que oscilan entre los 191 hab/Km² de Italia y los 109 hab/Km² de Francia. Rumania es el país que concentra menor número de habitantes por Km² de superficie, con una densidad de 92 hab/Km², aún así superior a la de España -de 80 hab./Km²-.
- En lo que respecta a la tasa de población activa, la media de la UE-15 gira en torno al 67% sobre la población total. En el caso de la UE-25 este porcentaje se reduce al 63%, como consecuencia de tasas de actividad más reducidas en los países del Este como ocurre en el caso de Eslovaquia -del 58%-, y a pesar de la elevada proporción de población en edad de trabajar que caracteriza a países como Polonia y Rumania con un 70% y 69% de población activa sobre población total.

DATOS DEMOGRÁFICOS DE LOS PAÍSES SOMETIDOS A ANÁLISIS

	SUPERFICIE (miles Km2)	POBLACIÓN (Miles hab) 2003	DENSIDAD POBLACIÓN (hab/km2)	POBLACIÓN ACTIVA (% s. Pob. Tot.) 2003
Portugal	92	10.475	114	66%
Francia	549	59.767	109	65%
Alemania	357	82.502	231	67%
Italia	301	57.478	191	67%
Eslovaquia	49	5.380	110	58%
Holanda	42	16.318	393	68%
Polonia	313	38.195	122	70%
Rumania	238	21.711	91	69%
España	505	40.281	80	68%
EU (15 países)	**3.240**	**382.215**	**118**	**67%**
EU (25 países)	**3.976**	**456.449**	**115**	**63%**

Fuente: The World Factbook. 2004
Elaboración: SPIM

Mercado laboral

- Con objeto de describir brevemente la situación del **mercado laboral** en los países seleccionados, se recogen a continuación sus tasas de empleo y desempleo. Se ha recurrido a dos fuentes distintas -"The Eurostat Yearbook" y "The World Fact Book. 2004"-, que si bien muestran alguna discrepancia, en general se aproximan mucho confiriendo fiabilidad a esta comparativa.
- De este modo, son dos de los países recién incorporados a la UE-25 -Polonia y Eslovaquia-, los que presentan mayores **niveles de desempleo**. Así, en el caso Eslovaquia esta tasa oscila en 2003 entre el 15%-17%, y en el caso de Polonia ronda el 19%-20%. La tasa media de desempleo de la UE-15 es del 8,1%, estando la mayoría de los países seleccionados por encima de este ratio excepto en el caso de Portugal, cuya tasa de desempleo en 2003 fue del 6,3%, Holanda -alrededor del 4%- y Rumania -en torno al 7%-.
- En términos generales, se aprecia que en los países miembros de la UE-15 **un porcentaje importante de la población ocupada trabaja en el sector terciario.** Por ejemplo, en el año 2003, más del 76% de la población ocupada en Holanda trabaja en el sector servicios, un 73% en el caso de Francia, un 65,6% en Alemania y en Italia un 63% está empleada en este sector. Este porcentaje se reduce ligeramente en países como Polonia y Eslovaquia, si bien siempre por encima del 50%. Tan sólo en Rumania la población empleada en el sector terciario está por debajo del 50% -31,3%-, siendo la agricultura la que da empleo a más de un 41% de la población.
- La industria es el segundo sector más importante en este grupo de países, siendo poco significativo el porcentaje de ocupados en la agricultura, con la excepción de Rumania.

TASAS DE EMPLEO Y DESEMPLEO. Datos de 2003

	TASA DE EMPLEO [1]	TASA DE DESEMPLEO [1]	TASA DE DESEMPLEO [2]
Portugal	67,2%	6,3%	6,4%
Francia	63,2%	9,4%	9,7%
Alemania	65,0%	9,6%	10,5%
Italia	56,1%	8,6%	8,6%
Eslovaquia	57,7%	17,5%	15,2%
Holanda	73,5%	3,8%	5,3%
Polonia	51,2%	19,2%	20,0%
Rumania	57,6%	6,6%	7,2%
España	59,7%	11,3%	11,3%
EU (15 países)	**64,4%**	**8,1%**	-
EU (25 países)	**62,9%**	**9,1%**	-

(1) The Eurostat Yearbook. 2003
(2) The World Fact Book. 2004

Fuente: The Eurostat Yearbook y The World Factbook
Elaboración: SPIM

TASA DE EMPLEO SEGÚN OCUPACIÓN. Datos de 2003

	AGRICULTURA	INDUSTRIA	SERVICIOS
Portugal	12,7%	32,6%	54,7%
Francia	3,6%	23,4%	73,0%
Alemania	2,5%	31,9%	65,6%
Italia	5%	32%	63%
Eslovaquia	5,8%	38,3%	55,9%
Holanda	3,1%	20,3%	76,6%
Polonia	18,4%	28,6%	53,0%
Rumania [1]	41,4%	27,3%	31,3%
España	6%	31%	64%
EU (15 países)	**3,9%**	**27,6%**	**68,5%**

(1) Fuente: The World Facto Book. Datos de 2000
Fuente: Europe in Figures. OCDE. 2004
Elaboración: SPIM

Principales indicadores económicos: Producto Interior Bruto

- En el año 2003, el **Producto Interior Bruto** per cápita de la UE-15 -expresado en términos de paridad de poder adquisitivo, pues así se eliminan diferencias de precios entre países, permitiendo la comparación del PIB entre ellos-, suponía una media de 26.600 $, siendo Francia y Holanda los únicos países seleccionados cuyo PIB per cápita está por encima de la media con 27.800 $ y 29.100 $ respectivamente. Portugal, Eslovaquia, Polonia y Rumania se caracterizan por presentar un PIB per cápita muy por debajo del correspondiente a la media UE-15 y a España.
- Por otro lado, destaca **el crecimiento económico** registrado durante los últimos años en el área geográfica de los países del Este por encima de la media de la UE-15. En concreto, Eslovaquia, Polonia y Rumania son los países que mayores crecimientos han registrado en 2003 respecto al año inmediatamente anterior, con unas tasas de crecimiento que rondan el 4%.
- **El análisis del PIB por sectores refleja algunas diferencias estructurales entre países.** Así, mientras que en los países de la UE-15 analizados, la participación del sector de los servicios está por encima del 67%, con la excepción de Portugal -donde ésta se sitúa en un 63,2%-, en Eslovaquia y Rumania este sector representa entre el 46% y 49% sobre el PIB. A pesar de su reciente incorporación a la UE, en Polonia este sector tiene una representación mayor que la de sus vecinos del Este.
- Eslovaquia es el país con mayor aportación al PIB del sector industrial -47,9%-, seguido de Rumania -38,1%-.

PRODUCTO INTERIOR BRUTO. 2003

	PIB (USD)	
	PPP (billion $)	Per Cápita (PPP)
Portugal	191,9	18.400
Francia	1.708,9	27.800
Alemania	2.171,1	26.300
Italia	1.514,7	26.100
Eslovaquia	69,8	13.000
Holanda	472,8	29.100
Polonia	437,6	11.500
Rumania	48,4	5.600
España	946,0	23.200
EU (15 países)	**10.181**	**26.600**

Fuente: Europe in figures. 2003. OCDE.
Elaboración: SPIM

TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB

	1993-2003	2002-2003	2001-2002
Portugal	3,0%	-0,8%	0,4%
Francia	2,1%	0,5%	1,2%
Alemania	1,4%	-0,1%	0,2%
Italia	1,7%	0,3%	0,4%
Eslovaquia	4,3%	4,2%	4,4%
Holanda	2,9%	-0,5%	0,2%
Polonia	4,4%	3,7%	1,4%
Rumania	-	4,7%	4,9%
España	3,2%	2,4%	2,0%
EU (15 países)	**2,1%**	**0,5%**	**0,9%**

Fuente: The Eurostar Yearbook
Elaboración: SPIM

PIB POR SECTOR DE ACTIVIDAD. 2003

	AGRICULTURA	INDUSTRIA	SERVICIOS
Portugal	5,8%	30,7%	63,2%
Francia	2,7%	24,4%	72,9%
Alemania	1,0%	31,0%	68,0%
Italia	2,2%	28,9%	68,9%
Eslovaquia	5,9%	47,9%	46,2%
Holanda			
Polonia	3,1%	31,0%	65,9%
Rumania	13,1%	38,1%	48,8%
España	3,6%	28,6%	67,8%

Fuente: The World Fact Book. 2004
Elaboración: SPIM

Principales indicadores económicos: Índice de Producción Industrial

- Del conjunto de países seleccionados, los países recién incorporados a la UE-25, Polonia y Eslovaquia, son los países en los que el **Índice de Producción Industrial** ha experimentado mayores crecimientos en el período 1995-2002, registrando unos crecimientos del 46% y 21% respectivamente.
- Les siguen Portugal, España, Francia y Alemania con crecimientos de los índices de producción industrial superiores a 15 puntos en el año 2002 respecto al año base -1995-.
- Rumania es el único país que ha registrado un descenso de este indicador (-3.9%) si bien, a la vista de los datos disponibles, muestra cierta recuperación desde 2000 a 2002.

ÍNDICE DE PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. 1995 = 100

PAÍS	2000	2001	2002
Francia	116,3	117,7	116,5
Portugal	115,3	118,9	118,6
Alemania	117,2	117,8	116,5
Italia	107,5	106,3	104,9
Eslovaquia	106,1	113,4	121,0
Holanda	110,0	110,6	109,5
Polonia	143,5	144,1	146,1
Rumanía	81,3	90,3	96,1
España	119,5	117,9	118,0
UE (15 países)	**115,5**	**115,7**	**114,8**

Fuente: Main Economic Indicators. OECD. 2004
Los datos de Eslovaquia y Rumania son del la ECMT.
Elaboración: SPIM

Principales indicadores económicos: Tasa de inflación

- Polonia y Alemania son, de todos los países analizados, los que menores **tasas de inflación** registraron en 2003, siendo éstas del 0,7%, y 1,1% respectivamente. Italia y Portugal presentaron en 2003 unas tasas de inflación algo más elevadas y similares a la de España, rondando el 3%.
- Los países del área geográfica correspondiente al Este de Europa, Eslovaquia y Polonia, son los que mayor incremento de los precios han experimentado desde 1995, casi duplicándose hasta 2003. A pesar de ello, Polonia es el país de los 8 analizados, incluyendo a España, que menor tasa de inflación ha registrado en el año 2003 con un 0,7%. En el otro extremo se sitúa Rumania con una tasa de inflación del 15,3%.
- La economía polaca, la más grande de los diez nuevos miembros de la Unión Europea, es en estos momentos, una de las más dinámicas de todo el continente debido al desembarco masivo de inversiones extranjeras que se ha venido produciendo durante los último años. No obstante, la inflación, el alto desempleo, el retraso de reformas estructurales y el elevado déficit público, ponen en riesgo el desarrollo del país en el largo plazo.

INDICE DE PRECIOS

	IPC 2003 (1995=100) [1]	TASA DE INFLACIÓN (precios al consumo) 2003 [2]
Francia	113,2	2,1%
Portugal	128,8	3,3%
Alemania	111,9	1,1%
Italia	123,1	2,7%
Eslovaquia	181,2	8,6%
Holanda	122,0	2,1%
Polonia	198,4	0,7%
Rumania	-	15,3%
España	127,0	3,0%
EU (15 países)	**118,9**	2,1%

Fuente: [1] Main Economic Indicators, OECD. 2004
Fuente: [2] The World Fact Book. 2004
Elaboración: SPIM

Capítulo 7.

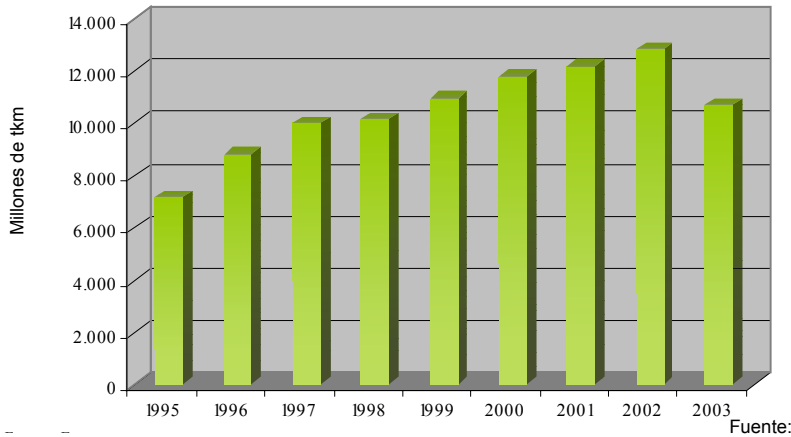
Análisis del sector en otros países

Capítulo 7.1. Selección de países europeos a analizar
Capítulo 7.2. Portugal
Capítulo 7.3. Francia
Capítulo 7.4. Alemania
Capítulo 7.5. Italia
Capítulo 7.6. Eslovaquia
Capítulo 7.7. Holanda
Capítulo 7.8. Polonia
Capítulo 7.9. Rumanía

Evolución del Transporte Internacional de mercancías por carretera en Portugal

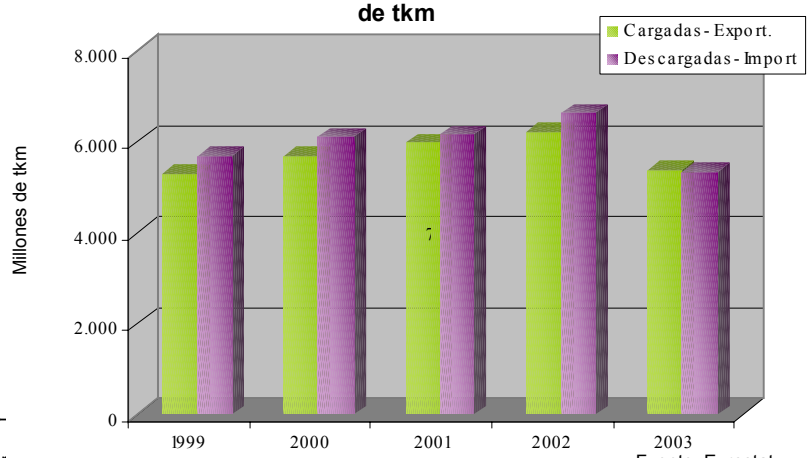
- La importancia del transporte internacional de mercancías por carretera en Portugal ha ido en aumento durante los últimos años, configurándose este modo como dominante en sus intercambios con el exterior -en términos de toneladas transportadas-.
- En este sentido, la cuota de la carretera en los flujos de importación entre Portugal y la Unión Europea ha pasado desde un 52% a un 54% entre 1996 y 2001. En el caso de los flujos de exportación, este porcentaje ha aumentado del 41% en 1996, al 57% en 2001.
- Los gráficos adjuntos -expresan transporte internacional de mercancía por carretera en millones ton*km-, reflejan esta tendencia creciente del sector portugués, si bien se aprecia una ruptura en esta trayectoria en el año 2003, en el que se produce un descenso del 16,6% respecto al año anterior.
- El volumen de mercancía cargada y descargada -expresada en toneladas*kilómetro- está muy equilibrado, siendo ligeramente superior en el caso de las importaciones. En el año 2003, la caída que se mencionaba anteriormente se produce en ambos flujos, siendo no obstante algo más intensa en el caso de las importaciones que en las exportaciones.
- El transporte triangular en 2001 supuso 1.298 millones de toneladas-kilómetro, mientras que el de cabotaje fue tan sólo de 148 millones de toneladas-kilómetro. Ambos representan respectivamente un 9,5% y 1,1% sobre el volumen total de transporte internacional de este país en 2001.

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN PORTUGAL(*). Millones de tkm



Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN PORTUGAL(*) Millones de tkm



Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

(*) Estos datos no incluyen el transporte triangular y de cabotaje.
NOTA: Desde el año 2000, Portugal sólo proporciona datos de transporte subcontratado por lo que se ha realizado una estimación en base a la participación en el transporte por cuenta propia de 1999

Estructura empresarial del sector transporte de mercancías por carretera en Portugal

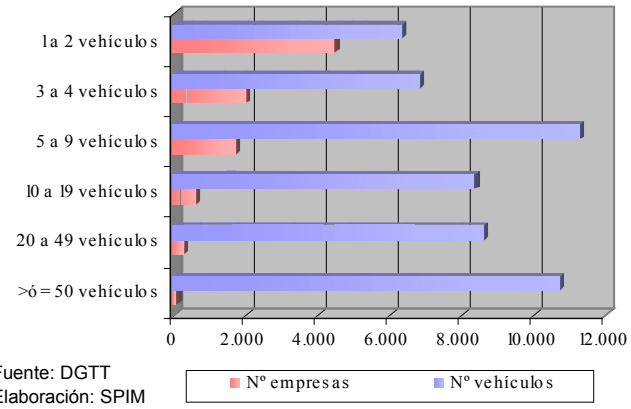
- Según datos facilitados por la "Direcçao Geral de Transportes Terrestres" -organismo encargado, entre otras cosas, de asegurar el correcto funcionamiento del sistema de transporte por carretera-, el **número de empresas** de transporte profesional operativas en Portugal a 30 de Junio de 2004 era de **9.255**, de las cuales **alrededor de 5.780 empresas** -que representan un 62,4%- realizan tanto transporte nacional como internacional, y consecuentemente **son poseedoras de licencias comunitarias o autorizaciones bilaterales**. El 38% restante sólo están autorizadas para hacer transporte nacional.
- En cuanto al **número de vehículos pesados** autorizados para la prestación del servicio del transporte de mercancías por carretera (tanto en el ámbito nacional en exclusiva, como nacional e internacional simultáneamente) ascendía, en esa misma fecha, a **52.056.**
- No obstante, y de forma paralela a la actividad de transporte profesional, el transporte de mercancías por cuenta propia tiene un peso muy elevado en Portugal, del orden del 55%-60% en toneladas y de 40%-45% en ton*km.

ESTRUCTURA EMPRESARIAL DE LOS SECTORES NACIONAL E INTERNACIONAL DE TRANSPORTE PROFESIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN PORTUGAL. 30-06-2004

Dimensión Empresarial	Nº empresas	%	Nº vehículos
>ó= 50 vehículos	101	1,1%	10.702
20 a 49 vehículos	301	3,3%	8.608
10 a 19 vehículos	633	6,8%	8.341
5 a 9 vehículos	1.729	18,7%	11.255
3 a 4 vehículos	2.007	21,7%	6.825
1 a 2 vehículos	4.484	48,4%	6.325
TOTAL	**9.255**	**100%**	**52.056**
Media veh/emp	**5,6**		

Fuente: DGTT
Elaboración: SPIM

ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL SECTOR DE TRANSPORTE PROFESIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN PORTUGAL. 30-06-2004

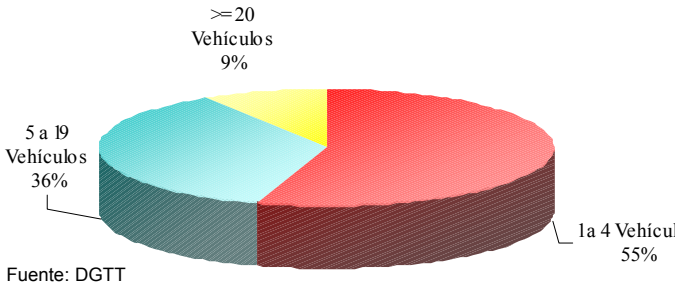


Fuente: DGTT
Elaboración: SPIM

Estructura empresarial del sector transporte internacional de mercancías por carretera en Portugal

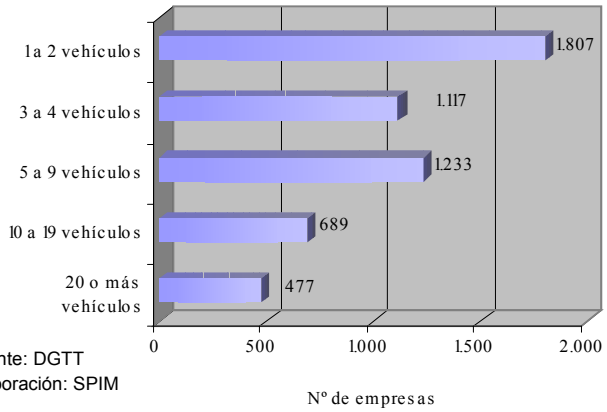
- La información disponible para esbozar la estructura empresarial del **sector de transporte internacional**, hace referencia al 31 de diciembre de 2002.
- Así, en 2002, el número de empresas de transporte internacional de mercancías por carretera ascendía a 5.321, siendo el elevado peso de la pequeña empresa -poseedora de entre 1 y 4 vehículos- una característica fundamental de la estructura empresarial del sector portugués del transporte profesional de mercancías.
- En este sentido, el 55% de las empresas portuguesas que operan en el ámbito internacional son empresas con menos de 5 vehículos, el 36% de las mismas tiene entre 5 y 19 vehículos, y tan sólo el 9% restante superan los 20 vehículos.

DISTRIBUCIÓN DE LAS EMPRESAS SEGÚN SU DIMENSIÓN EN PORTUGAL
Datos a 31.12.2002



Fuente: DGTT
Elaboración: SPIM

ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERNACIONAL. 31-12.2002



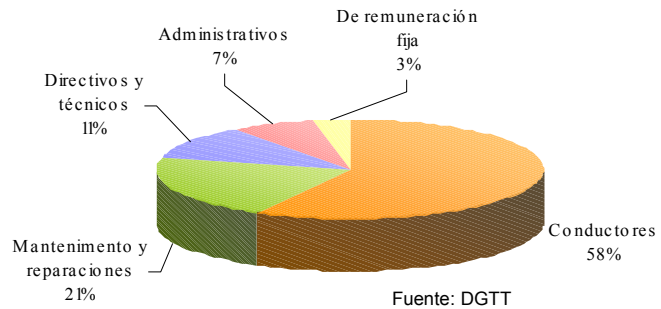
Fuente: DGTT
Elaboración: SPIM

Otros indicadores del sector transporte de mercancías por carretera en Portugal

- En cuanto al empleo generado por el sector de transporte de mercancías por carretera y su estructura, los últimos datos estadísticos disponibles -que se remontan al año 2001-, indican que 68.820 personas trabajan en este sector, de los cuales, un 58% son conductores, un 21% se encargan del mantenimiento y reparaciones del vehículo, otro 11% son directivos y técnicos, un 7% realizan labores administrativas y el 3% restante es de remuneración fija.

- Entre el 45% y 49% de este personal de remuneración fija, pertenecen al grupo de las pequeñas y medianas empresas, circunstancia que se puede justificar por el carácter familiar de las empresas de transporte de mercancías por carretera portuguesas -los gerentes estarían incluidos dentro de esta cifra-. En las grandes empresas, el sector operativo tiene una importancia mayor, incluyendo este grupo el personal de conducción, mantenimiento y reparaciones y actividades logísticas, con gran importancia en la estructura funcional de estas empresas.

ESTRUCTURA DEL EMPLEO GENERADO POR EL SECTOR DE TTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. Datos de 2001



Fuente: DGTT
Elaboración: SPIM

Fuente: DGTT
Elaboración: SPIM

INDICADORES ECONÓMICOS Y FINANCIEROS DEL SECTOR TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA- 2001

INDICADORES	DIMENSIÓN EMPRESARIAL SEGÚN Nº DE VEHÍCULOS					TOTAL
	1 a 2	3 a 4	5 a 9	10 a 19	20 ó más	
Autonomia Financeira						
Capital Própio/Activo	45,20%	34,80%	40,80%	34,60%	49,50%	41,10%
Solvencia						
Capital Própio/Exigível LP	7%	3,50%	5,30%	2,40%	2,10%	5,10%
Activo Total/Exigível	1,8%	1,50%	1,70%	1,50%	1,10%	1,70%
Cobertura						
Cap.Permanentes/Imobilizado	1,50%	0,90%	1,20%	1,10%	2,70%	1,30%
Endeudamiento						
Cap. Alheio/Cap. Total	1,20%	0,70%	0,60%	0,70%	0,90%	0,90%
Cap. Alheio CP/Cap. Alheio	0,80%	0,80%	0,80%	0,70%	0,60%	0,80%
Rentabilidad						
VAB/Cap. Próprio	62,60%	301,60%	418,70%	89,50%	228,00%	205,20%
Productividad						
VAB/Produção	36,20%	104,50%	119,20%	28,90%	98,90%	72,20%
VAB/Imobilizado	80,20%	213,20%	433,40%	68,10%	424,20%	206,40%

Fuente: DGTT
Elaboración: SPIM

Para el cálculo de los costes de explotación de una empresa de transporte internacional de mercancías por carretera se parte de un vehículo tipo, con una serie características básicas

- Para realizar el análisis de la estructura de costes de explotación de una empresa de transporte de mercancías por carretera se parte del supuesto que el vehículo utilizado para la prestación de este servicio es un **vehículos articulado** -compuesto por una cabeza tractora y un semirremolque-, pues como ya se ha mencionado en capítulos anteriores, es el tipo de vehículo más habitualmente utilizado en transporte internacional.
- Adicionalmente se asumen una serie de hipótesis, aplicables a la carga general, -basadas en estimaciones reales- en relación con el consumo medio de los vehículos, el kilometraje realizado anualmente, los días de actividad, etc.
- De este modo, las características generales de los vehículos (válidas tanto para el cálculo de la estructura de costes de Portugal, como para el resto de países sometidos a análisis en los siguientes capítulos: Francia, Alemania, Italia, Eslovaquia, Holanda, Polonia y Rumania) son los que se muestran a continuación:

Datos generales del vehículo

Datos Básicos de Cálculo	
Peso máximo autorizado (PMA - Tons)	40
Número de ejes del vehículo	5
Número total de neumáticos	12
Tipo neumáticos eje motriz	315/70 R22,5
Tipo neumáticos eje dirección	315/70 R22,5
Tipo neumáticos semirremolque	385/55 R22,5
Potencia aproximada (CV)	420
Consumo medio (lit/100 km)	33
Kilometraje anual (km/año)	140.000
Kilometraje anual en vacío (km/año)	15.000
Días actividad vehículo (días/año)	225
Horas actividad vehículo (horas/año)	2.500
Carrozado	Tautliner

Estructura de costes del sector en Portugal

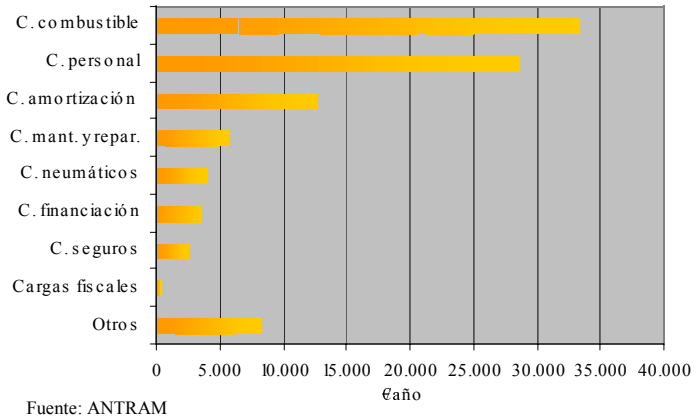
- Según datos suministrados por la Asociación Nacional de Transportistas Públicos de Mercancías por Carretera -ANTRAM- de septiembre de 2004, se muestra a continuación la estructura de **los costes de explotación de una empresa de transporte internacional de mercancías por carretera en Portugal, que asciende a 98.900 €/año y vehículo**. El 48,2% de este importe corresponde a costes fijos y el 51,8% restante a costes variables.
- Las partidas de combustible y personal son las más representativas sobre el total de costes de explotación suponiendo respectivamente el 33,7% y el 28,9% de los costes directos totales. Les siguen los costes de amortización, que representan el 12,7%, y los correspondientes a neumáticos, mantenimiento y reparaciones, con el 9,7% del total.
- Bajo la rúbrica de "Otros" se incluyen partidas tales como gastos de comunicación, portes, impresos, seguro extra de la mercancías, etc., que suponen algo más del 8% de los costes totales de explotación de una empresa portuguesa de transporte de mercancías por carretera.

COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN PORTUGAL (140.000 Km/año)

Costes por vehículo	(€/año)
Amortización del vehículo	12.548,50
Financiación del vehículo	3.458,40
Personal de conducción	28.628,68
Seguros del vehículo	2.550,00
Costes fiscales	515,00
Costes fijos	**47.700,58**
Combustible	33.343,46
Neumáticos	4.026,63
Mantenimiento y reparaciones	5.600,00
Otros	8.229,20
Costes variables	**51.199,29**
Costes directos	**98.899,87**

Fuente: ANTRAM
Elaboración: SPIM

ESTRUCTURA DE COSTES DE LAS EMPRESAS PORTUGUESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.



Fuente: ANTRAM
Elaboración: SPIM

Los costes de personal incluyen las dietas

Capítulo 7.

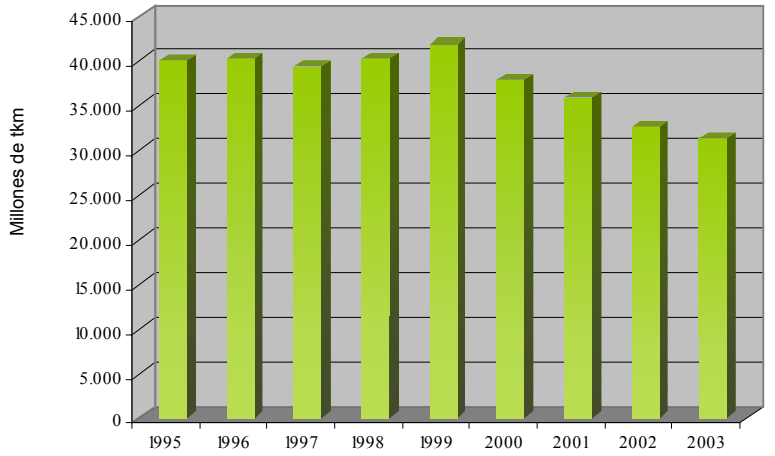
Análisis del sector en otros países

Capítulo 7.1. Selección de países europeos a analizar
Capítulo 7.2. Portugal
Capítulo 7.3. Francia
Capítulo 7.4. Alemania
Capítulo 7.5. Italia
Capítulo 7.6. Eslovaquia
Capítulo 7.7. Holanda
Capítulo 7.8. Polonia
Capítulo 7.9. Rumanía

Evolución del Transporte Internacional de mercancías por carretera en Francia

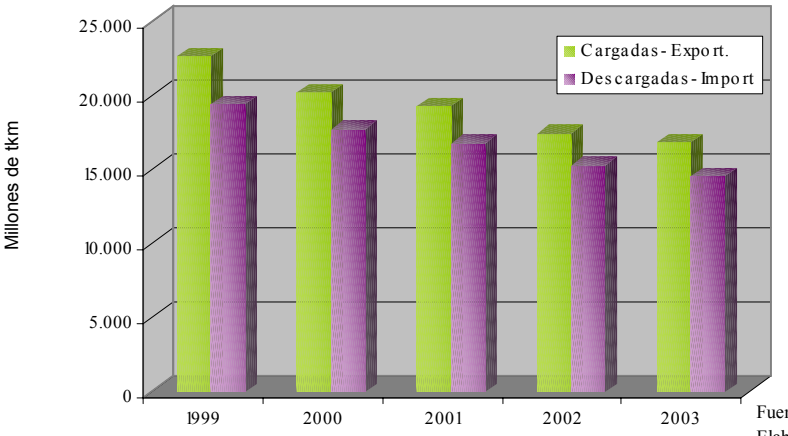
- A continuación se refleja la evolución seguida por el transporte internacional de mercancías por carretera en Francia entre 1995 y 2003 (no incluyendo estos datos ni las operaciones de transporte triangular y ni las de cabotaje).
- En un primer momento, entre 1995 y 1999, se aprecia un comportamiento más o menos estable de las toneladas kilómetro realizadas -de alrededor de 40.000 tons-Km-. Sin embargo, a partir de ese momento comienza una trayectoria decreciente, pasando de 41.975 millones de toneladas-kilómetro en 1999, a 31.316 millones de ton*km realizadas en el año 2003, lo que supone una caída del transporte internacional del 25% en dicho período.
- El descenso registrado desde 1999, se produce tanto como consecuencia de la disminución de las toneladas-kilómetro realizadas por las exportaciones como de las realizadas por las importaciones francesas.
- De esta manera, las mercancías cargadas en Francia en 2003 realizan una media de 16.802 millones de tons-km, frente a las 22.217 realizadas en 1999. En el caso de las descargas ocurre algo similar: 14.514 millones de tons-km en 2003 frente a las 19.358 millones de tons-km en 1999.
- En lo que respecta al transporte triangular, en 2001 supuso 1.775 millones de toneladas-kilómetro, mientras que el de cabotaje fue de 607 millones de toneladas-kilómetro. En dicho año -2001- representan respectivamente un 4,6% y 1,6% sobre el volumen total de transporte internacional de este país.

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN FRANCIA
Millones de tkm



Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN FRANCIA (*)
Millones de tkm



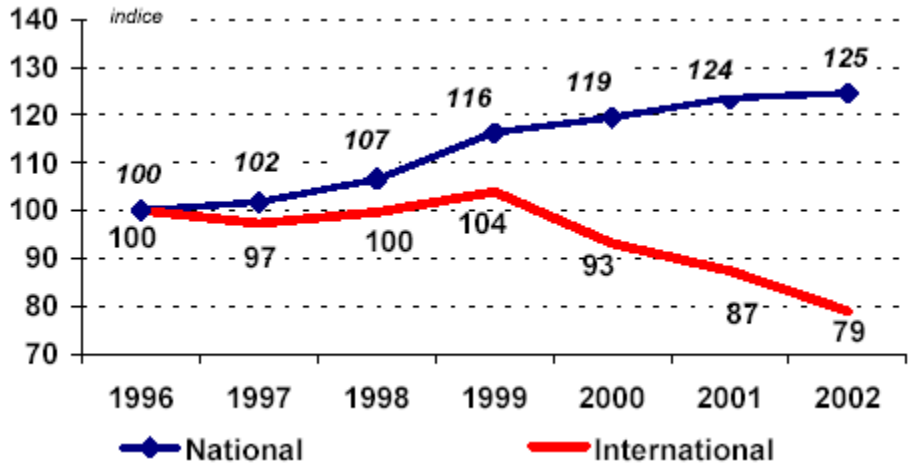
Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

(*) Estos datos no incluyen el transporte triangular y de cabotaje.

Evolución del Transporte Internacional de mercancías por carretera en Francia

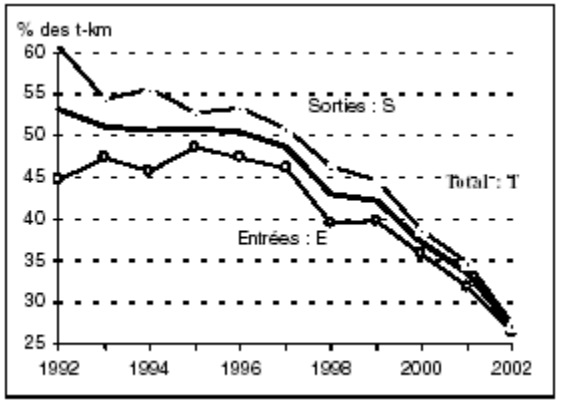
- Mientras que el volumen de transporte nacional de mercancías por carretera en Francia evoluciona favorablemente, habiendo experimentado un incremento del 25% en el año 2002 respecto al año 1996, el tráfico internacional muestra una tendencia claramente decreciente entre 1999 -coincidiendo con la liberalización del transporte nacional en España- y 2002, registrando una disminución del 21% respecto a 1996.
- Un descenso todavía más acusado se aprecia en la cuota de mercado de los transportistas franceses en los intercambios bilaterales entre España y Francia desde 1993, coincidiendo con la caída de fronteras (físicas, fiscales y administrativas) y con la total liberalización del transporte internacional comunitario. Los transportistas internacionales franceses, han pasado de transportar con España más del 50% en 1992, al 25% en 2002, es decir, han perdido la mitad de su cuota de mercado entre Francia y España, previsiblemente a favor de transportistas españoles y portugueses.

EVOLUCIÓN COMPARADA DEL TRÁFICO NACIONAL E INTERNACIONAL EN FRANCIA. Índice 1996=100



Fuente: Informe Hillmeyer. Febrero 2004
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DE LA CUOTA DE MERCADO DEL TRANSPORTE FRANCÉS EN LOS INTERCAMBIOS BILATERALES ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA



Fuente: Les comptes des transports en 2003 (DAEI/SES-Insee). Junio 2004
Elaboración: SPIM

Estructura empresarial del sector transporte de mercancías por carretera en Francia

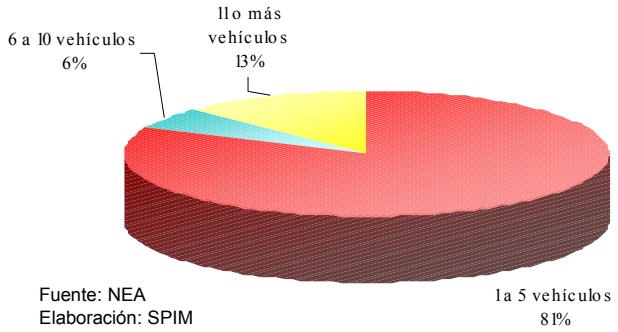
- Según la información proporcionada por la empresa colaboradora NEA Transport and Research relativa al año 2003, 42.866 empresas de transporte realizan transporte (nacional + internacional) de mercancías por carretera en Francia.
- En este país, la estructura empresarial del sector transporte está muy atomizada, siendo las empresas pequeñas -con menos de 5 vehículos- las que mayor presencia tienen en el mercado, con un 81% del total. Si se atiende al número de empleados, el 79,4% de estas empresas tienen entre 1 y 5 empleados, y tan sólo un 2,1% -esto es 901 empresas- tienen 50 o más empleados.
- El número de vehículos que realizan transporte profesional asciende a 249.692 unidades, de los cuales cerca del 45% son vehículos articulados -111.929 trailers-.
- A la vista de estos datos se extrae que el **tamaño medio** de una empresa de transporte del sector en Francia gira en torno a los **5,8 vehículos/empresa ó 2,6 trailers/empresa.**

DIMENSIÓN EMPRESARIAL DEL SECTOR DE TRANSPORTE (Nacional+Internacional) DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN FRANCIA. 2003

Nº de vehículos	Nº de empresas	%
1 a 5 vehículos	34.979	82%
6 a 10 vehículos	2.400	6%
11 o más vehículos	5.487	13%
Total empresas	**42.866**	**100%**
Total vehículos	**249.692**	
Total trailers	**111.929**	
Media veh/emp	**5,8**	
Media trailers/emp	**2,6**	

Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

DISTRIBUCIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FRANCESAS SEGÚN DIMENSIÓN - 2003



Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

DISTRIBUCIÓN DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE (Nacional+Internacional) DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN FRANCIA POR Nº DE EMPLEADOS. 2003

Nº de empleados	Tipo de vehículos	Nº de vehículos	%
0 a 5 empleados	Vehículos < 3,5 ton	29.270	23,6
	Vehículos entre 3,5 ton y 19 ton	9.842	
	Vehículos > 19 ton	10.290	
	Trailers	9.550	
	TOTAL	**58.952**	
6 a 49 empleados	Vehículos < 3,5 ton	16.783	44,3
	Vehículos entre 3,5 ton y 19 ton	23.848	
	Vehículos > 19 ton	15.311	
	Trailers	54.659	
	TOTAL	**110.601**	
50 o más empleados	Vehículos < 3,5 ton	6.548	32,1
	Vehículos entre 3,5 ton y 19 ton	17.824	
	Vehículos > 19 ton	8.047	
	Trailers	47.720	
	TOTAL	**80.139**	
Total	Vehículos < 3,5 ton	52.601	**100**
	Vehículos entre 3,5 ton y 19 ton	51.514	
	Vehículos > 19 ton	33.648	
	Trailers	111.929	
	TOTAL	**249.692**	

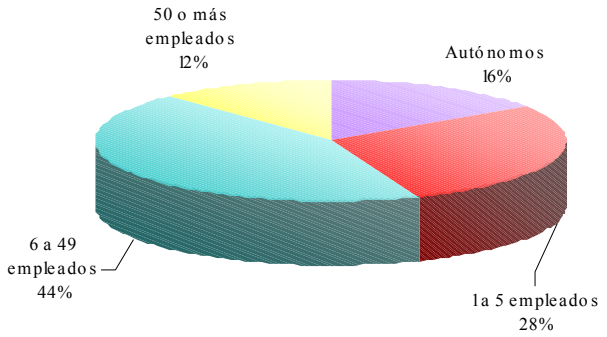
Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

Empresa Colaboradora: Spim NEA

Estructura empresarial del sector de transporte internacional de mercancías por carretera en Francia

- Si se analiza la estructura empresarial del sector transporte en Francia según el número de empleados se observa que en el año 2000, el grupo de empresas configurado por las empresas de transporte internacional de mercancías por carretera y las de mensajería suponen aproximadamente un 7% sobre el total de empresas de transporte profesional en Francia, que según datos publicados en el Informe Hillmeyer de Febrero de 2004, en el año 2000 ascendían a 44.500 empresas (contra 42.886 en el año 2003)
- El 44% de estas empresas tienen en plantilla entre 6 y 49 empleados, otro 44% son autónomos o tienen menos de 5 empleados, y tan sólo el 12% restante tiene 50 o más personas contratadas.

DISTRIBUCIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL EN FRANCIA SEGÚN Nº DE EMPLEADOS - 2000



Fuente: Informe Hillmeyer
Elaboración: SPIM

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA SEGÚN NÚMERO DE EMPLEADOS EN FRANCIA. 2000

	Autónomos	1 a 5 empleados	6 a 49 empleados	50 o más empleados	TOTAL
Tte. Interurbano, de proximidad, mudanz	15.067	17.113	8.316	969	41.465
Organización de tte. mensajería + tte. int	474	860	1.335	366	3.035
TOTAL	15.541	17.973	9.651	1.335	44.500

Fuente: Informe Hillmeyer
Elaboración: SPIM

Estructura de costes del sector en Francia

- **Los costes de explotación de una empresa de transporte internacional de mercancías por carretera en Francia**, dadas las características técnicas de un vehículo articulado expuestas en el capítulo anterior y según los datos suministrados por NEA Transport and Research, asciende a un total de **149.650 €/año y vehículo**, estimando que los costes fijos suponen aproximadamente un 55,3% de los costes totales y los variables el 44,7% restante. No obstante, debe tenerse en cuenta que **las dietas del personal de conducción, que es un coste variable, han sido incluidos dentro del coste de personal.**

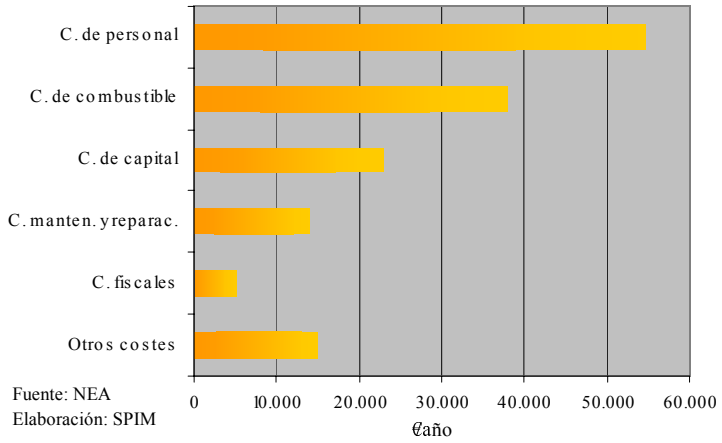
- El concepto que más encarece el coste del transporte en una empresa de este tipo es el correspondiente **al personal** (salarios, dietas, seguridad social,...) que de acuerdo con la información de NEA supone aproximadamente un 36,6% sobre los costes anuales de explotación de un vehículo de transporte internacional. Le siguen de lejos, **los costes de combustible** (suponiendo que reposta en Francia, y calculado a partir del coste del gasóleo sin IVA y con Impuestos Especiales) **y de capital** -englobando este concepto los costes de amortización y financiación del vehículo, así como los correspondientes a los seguros- que representan respectivamente un 25,3% y un 15,4% del total.

COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN FRANCIA. DATOS DE NEA (140.000 Km/año)

Costes por vehículo	(€/año)
C. capital (amort.+ financ.+seguros)	23.000
Personal de conducción	54.720
Cargas fiscales	5.000
Costes fijos	**82.720**
Combustible	37.930
Neumáticos, manten. y reparac.	14.000
Otros	15.000
Costes variables	**66.930**
Costes directos	**149.650**

Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

ESTRUCTURA DE COSTES DE LAS EMPRESAS FRANCESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



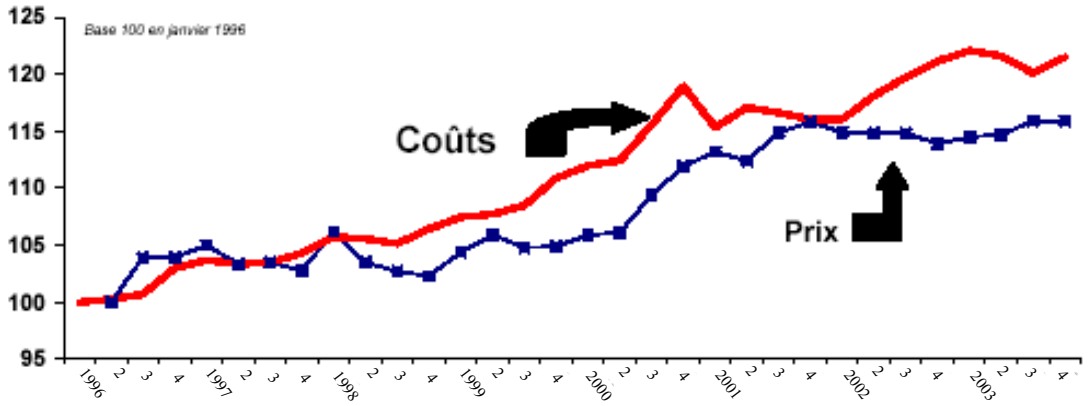
Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

Los costes de personal incluyen las dietas

Evolución de los costes y precios del transporte de mercancías por carretera de larga distancia en Francia

- Tomando como referencia el precio y el coste del transporte francés de mercancías por carretera de larga distancia en enero de 1996, se observa como dichas variables han ido ascendiendo progresivamente hasta el último cuatrimestre de 2003:
  - En el caso de los costes, el incremento en 2003 ha sido superior al 20% respecto a 1996.
  - En lo que respecta a los precios, el aumento registrado ha sido del orden del 15% en dicho período.
- Durante el primer año analizado, los precios aplicados al transporte de larga distancia superaban a sus costes, sin embargo, desde el segundo trimestre de 1997, esta tendencia se invierte al aumentar los costes a un ritmo superior al de los precios, situación que se mantiene de forma permanente hasta el momento actual.

LA EVOLUCIÓN DEL PRECIO Y DE LOS COSTES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE LARGA DISTANCIA EN FRANCIA
(Precio por vehículo-km)



Fuente: Informe Hillmeyer
Elaboración: SPIM

Capítulo 7.

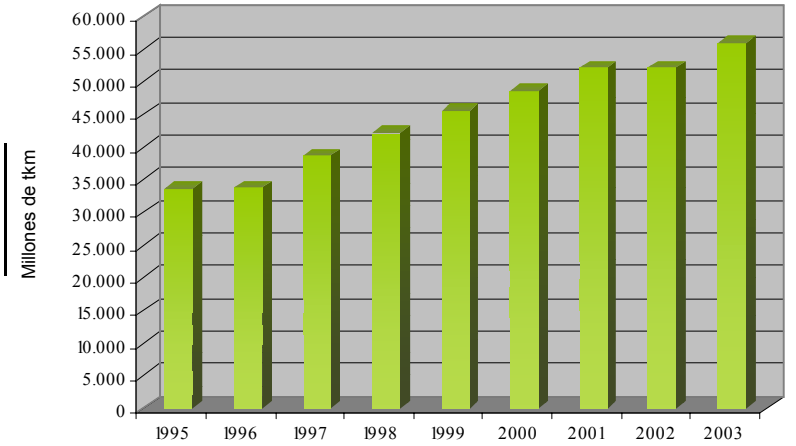
Análisis del sector en otros países

Capítulo 7.1. Selección de países europeos a analizar
Capítulo 7.2. Portugal
Capítulo 7.3. Francia
Capítulo 7.4. Alemania
Capítulo 7.5. Italia
Capítulo 7.6. Eslovaquia
Capítulo 7.7. Holanda
Capítulo 7.8. Polonia
Capítulo 7.9. Rumanía

Evolución del Transporte Internacional de mercancías por carretera en Alemania

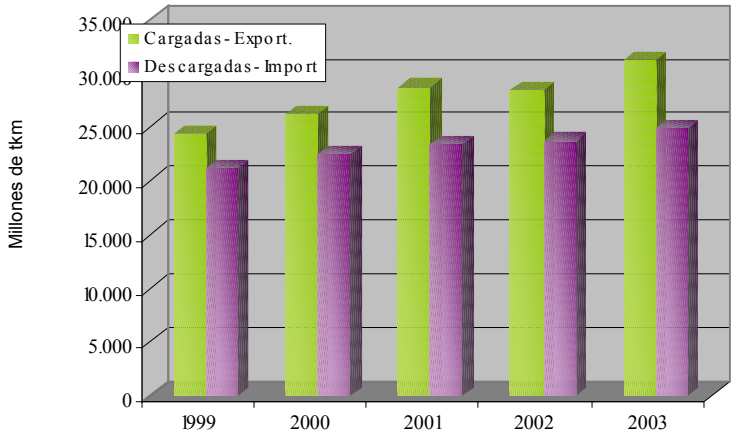
- El transporte internacional de mercancías por carretera en Alemania -el mayor de toda Europa-, en el año 2003 supone un total de 56.072 millones de toneladas-kilómetro, excluidas las realizadas en operaciones de transporte triangular y de cabotaje.
- Las ton*km realizadas por las mercancías cargadas en Alemania superan las descargadas en dicho país, mostrando ambos flujos una trayectoria creciente en el período 1999-2003.
- En cualquier caso, las exportaciones (mercancías cargadas) han aumentado a un ritmo superior que las importaciones, registrando un incremento medio en dicho quinquenio del 28% (que en términos anuales se traduce en un 6,3% interanual), frente al 17% experimentado en dicho período por las mercancías descargadas (4,1% en términos interanuales) .
- El transporte triangular en 2001 supuso 5.109 millones de tons-km, mientras que el de cabotaje fue de 1.688 millones de toneladas-kilómetro. Ambos representan respectivamente un 8,7% y 2,9% sobre el volumen total de transporte internacional de este país en 2001.

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ALEMANIA(*)
Millones de tkm



Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN ALEMANIA (*)
Millones de tkm



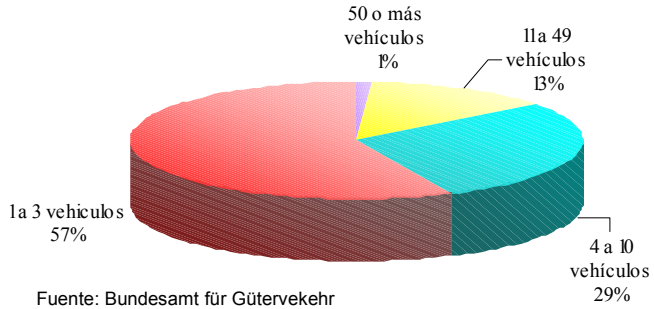
Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

(*) Estos datos no incluyen el transporte triangular y de cabotaje.

Estructura empresarial del sector profesional de transporte de mercancías por carretera en Alemania

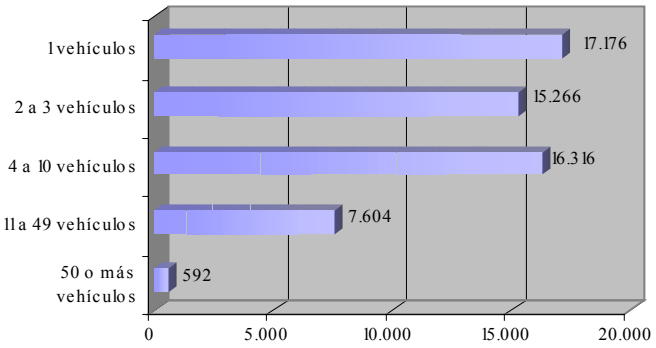
- El **sector profesional de transporte de mercancías por carretera** en Alemania está configurado por un total de **56.954 empresas**, la gran mayoría de las cuales -un 57% del total de las empresas registradas- son pequeñas empresas, poseedoras de una flota de vehículos que no supera las 3 unidades. En este sentido, 17.176 empresas -un 30,2% del total- tienen un solo vehículo, y 15.266 empresas -26,8% del total- son dueñas de entre 2 y 3 vehículos.
- En el otro extremo, con una flota de 50 o más vehículos, se encuentra tan sólo un 1% del total -esto es 592 empresas-. La estructura del resto del sector se distribuye como sigue:
  - Un 13% de las empresas son dueñas de entre 11 y 49 vehículos y
  - El 29% restante tienen entre 4 y 10 vehículos.
- Según datos suministrados por el Ministerio de Transporte de Mercancías alemán (Bündesamt für Güterverkehr) publicados en noviembre de 2004, **el número de vehículos** propiedad de empresas alemanas de transporte profesional de mercancías por carretera a 31.12.2002 asciende a 637.202 vehículos, de los cuales 357.649 son vehículos ligeros (camiones de 7,9 ton) y cabezas tractoras, y 279.553 son vehículos articulados (compuestos de su cabeza tractora y su semirremolque).
- La **dimensión empresarial** media de este sector (vehículos articulados/total empresas) es de aproximadamente **5 vehículos/empresa.**

DISTRIBUCIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PROFESIONAL SEGÚN SU DIMENSIÓN MEDIA EN ALEMANIA. 2003



Fuente: Bundesamt für Gütervekehr
Elaboración: SPIM

ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL SECTOR DE TTE PROFESIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ALEMANIA

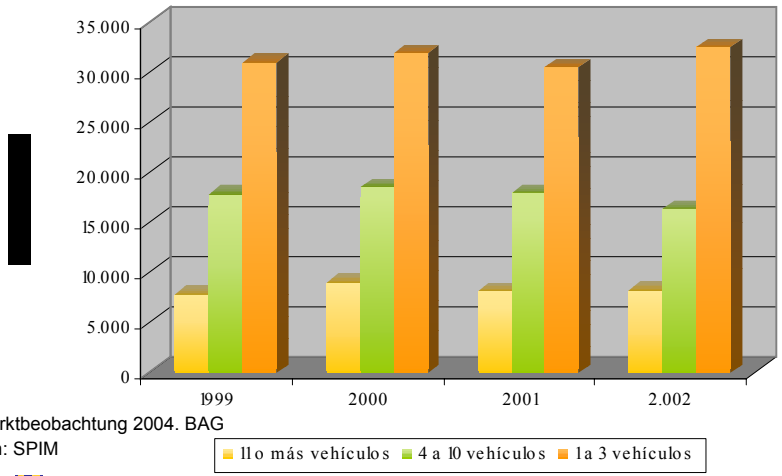


Fuente: Bundesamt für Gütervekehr
Elaboración: SPIM

Estructura empresarial del sector profesional de transporte de mercancías por carretera en Alemania

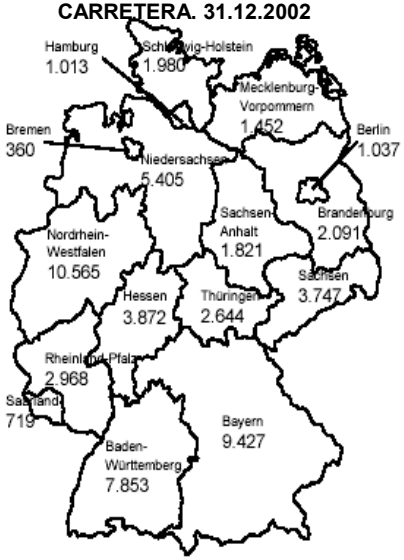
- Según el último estudio de mercado del Ministerio de Transporte alemán (Marktbeobachtung) publicado el pasado Noviembre de 2004, el número de empresas profesionales de transporte de mercancías por carretera apenas ha experimentado variaciones entre 1999 y 2002, pasando de 56.617 empresas en 1999 a 56.954 registradas a 31.12.2002, lo que supone un aumento del 0,6%.
- El mapa adjunto muestra la distribución de estas 56.954 empresas de transporte profesional de mercancías por carretera en los diferentes Länder alemanes. Nordhein-Westfalen, Bayern y Baden-Würtenberg, son las regiones de residencia de un mayor número de este tipo de empresas. Sin embargo, son Niedersachsen y Thüringen las que mayores crecimientos absolutos han registrado en cuanto al número de empresas en ellas instaladas en el período 1999-2002, con un crecimiento medio del 15,3% y del 11,2% respectivamente.
- Por otro lado, Nordhein-Westfalen y Baden-Württemberg reflejan la mayor variación en 2002 respecto a 1999, con un decrecimiento en dicho período del 8,6% y del 5,2% respectivamente en el número de empresas residentes.

EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL SECTOR TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ALEMANIA



Fuente: Marktbeobachtung 2004. BAG
Elaboración: SPIM

DISTRIBUCIÓN POR LÄNDER DE LAS EMPRESAS DE TTE PROFESIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. 31.12.2002



Fuente: Marktbeobachtung Herbst 2004. BAG

Empresa Colaboradora:

Estructura empresarial del sector de transporte internacional de mercancías por carretera en Alemania

- Del total de empresas de transporte profesional de mercancías por carretera registradas a principios del año 2003 -56.954 empresas-, alrededor de **23.124**, que suponen aproximadamente el 40,6% del total **realizan en algún momento operaciones de transporte internacional**.
- En concreto, 8.986 de estas empresas -que supone casi el 16% de las empresas de transporte profesional- realizan muy a menudo operaciones de transporte internacional y 14.138 empresas sólo ocasionalmente.
- Según datos facilitados por el "Bündesamt für Güterverkehr" -Ministerio de Transporte de mercancías alemán-, el número de licencias comunitarias expedidas por las "towns offices" alemanas ascendía a 31.12.2003 a 47.825 licencias.
- De estos datos, se extrae que **el tamaño medio** de una empresa que presta servicios de transporte internacional de mercancías por carretera es de **2,1 vehículos por empresa** (considerando que realizan esta actividad ocasional y/o permanentemente).

DIMENSIÓN EMPRESARIAL DEL SECTOR ALEMÁN DE TTE PRESIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

	TOTAL	Tte. Internacional
Nº empresas	56.954	23.124
Nº vehículos	274.541	47.825
Media veh/emp	**4,8**	**2,1**

Fuente: Bundesamt für Güterverkehr

(*) Nº de licencias en internacional

Estructura de costes del sector en Alemania

- Partiendo de las características técnicas de los vehículos que realizan la prestación del servicio de transporte en el ámbito internacional , (ya recogidas en capítulos anteriores), y la información recopilada procedente de dos fuentes distintas (NEA y el BAG), la estructura de costes de una empresa de este tipo en Alemania sería la siguiente.
- Así, según datos suministrados por **NEA Transport and Research**, **los costes de explotación de una empresa que presta servicios de transporte internacional de mercancías por carretera ascienden a un total de 153.378 €/año/vehículo**. Mientras que si se atiende a la información proporcionada por el **Ministerio de Transporte alemán -Bündesamt für Güterverkehr BAG-,** resulta que los costes de explotación de una empresa de este tipo suponen un total de **137.798 €/año/vehículo.**

COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ALEMANIA. DATOS DE NEA (140.000 Km/año)

Costes por vehículo	(€/año)
Costes de capital (amort.+financ.)	23.000
Personal de conducción	53.580
Seguros del vehículo	4.000
Costes fiscales	2.000
Costes fijos	**82.580**
Combustible	41.998
Manten. y reparac.	9.800
Otros	19.000
Costes variables	**70.798**
Costes directos	**153.378**

Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ALEMANIA. DATOS DE BAG

Costes por vehículo	(€/año)
Costes de capital (amort.+financ.)	10.000
Personal de conducción	45.600
Costes fijos	**55.600**
Combustible	41.998
Seguros, mant. y rep.	25.200
Otros	15.000
Costes variables	**82.198**
Costes directos	**137.798**

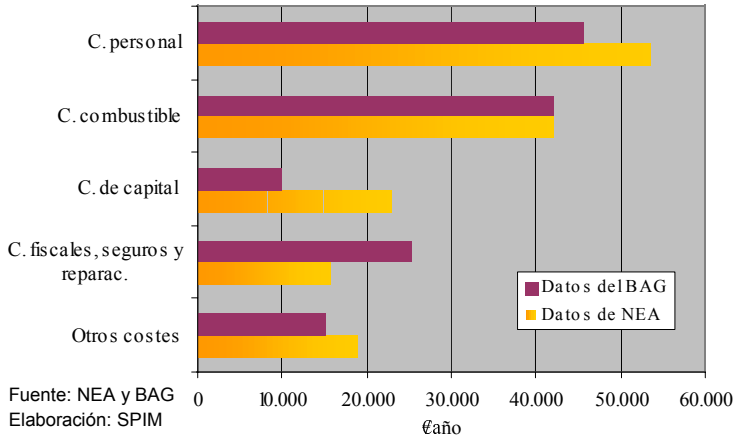
Fuente: BAG
Elaboración: SPIM

Los costes de personal incluyen las dietas

Estructura de costes del sector en Alemania

- En cualquier caso, y a pesar de las diferencias existentes, ambas fuentes coinciden en que son las partidas correspondientes a **los costes de personal y combustible las que más representatividad tienen sobre el total**, suponiendo respectivamente alrededor de un 34% y un 28% de los costes totales.
- Las mayores discrepancias se producen en las partidas correspondientes a **los costes de capital** -que hacen referencia a los costes correspondientes a la amortización y financiación de los vehículos- y los englobados bajo la rúbrica de **"Otros costes"** que incluyen los importes correspondientes a los seguros, cargas fiscales y mantenimientos y reparaciones.
- De este modo, como resultado del análisis de la información de NEA, se deduce que los costes de capital suponen un 15% del total, mientras que según los datos suministrados por el BAG esta partida tan sólo supone un 7,3%.
- En cuanto a los conceptos de seguros, impuestos, mantenimiento y reparaciones, según NEA, su peso sobre la estructura de costes de una empresa del sector es de algo más del 10% -repartidos de la siguiente manera: costes de mantenimiento y reparaciones 6,4%, costes de seguros 2,6% y las cargas fiscales 1,3%-, siendo del 18% en el caso de la fuente del Ministerio alemán.
- De acuerdo con los datos analizados de países del entorno de Alemania (Francia, Italia), parece más fiable la estructura de costes de NEA.

ESTRUCTURA DE COSTES DE LAS EMPRESAS ALEMANAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.



Fuente: NEA y BAG
Elaboración: SPIM

Capítulo 7.

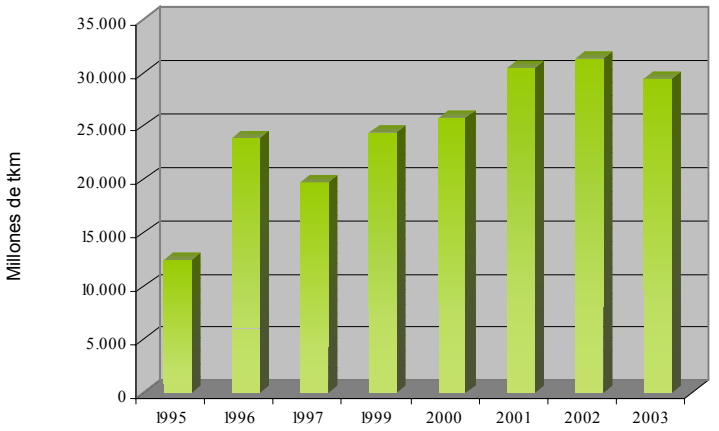
Análisis del sector en otros países

Capítulo 7.1. Selección de países europeos a analizar
Capítulo 7.2. Portugal
Capítulo 7.3. Francia
Capítulo 7.4. Alemania
Capítulo 7.5. Italia
Capítulo 7.6. Eslovaquia
Capítulo 7.7. Holanda
Capítulo 7.8. Polonia
Capítulo 7.9. Rumanía

Evolución del Transporte Internacional de mercancías por carretera en Italia

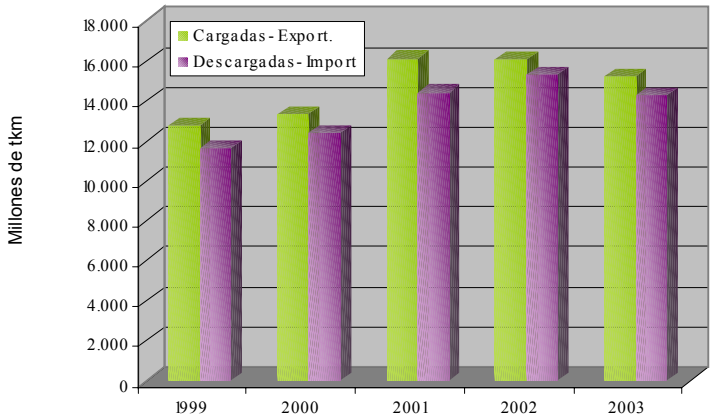
- El transporte internacional de mercancías por carretera en Italia presenta una evolución muy variable entre 1995 y 2003, con altibajos en los últimos años.
- El dato más reciente refleja una caída en 2003 del 6% al pasar de 31.400 millones de toneladas-kilómetro en 2002 a 29.510 millones de toneladas-kilómetro en 2003.
- El volumen de cargas y descargas es homogéneo y su trayectoria es similar a lo largo del período de estudio.
- En cuanto a las operaciones de transporte triangular realizadas por Italia en el año 2001, señalar que estas supusieron únicamente 610 millones de toneladas-kilómetro, mientras que las de cabotaje fueron de 599 millones de toneladas-kilómetro. Cada uno de estos tipos de transporte representaron un 1,9% sobre el volumen total de transporte internacional de este país en dicho año.

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN ITALIA (*)
Millones de tkm



Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN ITALIA (*)
Millones de tkm



Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

(*) Estos datos no incluyen el transporte triangular y de cabotaje.

Estructura empresarial del sector transporte de mercancías por carretera en Italia

- Según la información suministrada por NEA, el sector italiano de transporte de mercancías por carretera está configurado por un total de **135.000 empresas**, el 95% de las cuales tienen una flota de vehículos inferior a las 5 unidades. Del 5% restante, algo más de 4.000 empresas son propietarias de entre 6 y 10 vehículos, y cerca de 2.500 empresas tienen 11 o más vehículos.
- El **parque de vehículos** del sector transporte en Italia asciende a **362.000 unidades**, de los que aproximadamente el 31% son de tipo trailer (articulados) -112.000 trailers-.
- Atendiendo a los datos disponibles, **la dimensión media** de una empresa de transporte de mercancías por carretera en Italia es de **2,7 vehículos por empresa**. Si se consideran sólo los trailers, el tamaño medio de las empresas del sector italianas se reduce notablemente: **1 trailer/empresa.**

DIMENSIÓN EMPRESARIAL DEL SECTOR TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ITALIA (total). 2003

Nº de vehículos	Nº de empresas	%
1 a 5 vehículos	128.385	95,1%
6 a 10 vehículos	4.185	3,1%
11 o más vehículos	2.430	1,8%
Total empresas	**135.000**	**100%**
Total vehículos	**362.000**	
Total trailers	**112.000**	
Media veh/emp	**2,7**	
Media trailers/emp	**0,8**	

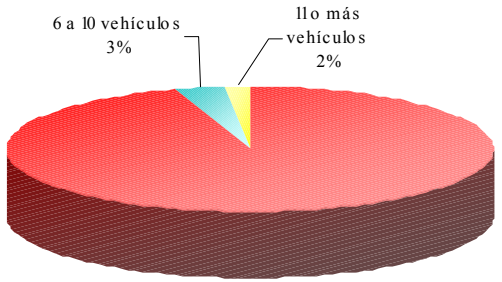
Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

FLOTA DE VEHÍCULOS DEL SECTOR TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ITALIA. 2003

Tipo de vehículo	Nº vehículos	%
Vehículos < 3,5 ton	62.500	17%
Vehículos de entre 3,5 y 6 tons	41.500	11%
Vehículos de entre 6 y 11,5 tons	68.000	19%
Vehículos > 11,5 tons	78.000	22%
Trailers	112.000	31%
Total vehículos	**362.000**	**100%**

Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

DISTRIBUCIÓN DE LAS EMPRESAS DE TTE. ITALIANAS SEGÚN DIMENSIÓN - 2003



Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

Estructura de costes del sector en Italia

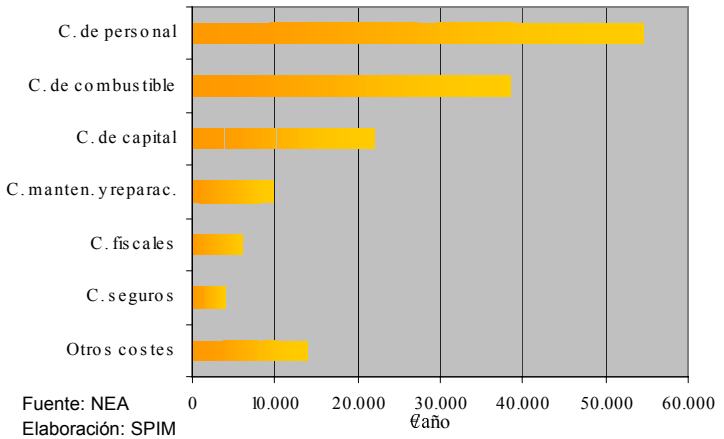
- Al igual que en el resto de países, para el cálculo estimativo de la estructura de costes de una empresa de transporte internacional de mercancías por carretera en Italia, se parte del supuesto de utilización de un vehículo articulado tipo, que recorre una media de 140.000 kilómetros/año, y cuyo consumo medio aproximado es de 33 l/km.
- En base a estos datos, y según los costes por kilómetro facilitados por la empresa holandesa NEA, **los costes de explotación de una empresa de transporte de mercancías por carretera que opera en el ámbito internacional asciende a 149.053 €/año,** el 58,2% de los cuales corresponde a costes fijos (incluyendo aquí la parte variable del personal: dietas) y el 41,8% restante a costes variables.
- Al igual que ocurría con Alemania y Francia, son **los costes de personal** los que más encarecen el transporte por carretera en el ámbito internacional, haciéndole perder competitividad frente a otros países con menores costes de mano de obra, como España y Portugal. Así, casi el 37% de los costes de explotación corresponden al pago de salarios, dietas o seguridad social del personal de conducción.
- Les siguen la partida correspondiente a los **costes de combustible**, que representa algo menos del 26% de los costes directos totales (suponiendo que el repostaje se realiza en Italia, y tomando como referencia precios del gasóleo sin IVA, pero con impuestos a fecha de octubre de 2004) y las correspondientes a los **costes de amortización y financiación** del vehículo que suman el 15% de los costes directos.

COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ITALIA. DATOS DE NEA
(140.000 Km/año)

Costes anuales por vehículo	(€/año)
C. capital (amort.+ financ.del vehículo)	22.000
Personal de conducción	54.720
Cargas fiscales	6.000
Seguros	4.000
Costes fijos	**86.720**
Combustible	38.533
Neumáticos, manten. y reparac.	9.800
Otros	14.000
Costes variables	**62.333**
Costes directos	**149.053**

Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

ESTRUCTURA DE COSTES DE LAS EMPRESAS ITALIANAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

Los costes de personal incluyen las dietas

Capítulo 7.

Análisis del sector en otros países

Capítulo 7.1. Selección de países europeos a analizar
Capítulo 7.2. Portugal
Capítulo 7.3. Francia
Capítulo 7.4. Alemania
Capítulo 7.5. Italia
Capítulo 7.6. Eslovaquia
Capítulo 7.7. Holanda
Capítulo 7.8. Polonia
Capítulo 7.9. Rumanía

El sector del transporte de mercancías por carretera en Eslovaquia

- Debido a la particular situación de Eslovaquia, derivada de su reciente adhesión a la Unión Europea, con carácter previo al análisis de la estructura empresarial y de costes del sector de transporte internacional de mercancías por carretera, se hace una breve introducción al sector del transporte de mercancías por carretera, analizando cuestiones tales como las condiciones de acceso al mercado y la normativa social y fiscal aplicable al mismo.

ACCESO AL MERCADO

- Los requisitos necesarios para poder participar en el mercado de transporte por carretera en Eslovaquia, son desde Enero de 2004 acordes con lo establecido por las Directivas 96/26/EC y la Directiva 98/76/EC, habiéndose introducido en la legislación eslovaca a través de una addenda a la Ley del Transporte por Carretera nº 168/1996, que entró en vigor el 30 junio de 2002. Todos los transportistas autorizados antes de esta fecha, debían cumplir esta addenda antes del 1 de Enero de 2004.
- En lo que respecta a **las autorizaciones para transporte internacional**, que son concedidas por ocho autoridades regionales, tienen una validez para un período de cinco años, y son prorrogadas tras comprobar la vigencia del cumplimiento de los requisitos de honorabilidad, capacidad financiera y capacitación.
- La Ley nº 477/2002 sobre el reconocimiento de la **capacidad profesional** establece que, desde la fecha de entrada en la U.E., se reconocerá la capacitación profesional de las empresas de otros países miembros, aunque las empresas extranjeras tendrán que acreditar su capacidad financiera igual que las eslovacas.
- La **capacidad financiera** se garantiza a través de los estados financieros presentados el año contable. También pueden ser solicitadas garantías o informes bancarios, especialmente para las empresas de nueva creación.
- La **liberalización del cabotaje** está sometida a un período transitorio de 5 años a contar desde la fecha de adhesión (1 de Mayo de 2004), computables de la manera siguiente: durante los dos años siguientes a la adhesión no se permite la realización de operaciones de cabotaje; a partir de ese momento, esa restricción puede ser ampliada durante 2 años más, según acuerdos bilaterales entre Estados Miembros, con posibilidad de prolongarse dicha restricción durante un año más en caso de disfunciones del mercado.

El sector del transporte de mercancías por carretera en Eslovaquia

NORMATIVA SOCIAL

- En Eslovaquia es de aplicación la **normativa de tiempos de conducción y descanso** para los operadores de transporte tanto nacional como internacional.
- Se exigen **requisitos de formación profesional para los conductores**. Se ha comenzado con el proceso de formación para conductores de vehículos de más de 3,5 ton ú 8 pasajeros.
- Actualmente todos los vehículos están obligados al empleo del tacógrafo manual, adelantándose el proceso de formación sobre el tacógrafo digital.

NORMATIVA FISCAL

- El sector transporte está sujeto a dos impuestos principales:
  - El impuesto de circulación (de carácter anual), que depende del peso del vehículo y del número de ejes. De este modo:
    - ⇨ Vehículos de 3 ejes y peso superior a 40 toneladas: 1647€
    - ⇨ Vehículos de 4 ejes y peso superior a 40 toneladas: 1404€

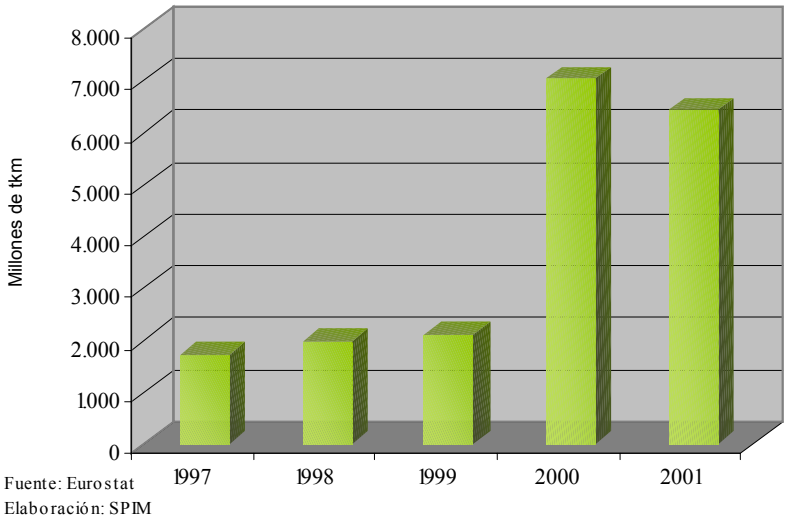
    No se aprecia diferencia en función de la suspensión. Está prevista una modificación de este impuesto para el año 2007.
  - La euroviñeta que grava el uso de infraestructuras y se puede pagar por 15 días o por un año y depende del peso del vehículo, pero no del nivel ambiental del motor. Además se aplican tasas por exceso de peso y dimensiones, con elementos discriminatorios para los operadores extranjeros.

  Adicionalmente, los productos derivados del petróleo se someten a un impuesto especial sobre el consumo que asciende a 266 €/ton, que es aplicado directamente por los distribuidores de carburantes repercutiéndolo al consumidor final.
- Por otro lado, los operadores extranjeros registrados deben pagar una tasa por circulación, si bien pueden estar exentos de ello si existe acuerdo bilateral con el país del que provienen.

El mercado del transporte de mercancías por carretera en Eslovaquia

- El transporte por carretera en Eslovaquia va ganando paulatinamente cuota de mercado, y en 2002 suponía el 66% de las ton*km transportadas.
- De este modo, en el año 2002, el volumen total de mercancías transportadas en Eslovaquia asciende a 173 millones de toneladas en un trayecto medio por camión de 128 km, siendo el transporte por carretera el modo más utilizado con un 77% de los flujos de mercancías en este país. Por otro lado, la cifra de negocio de la actividad de transporte de mercancías por carretera en su globalidad -tanto nacional como internacional-, alcanzó ese mismo año la cifra de 635 millones de euros (considerando sólo las empresas de más de 20 empleados), lo que significa un incremento del 11% respeto al año inmediatamente anterior.
- En términos generales, la **capacidad de transporte** de los transportistas eslovacos es superior a la demanda, por lo que hay una tendencia a entrar en el mercado internacional, aunque hasta ahora esta posibilidad estaba limitada por la existencia de contingentación en las autorizaciones de transporte internacional.
- Los datos obtenidos del **sector de transporte internacional** para Eslovaquia hacen referencia al período 1997-2001. Caracterizando a los tres primeros (1997-1999) una tendencia más o menos estable, realizándose en torno a los 2.000 millones de toneladas-kilómetro por año; sin embargo a partir del año 2000, se registra un fuerte incremento, llegando incluso a superar los 7.000 millones de ton*km.

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN ESLOVAQUIA (*)
Millones de tkm



Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

(*) Estos datos no incluyen el transporte triangular y de cabotaje.

Estructura empresarial del sector de transporte internacional de mercancías por carretera en Eslovaquia

- **El sector del transporte internacional de mercancías por carretera cuenta con 3.263 compañías** (datos de 2003) de las que el 99,5% son privadas y un 0.5% son estatales, pues las antiguas empresas estatales están hoy en día privatizadas. En este sentido, la externalización del transporte es actualmente bastante reducida, y en 2002, tan sólo el 30% de las ton*km eran realizadas por empresas de servicio público.
- Más de la mitad de las empresas –más de 1.600- son miembros de la federación de transportistas por carretera "CESMAD".
- El sector del transporte internacional de mercancías por carretera está constituido por una multitud de pequeñas y medianas empresas, la mayoría de ellas con menos de 20 vehículos. En las empresas más grandes, tanto de transporte nacional como internacional, como Baltranz, D.K.C., Topnad, Tirex, NAD 802 y Donivo, este número va desde los 20 hasta los 80 vehículos (generalmente de las marcas Volvo, Iveco, Mercedes, Scania, Liaz y Mann).
- De manera generalizada, las empresas eslovacas mantienen buenas relaciones con las empresas extranjeras, si bien se muestran más interesadas por una cooperación técnica y un reparto del mercado que por la creación conjunta de empresas.
- La falta de apoyo de las autoridades y del Gobierno, la rigidez de la legislación eslovaca y la carga fiscal en el sector del transporte "ahogan" a las empresas que, con todo, hicieron considerables esfuerzos de adaptación al mercado europeo y de normalización de las normas.
- **La flota de vehículos de transporte internacional de mercancías por carretera es de 10.666 vehículos**, el 16% camiones de menos de 3,5 tons -1.720 uds- y el 84% restante de más de 3,5 tons -8.946 vehículos-, la mayoría de los cuales son vehículos articulados -8.364 trailers-. La edad media de los vehículos es de 7 años.
- Por tanto, **la dimensión media** de una empresa de transporte internacional de mercancías por carretera en Eslovaquia es de 3,3 vehículos/empresa. Si se consideran exclusivamente los vehículos articulados, el tamaño medio de estas empresas es de 2,6 vehículos/empresa.

ESTRUCTURA DE LA FLOTA ESLOVACA DE TTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. 2003

Tipo de vehículos	Nº de vehículos
< 3,5 ton	1.720
> 3,5 ton	8.946
Trailers	8.364
TOTAL	**10.666**

Fuente: NEA+International Road Transport Union. 2003
Elaboración: SPIM

TAMAÑO DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ESLOVAQUIA. 2003

Indicador	Eslovaquia
Nº de empresas	3.263
Nº de vehículos	10.666
Media veh/emp	3,3 camiones 2,6 trailers

Fuente: International Road Transport Union. 2003
Elaboración: SPIM

Estructura de costes del sector en Eslovaquia

- Para determinar la estructura de costes de explotación de una empresa de transporte internacional de mercancías por carretera, se parte del supuesto que los vehículos utilizados tienen una serie de características tipo en cuanto a consumo, kilometraje, horas de actividad del vehículo, etc. similares a las ya expuestas para otros países.
- No obstante, y fruto de los datos recopilados por dos fuentes distintas: NEA Transport and Research y estudios anteriores elaborados por SPIM, se presentan a continuación dos estructuras diferentes de los costes operativos de una empresa de transporte en Eslovaquia.
- Según la **información obtenida por SPIM** en el primer trimestre del presente año, proporcionada por organismos internacionales tales como la IRU, Litexco, agregados comerciales en Eslovaquia, etc. relativos al año 2003, **los costes de una empresa de transporte de mercancías por carretera en el ámbito internacional en dicho país ascienden a 95.078 €/año. En el caso de los datos proporcionados por NEA, el coste anual de una empresa de este tipo es de 95.570 €.**
- Ambas estructuras son coincidentes en buena parte de los conceptos analizados.

COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ESLOVAQUIA. DATOS DE SPIM (140.000 km/año)

Costes por vehículo	€/año
Amortización del vehículo	15.860
Financiación del vehículo	3.655
Personal de conducción	14.448
Seguros del vehículo	3.454
Costes fiscales	1.891
Costes fijos	**39.308**
Combustible	35.330
Neum., Mº y Rep.	9.939
Otros	10.500
Costes variables	**55.769**
Costes directos	**95.078**

Fuente: Estudios anteriores de SPIM. 2003

COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ESLOVAQUIA. DATOS DE NEA

Costes por vehículo	(€/año)
Amortización del vehículo	22.000
Personal de conducción	18.240
Seguros del vehículo	1.000
Costes fiscales	2.000
Costes fijos	**43.240**
Combustible	35.330
Neum., manten. y reparac.	7.000
Otros	10.000
Costes variables	**52.330**
Costes directos	**95.570**

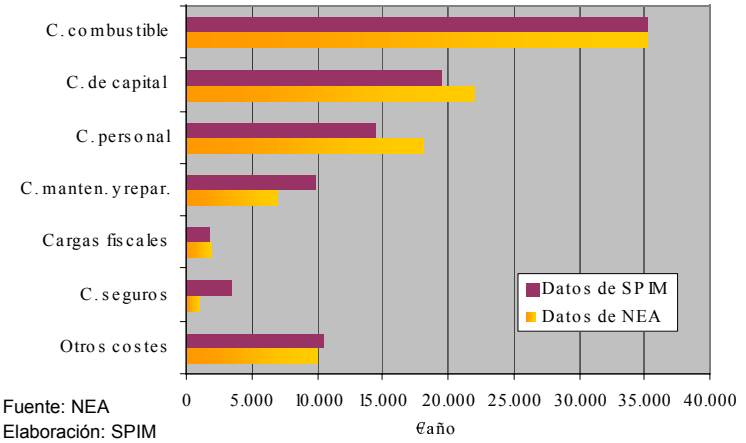
Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

Los costes de personal incluyen las dietas

Estructura de costes del sector en Eslovaquia

- Ambas fuentes coinciden al señalar que las partidas correspondientes a **los costes de combustible y capital** (en este concepto se engloban los costes de amortización y los financieros) son las que tienen mayor peso sobre la estructura de costes expuesta, suponiendo conjuntamente cerca del 60% de los costes totales de explotación.
- Así, estos conceptos suponen cada uno alrededor de un 37%, en el caso del combustible y un 22% en el caso de los costes de capital sobre el coste anual.
- Los **costes de personal**, notablemente más reducidos en Eslovaquia que en el resto de los países de la UE-15, y que incluyen los salarios, cotizaciones a la seguridad social, dietas, etc., suponen entre un 15% y un 19% de los costes de explotación según datos de SPIM y NEA respectivamente. Bajo la rúbrica de **"Otros"** se incluyen gastos administrativos, de peajes, etc. y vienen a suponer en ambos casos en torno a un 10% del total.
- Se puede señalar que, en general, el **nivel de profesionalidad** en el sector es bajo lo que puede originar la desaparición de multitud de pequeñas empresas. A pesar de que sus costes son notablemente más reducidos que los de los países de la UE -en torno a 0,68 €/km-, especialmente debido a los bajos costes de personal, su productividad es inferior.

ESTRUCTURA DE COSTES DE LAS EMPRESAS ESLOVACAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.



Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

Capítulo 7.

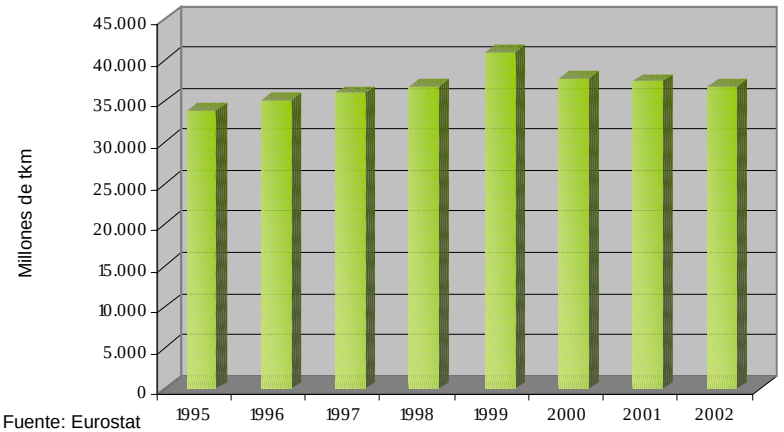
Análisis del sector en otros países

Capítulo 7.1. Selección de países europeos a analizar
Capítulo 7.2. Portugal
Capítulo 7.3. Francia
Capítulo 7.4. Alemania
Capítulo 7.5. Italia
Capítulo 7.6. Eslovaquia
Capítulo 7.7. Holanda
Capítulo 7.8. Polonia
Capítulo 7.9. Rumanía

Evolución del Transporte Internacional de mercancías por carretera en Holanda

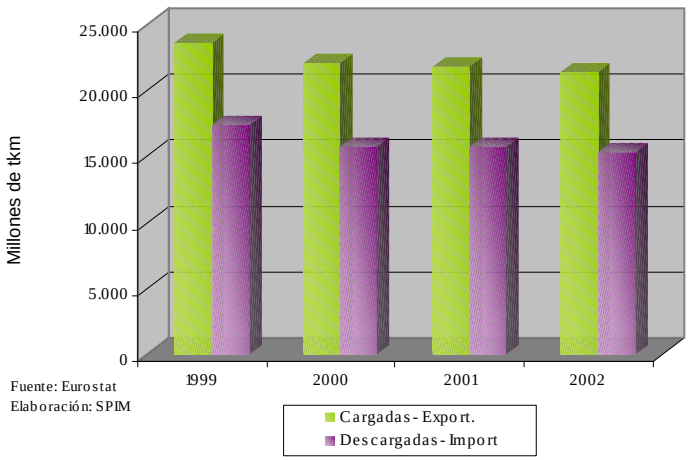
- En Holanda, el transporte internacional de mercancías por carretera, medido en toneladas*kilómetro, se caracteriza por presentar un comportamiento más o menos estable entre 1995 y 2002, con un promedio de 36.874 millones de ton*km, alcanzado su pico máximo en 1999 con 41.005 ton*km.
- No obstante, a partir de ese momento, se registra una paulatina disminución de las toneladas*kilómetro realizadas en el ámbito internacional. De este modo, en el año 2000 se registra un receso de las ton*km del 7,6% respecto de 1999; de igual manera, en 2001 se registra una disminución del 8,6% de las toneladas*km respecto a 1999, que se convierte en un decremento del 10% en 2002 respecto de las ton*km registradas en 1999.
- Este recorte de las toneladas*kilómetro del transporte internacional en Holanda, que se viene produciendo desde 1999, se da tanto en los flujos de importación como en los de exportación. En cualquier caso, las toneladas*kilómetro realizadas por las mercancías cargadas superan a las correspondientes a las descargadas.
- En lo que respecta al transporte triangular, en 2001 éste supuso 8.020 millones de toneladas-kilómetro, mientras que el de cabotaje fue de 2.002 millones de toneladas-kilómetro. Ambos representan respectivamente un 16,9% y 4,2% sobre el total de transporte internacional de este país en 2001.

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN HOLANDA (*)
Millones de tkm



Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN HOLANDA (*)
Millones de tkm



Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

(*) Estos datos no incluyen el transporte triangular y de cabotaje.

Estructura empresarial del sector de transporte internacional de mercancías por carretera en Holanda

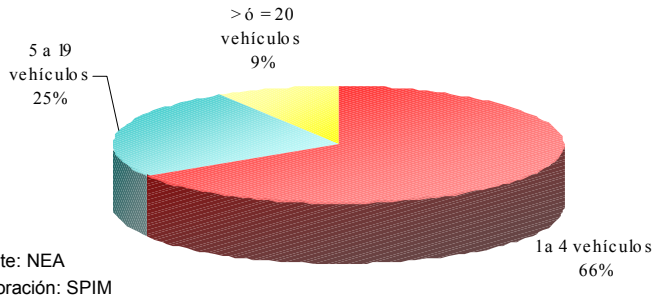
- **El número de empresas que realiza transporte internacional de mercancías por carretera en Holanda alcanza la cifra de 9.337**, siendo la pequeña empresa -con una flota media que oscila entre 1 y 4 vehículos - la que mayor presencia tiene en este sector -un 66,1% del total, que vienen a ser más de 6.000 empresas-.
- Algo más de 2.340 empresas -esto es un 25,1% del total- son de tamaño medio y poseedoras de una media de entre 5 y 19 vehículos. Y tan sólo el 8,8% restante de las empresas de transporte internacional tienen más de 20 vehículos -esto es un total de 822 empresas- .
- La flota total de vehículos que presta servicios de transporte internacional de mercancías por carretera asciende a 69.949 vehículos.
- Como resultado, se observa que **el tamaño medio** de una empresa de transporte internacional de mercancías por carretera en Holanda es bastante elevado con una media de **7,5 vehículos/empresa.**

DIMENSIÓN EMPRESARIAL DEL SECTOR TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN HOLANDA. 1-1-2004

Dimensión	Nº de empresas	%
100 o más vehículos	49	0,5%
50 a 99 vehículos	152	1,6%
20 a 49 vehículos	621	6,7%
5 a 19 vehículos	2.343	25,1%
2 a 4 vehículos	2.852	30,5%
1 vehículos	3.320	35,6%
Total empresas	**9.337**	**100%**
Total vehículos	**69.949**	
Media veh/emp	**7,5**	

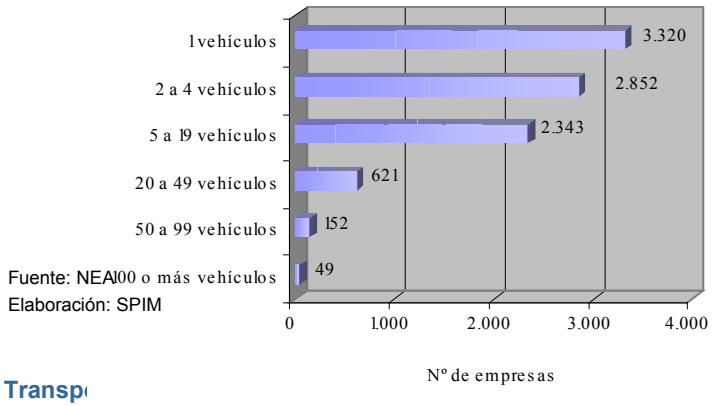
Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

DISTRIBUCIÓN DE LAS EMPRESAS DE TTE. INTERNACIONAL HOLANDESAS SEGÚN DIMENSIÓN - 1.1.2004



Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL SECTOR DE TRANSPORTE COMUNITARIO EN HOLANDA



Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

Estructura de costes del sector en Holanda

- La estructura de costes de una empresa holandesa de transporte internacional de mercancías es la que se muestra a continuación, partiendo de unas características-tipo de los vehículos, ya descritos en capítulos anteriores y que hacen referencia al tipo de vehículo utilizado, al kilometraje anual recorrido, al consumo del vehículo, etc.
- De este modo, y de acuerdo con la información proporcionada por NEA Transport and Research, la partida con más peso sobre los costes de explotación de una empresa de transporte internacional de mercancías por carretera en Holanda es la de **personal,** que supone el 36,9% sobre **un total de 151.367 €/año/vehículo**.
- Le siguen los **costes de combustible y capital** -que incluye tanto los costes correspondientes a la amortización como a la financiación del vehículo-, con un 25,6% y 15,2% del total respectivamente.

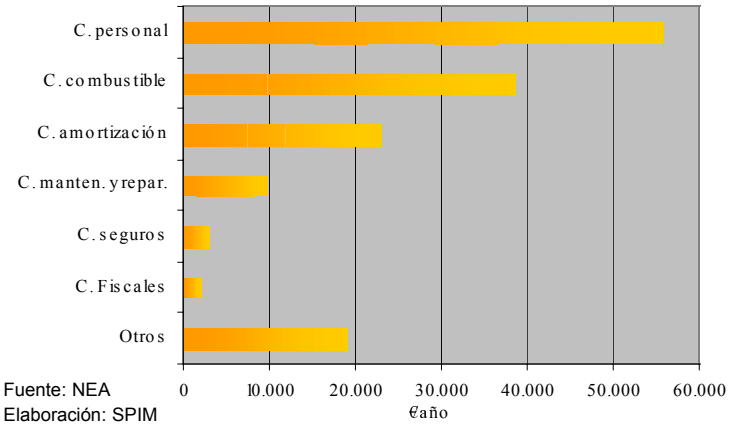
COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN HOLANDA. DATOS DE NEA. 2003 (140.000 Km/ año)

Costes por vehículo	(€/año)
C. capital (amort.+ financ. vehículo)	23.000
Personal de conducción	55.860
Seguros del vehículo	3.000
Cargas fiscales	2.000
Costes fijos	**83.860**
Combustible	38.707
Neumáticos, manten. y reparac.	9.800
Otros	19.000
Costes variables	**67.507**
Costes directos	**151.367**

Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

Los costes de personal incluyen las dietas

ESTRUCTURA DE COSTES DE LAS EMPRESAS HOLANDESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.



Fuente: NEA
Elaboración: SPIM

Capítulo 7.

Análisis del sector en otros países

Capítulo 7.1. Selección de países europeos a analizar
Capítulo 7.2. Portugal
Capítulo 7.3. Francia
Capítulo 7.4. Alemania
Capítulo 7.5. Italia
Capítulo 7.6. Eslovaquia
Capítulo 7.7. Holanda
Capítulo 7.8. Polonia
Capítulo 7.9. Rumanía

El sector del transporte de mercancías por carretera en Polonia

- Con motivo de la reciente incorporación de Polonia a la Unión Europea, y de manera análoga a lo que se ha hecho con Eslovaquia, se analiza más detalladamente el sector polaco de transporte de mercancías por carretera que en el resto de países, haciendo referencia a cuestiones tales como las condiciones de acceso al mercado y la normativa social y fiscal aplicable al mismo, etc.

ACCESO AL MERCADO

- Desde el 1 de Mayo de 2004 el acceso al mercado para el transporte internacional de personas y mercancías está totalmente liberalizado. De este modo, las autoridades polacas no han introducido régimen transitorio alguno, ni han establecido limitaciones de acceso al mercado a través de barreras o restricciones administrativas.
- Sin embargo, **Polonia fue obligada a aceptar las estipulaciones de la Comisión Europea relativas a la existencia de un período de transición de tres años tras la entrada a la UE,** de tal manera que los operadores polacos no podrán realizar operaciones de cabotaje en otras partes de la UE. Asimismo, los operadores de otros países de la UE tampoco podrán llevar a cabo este tipo de operaciones en Polonia durante este período.
- Del mismo modo, en el borrador del Tratado de Adhesión, la Comisión Europea señalaba que sería posible ampliar este período transitorio de 3 años, con dos años adicionales si el nuevo Estado Miembro no ha cumplido las condiciones establecidas por la Legislación Comunitaria de Transporte por Carretera o si otro Estado Miembro puede demostrar que hay una crisis en dicho sector.
- Por otro lado, los Estados Miembros de la UE son libres para autorizar operaciones de cabotaje, parciales o totales, entre ellos según acuerdos bilaterales. De este modo, las autoridades polacas ya han iniciado conversaciones con otros países miembros en esta materia.
- Los requisitos que se han de cumplir para obtener la licencia **para operar en el mercado polaco del transporte de mercancías por carretera** aparecen recogidos en:
  - La Ley del 6 de septiembre de 2001 de Transporte por Carretera
  - La Regulación del Ministerio de Infraestructuras del 29.11.2001

El sector del transporte de mercancías por carretera en Polonia

- Las condiciones para poder actuar en el mercado del transporte por carretera se establecen en el artículo 5 de la Ley del 6 de septiembre de 2001, así pues:
  - Se necesita la **obtención de una licencia** para la realización de transporte por carretera.
  - Dicha licencia será concedida por un **período de tiempo limitado**, en ningún caso, inferior a 2 años y superior a 50 años, a petición del empresario.
- **Se le otorgará al empresario dicha licencia si cumple los siguientes requisitos:**
  - Las personas que lleven a cabo cualquier tipo de actividad económica deben cumplir la condición de **honorabilidad**. Esto implica:
    - ⇨ No haber sido condenado por crímenes premeditados, esto incluye: ofensas penales y fiscales, las ofensas contra la seguridad en el tráfico por carretera, contra la propiedad, la protección del ambiente o de las condiciones de trabajo o contra cualquier otra provisión referente a la ejecución de la profesión; o
    - ⇨ No haber sido declarado no apto para ser operador de transporte
  - Al menos una de las personas a cargo de la empresa debe ostentar **el certificado de capacitación profesional.**
  - Estar en posesión del título legal de la propiedad del / de los vehículo/os a motor a usar en la actividad de transporte; cumpliendo dichos vehículos los requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable para el desarrollo de dicha actividad
  - Tener una **adecuada situación financiera** asegurada en forma de fondos financieros disponibles durante toda la validez de la licencia, garantías o fianzas bancarias, fianzas de personas naturales o jurídicas, bonos del estado y otros comprobantes por una cantidad igual a:
    - ⇨ 9.000 euros – por el primer vehículo de motor para la actividad de transporte por carretera
    - ⇨ 5.000 euros – por cada vehículo de motor adicional

El sector del transporte de mercancías por carretera en Polonia

- **Tanto el empresario autónomo que realice transporte por carretera, como los conductores por él empleados,** deben:
  - ⇨ Estar en posesión de los certificados y cualificaciones exigidas en la legislación relativa al Transporte por Carretera
  - ⇨ No haber sido condenado por crímenes premeditados contra la seguridad en en transporte por carretera, contra la propiedad, contra la protección del medioambiente,...

❑ Todos estos requisitos ya han adoptado la normativa europea, si bien, el relativo a la capacidad financiera ha disfrutado de una etapa intermedia de armonización, que implicaba la exigencia del pago de 3000 € para el primer vehículo y 1000€ por cada vehículo adicional. No obstante desde 01.01.04 está también armonizado.

NORMATIVA FISCAL

❑ En Polonia el pago de **la euroviñeta** se aplica a todos los operadores de más de 4 ejes y va desde 12 €/día, hasta 514 € /anual.

❑ El **impuesto de circulación** (de carácter anual) asciende a 551 €/año para vehículos con suspensión neumática y 753 €/año para aquellos que tengan otro tipo de suspensión.

❑ El **combustible** también está sujeto a una impuesto de 298 €/tonelada.

❑ Otro tipo de impuestos aplicable al transporte son:

- La Ecotasa: 10 €/ton y 4 €/ton de combustible consumida para vehículos no europeos y europeos respectivamente.
- Por emisión de ruidos: 13 €/decibelio.
- Tasa por emisión de licencias.
- Tasa por emisión de permisos bilaterales y multilaterales.
- Tasa por emisión de copias certificadas de las licencias.

El sector del transporte de mercancías por carretera en Polonia

NORMATIVA SOCIAL

- En lo que respecta a **la jornada laboral**, se cumple la normativa europea de tiempos de conducción y descanso.
- Por otro lado, existen requisitos de formación para operadores nacionales e internacionales; no obstante, aún no se han adoptado los requisitos para conductores de vehículos de más de 3,5 toneladas u 8 pasajeros.
- Actualmente es obligatorio el uso del tacógrafo manual, estando pendiente de implantación el uso del tacógrafo digital.

INFRAESTRUCTURA VIARIA DEL SECTOR TRANSPORTE

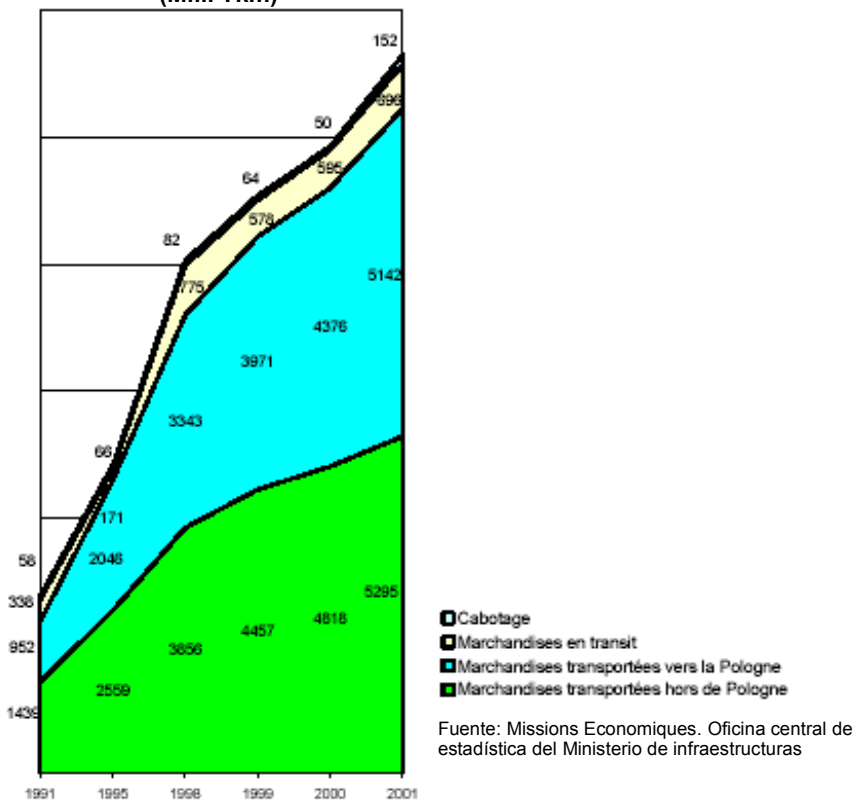
- Uno de los obstáculos, si no el más importante, al desarrollo de este sector es **la falta de infraestructuras de carreteras y autopistas en Polonia**. El mal estado de las carreteras y autopistas no sólo afecta al tiempo de transporte sino que además obliga a reparaciones más frecuentes de los vehículos (datos estadísticos revelan que cerca del 40% de los vehículos pesados de transporte de mercancías polacos necesita una revisión).
- Según la Dirección General de Carreteras Nacionales y Autopistas (GDDKiA), **la red de carreteras polaca asciende a 377.000 km, de los cuales únicamente 248.000 km pueden ser efectivamente utilizados para el transporte de mercancías**, soportando incrementos del orden del 40% en los flujos de vehículos entre 1995 y el año 2000. Polonia se comprometió en reforzar en 1.650 km la superficie de su red de carreteras.
- En este país, el peso admitido por eje es superior en la UE que en Polonia, acordándose un período de transición hasta 2010 para limitar el peso por eje a 11,5 toneladas.
- Grupos de presión apuestan por la idea del transporte combinado, con el fin de prevenir el rápido deterioro de las redes viarias, disminuir la polución atmosférica y acústica y también para dar empuje a la infraestructura ferroviaria polaca -PKP-.

El mercado del transporte de mercancías por carretera en Polonia

- El volumen de mercancías transportadas por carretera en Polonia se ha mantenido prácticamente estable desde mediados los 90, con la excepción del **transporte internacional que ha experimentado un fuerte aumento**. Sin embargo, el mercado evoluciona rápidamente y los prestatarios de servicios polacos, cuyos costes son inferiores a las de Europa Occidental, buscan nuevas posibilidades de desarrollo ampliando los campos de sus actividades, asociándose o fusionándose con empresas extranjeras racionalizando al mismo tiempo la utilización de su flota de vehículos.

- En lo que se refiere al transporte internacional de mercancías, la distancia media recorrida fue de 1.064 kilómetros, y las empresas que en 2001 contabilizaban más de 9 empleados efectuaron el transporte internacional de 10,8 millones de toneladas, que se repartieron del siguiente modo:
  - 47% del mismo correspondía a flujos de importación, que entre 1995 y 2001 experimentó un aumento del 151%
  - 46% del total del transporte internacional correspondía a flujos de exportación; desde 1995 el aumento experimentado es de un 107%.
  - 6% del transporte internacional correspondía a flujos en tránsito
  - El resto corresponde al cabotaje (transporte realizado por empresas polacas fuera del territorio nacional), que entre 1995 y 2001 el experimentó un aumento de un 130%

VOLUMEN DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS REALIZADO POR EMPRESAS POLACAS (Mill. Tkm)

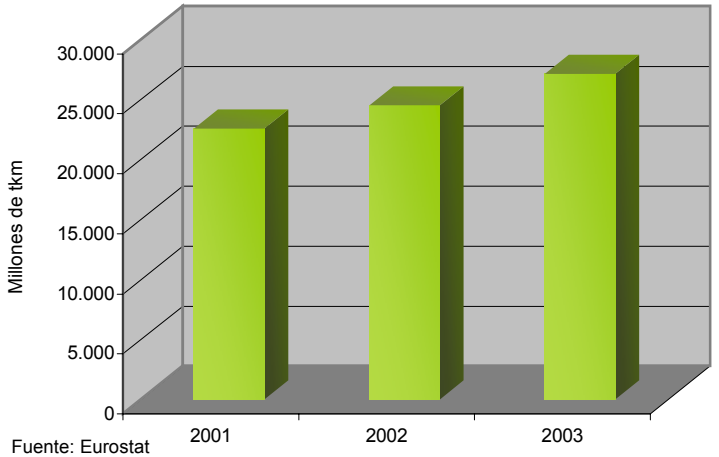


Fuente: Missions Economiques. Oficina central de estadística del Ministerio de infraestructuras

El mercado del transporte de mercancías por carretera en Polonia

- Datos más recientes, confirman la tendencia creciente del **transporte internacional** de mercancías por carretera en Polonia. En este sentido, el período 2001-2003 se caracteriza por el aumento de las toneladas kilómetro realizadas, superando los 20.000 millones de t-km. En dicho trienio el transporte internacional ha aumentado un 20% al pasar de los 22.593 millones de toneladas kilómetro transportadas en 2001 a los 27.166 millones transportados en 2003.
- El crecimiento del volumen de las mercancías transportadas en el ámbito internacional es el factor de desarrollo más importante de las empresas de transporte polacas. Sin embargo, ya se están perfilando otras oportunidades derivadas de su adhesión a la UE.
- Con anterioridad a 1989, el transporte por cuenta propia representaba en torno al 50% del volumen de transporte. Esta cuota se ha ido reduciendo hasta estabilizarse en torno a un 30%.

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN POLONIA (*)
Millones de tkm



Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

- Según datos de 2001, las empresas de transporte realizaban 2/3 del transporte de mercancías expresado en toneladas-kilómetro:
  - Los profesionales del transporte acaparan en general, los recorridos más largos (131 km por término medio).
  - Las empresas productoras que disponen de sus propios medios logísticos, realizan los recorridos de menor distancia (37 km de media).
  - Aun así, en un proceso que ya ha comenzado en Polonia, las empresas de transporte polacas se orientan hacia una cooperación con los productores y los distribuidores para lograr una externalización eficaz de sus necesidades logísticas.

(*) Estos datos no incluyen el transporte triangular y de cabotaje.

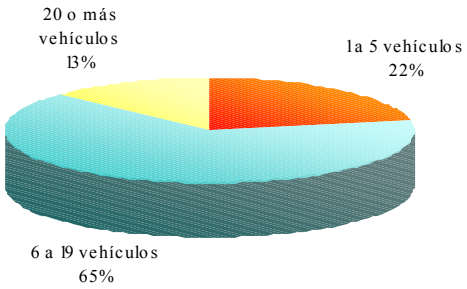
Estructura empresarial del sector en Polonia

- El mercado de transporte de mercancías por carretera está constituido por las empresas profesionales de transporte -realizan el transporte por cuenta ajena- y aquellas que lo realizan por cuenta propia.
- La actividad de transporte está fuertemente regulada por el Estado polaco que, como ya se ha comentado anteriormente, se adapta a la legislación estándar europea. Las empresas de transporte deben tener una licencia o permiso para ofrecer la prestación de un servicio concreto y regular, y deben estar registradas. La prestación del transporte internacional también está sometido a un permiso internacional y las empresas que tienen sus propios medios de transporte -ejerciéndolo por cuenta propia-, deben obtener un certificado.
- Según el Registro del Ministerio de Infraestructuras, el número de empresas que ofrece servicios de transporte asciende a 78.000, de las cuales alrededor de **8.600 operan en el ámbito internacional.**
- Las empresas de capital privado son predominantes, y en 2001 transportaron (nacional + internacional) el 97% de las toneladas y realizaron el 97% de las ton*km, siendo insignificante la presencia de empresas estatales.
- Polonia tiene un parque de vehículos de transporte de mercancías por carretera (operativos tanto en el ámbito nacional como en el internacional) muy numeroso. Así, el parque de vehículos polaco utilizados para el transporte de mercancías (por cuenta propia y por cuenta ajena) ascendía en el año 2001 a 2,3 millones de unidades, el 30% de los cuales (734.000 vehículos) corresponde a remolques y semirremolques.
- Para el transporte de **materiales líquidos y gaseosos** se registran 5.600 camiones, 7.300 semirremolques y 2.100 remolques. El número de **vehículos refrigerados o isotérmicos** es ligeramente superior: 20.400 camiones, 4.700 semirremolques y alrededor de 900 remolques.
- **Las principales empresas de transporte, aquellas con más de 9 empleados**, y que en 2001 sumaban 1.691 empresas, **configuran el núcleo del transporte de mercancías por carretera en Polonia**. En este sentido, es destacable el hecho de que aunque el número de vehículos de las empresas con más de 9 empleados, apenas represente el 2% de la flota total, el volumen total de mercancías transportadas por ellos sea del 22% (en toneladas-kilómetro).

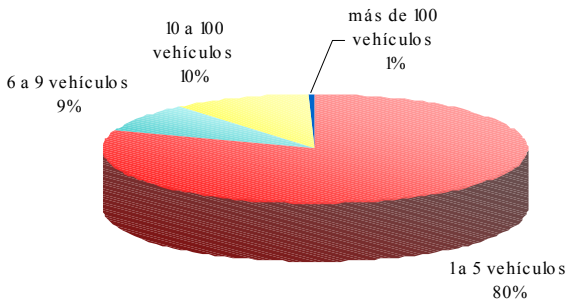
Estructura empresarial del sector en Polonia

- El 44% de estas empresas con más de 9 empleados son propietarias de una flota de entre 6 y 9 vehículos, y sólo alrededor de 49 empresas tienen más de 100 camiones y remolques. La flota de vehículos de estas empresas se estructura del siguiente modo:
  - 11.200 camiones, cuya capacidad total asciende a 90.500 tons
  - 12.800 cabezas tractoras
  - 4.900 remolques, con capacidad para 46.700 toneladas
  - 14.100 semiremolques, con capacidad para 340.800 toneladas
- El sector del transporte de mercancías por carretera (nacional+internacional) está compuesto, según datos del Ministerio de Infraestructuras polaco, en un 22% por pequeñas empresas cuya flota no supera los 5 vehículos, en un 65% por empresas propietarias de entre 6a 9 vehículos -empresas de tamaño medio-, y en un 13% por empresas con 20 o más vehículos.
- En el caso del transporte de ámbito internacional, aproximadamente un 80% de las empresas (datos basados en cálculos estimativos realizados por SPIM) son pequeñas (menos de 5 vehículos) y el 20% restante tiene una flota superior a los 6 vehículos, siendo éstas empresas las que realizan el mayor volumen del transporte.

ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. 2001 (nacional+internacional)



ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. 2001



(*) La estructura de las empresas de transporte internacional se basa en estimaciones realizadas por SPIM

Estructura empresarial del sector en Polonia

- **El parque de vehículos de transporte internacional es de 27.854 vehículos.** A partir de este dato y teniendo en cuenta que alrededor de 8.530 empresas son de transporte internacional, la dimensión media de una empresa polaca de transporte de mercancías por carretera es de 3,2 vehículos /empresa.
- El sector del transporte en Polonia es uno de los servicios que más rápidamente ha evolucionado y que ofrece una mayor competencia en Europa. Es relevante **la implantación de empresas de transporte extranjeras en Polonia**:
  - Llevan relativamente poco tiempo en el mercado de transporte, pero están adquiriendo mucha fuerza, suponiendo cada vez una mayor competencia a las grandes empresas polacas.
  - Son generalmente empresas grandes, aunque cada vez es más importante la presencia de las empresas pequeñas en el sector.
  - Si bien tienen más experiencia en Europa, todavía se encuentran con las dificultades del mercado polaco (aduanas, las empresas polacas productoras polacas siguen "confiando" más en las empresas polacas de transporte).
  - Muchas veces su actividad principal no es el transporte en sí, el cual subcontratan, sino más bien las actividades complementarias del transporte: almacenaje, distribución y principalmente agentes de aduanas.

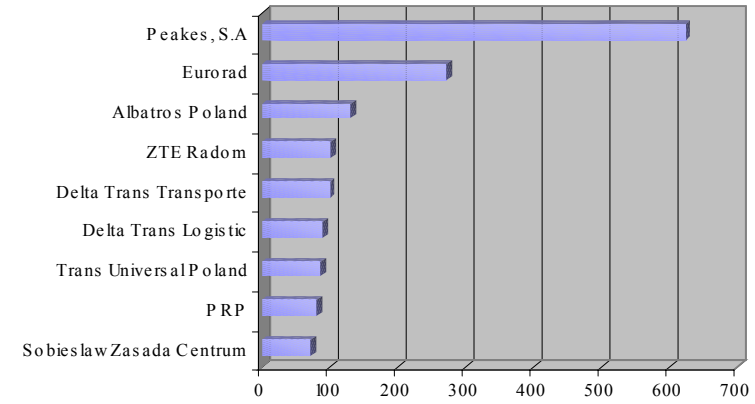
TAMAÑO DEL SECTOR DE TTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN POLONIA (*)

Nº de vehículos	Nº empresas	%
1 a 5 vehículos	6.909	80%
6 a 9 vehículos	744	9%
10 a 100 vehículos	898	10%
más de 100 vehículos	49	1%
Total empresas	**8.600**	**100%**
Total vehículos	**27.854**	
Media veh/emp	**3,2**	

Fuente: International Road Transport Union. 2003
Missions Economiques
Elaboración: SPIM

(*) La estructura de las empresas de transporte internacional se basa en estimaciones realizadas por SPIM

Nº DE LICENCIAS COMUNITARIAS DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DE TRANSPORTE POLACAS



Fuente: Missions Economiques. 2003
Elaboración: SPIM

Estructura de costes del sector en Polonia

- Tomando como referencia las características generales de los vehículos que realizan transporte internacional de mercancías por carretera -ya detalladas en capítulos anteriores-, y a partir de la información recopilada recientemente por SPIM para la realización de otros estudios (datos de 2003), se estima que **el coste medio de explotación de un vehículo de transporte internacional en Polonia se encuentra en torno a los 95.359 €/año.**
- Los costes de combustible suponen el 32% de los costes de explotación de una empresa de transporte internacional en Polonia, debiendo tenerse en cuenta que se han tomado los precios polacos del gasóleo sin IVA y con Impuestos Indirectos a Octubre de 2004, pues se parte del supuesto que el repostaje se realiza en el mismo país.
- La siguiente partida más importante en porcentaje es la correspondiente a los costes de personal que representan un 21,6% de los costes directos totales, seguida por los costes de amortización y financiación del vehículo -19,3% del total-, y los costes de neumáticos, mantenimientos y reparaciones -11,4%-.

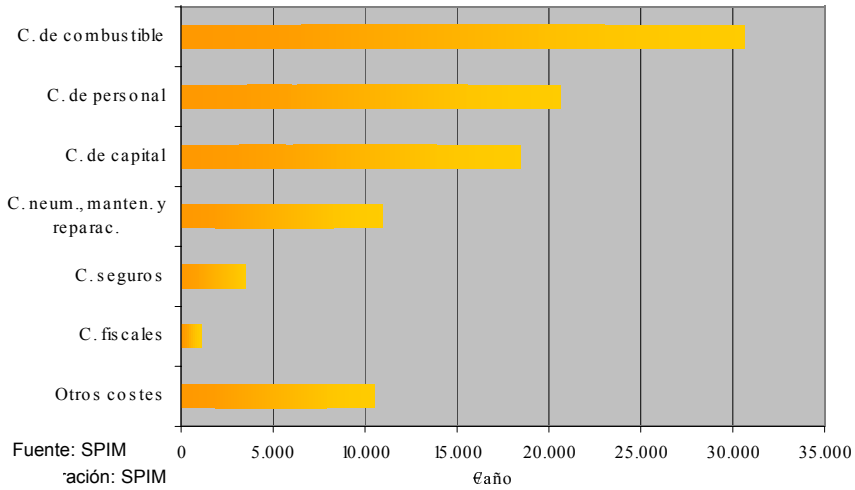
COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN POLONIA
(140.000 Km/año)

Costes por vehículo (€/año)	
Amortización del vehículo	15.955,5
Financiación del vehículo	2.528,2
Personal de conducción	20.662,1
Seguros del vehículo	3.454,5
Costes fiscales	1.065,0
Costes fijos	**43.665,3**
Combustible	30.690,7
Neum., Mº y Rep.	10.503,3
Peajes	10.500,0
Costes variables	**51.693,9**
Total Costes directos	**95.359,2**

Fuente: Estudios anteriores de SPIM. 2003

Los costes de personal incluyen las dietas

ESTRUCTURA DE COSTES DE LAS EMPRESAS POLACAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



Fuente: SPIM
Elaboración: SPIM

Capítulo 7.

Análisis del sector en otros países

Capítulo 7.1. Selección de países europeos a analizar
Capítulo 7.2. Portugal
Capítulo 7.3. Francia
Capítulo 7.4. Alemania
Capítulo 7.5. Italia
Capítulo 7.6. Eslovaquia
Capítulo 7.7. Holanda
Capítulo 7.8. Polonia
Capítulo 7.9. Rumanía

El sector del transporte de mercancías por carretera en Rumania

- De forma análoga a lo que se ha hecho con los nuevos países de la Unión Europea analizados -Eslovaquia y Polonia-, y con motivo de la próxima adhesión de Rumania a la UE en el año 2007, se expone a continuación la situación del sector de transporte de mercancías por carretera en Rumania, analizando cuestiones tales como las condiciones de acceso al mercado, normativa social y fiscal aplicables al mismo o las infraestructuras de transporte.

ACCESO AL MERCADO DE TRANSPORTE

- Los requisitos necesarios para poder ejercer la actividad del transporte de mercancías por carretera están sufriendo un proceso de armonización progresiva con los estándares de la Unión Europea:
  - **Honorabilidad**: faltan algunos requerimientos para su completa armonización con lo establecido para los países miembros de la UE
  - **Capacidad financiera**. Este requisito se armoniza progresivamente, para los operadores de transporte nacional e internacional hasta la completa transposición de la norma el 01.01.2006, aplicando:
    - ⇨ 3000 por el primer vehículo/1500 € por cada vehículo adicional, desde 01.01.2003
    - ⇨ 6000 por el primer vehículo/3000 € por cada vehículo adicional, desde 01.01.2005
    - ⇨ Hasta finalmente llegar a 9000/5000 €, estándar de la UE.
  - **Capacitación profesional**: faltan algunos requerimientos para su completa armonización con lo establecido para los países miembros de la UE. Si bien ya se exigen requisitos de formación para conductores de vehículos de más de 3,5 ton ú 8 pasajeros.

NORMATIVA SOCIAL

- En lo que se refiere a la normativa de **tiempos de conducción y descanso**, se aplica la correspondiente a los operadores de transporte internacional. Para el nacional, será progresiva su introducción hasta el 01.01.06
- El **uso del tacógrafo** es obligatorio para todos lo operadores; actualmente se ha comenzado con el proceso de formación sobre el uso del tacógrafo digital.

El sector del transporte de mercancías por carretera en Rumania

NORMATIVA FISCAL DEL SECTOR TRANSPORTE

- Desde el 1 de Julio de 2002, los propietarios de vehículos de transporte de mercancías y viajeros pagan una tasa por el uso de la infraestructura viaria denominado **"ro-viñeta"**. Se comienza aplicando con un 30% de los niveles de la UE tanto a operadores de transporte nacional como internacional, y a compañías rumanas y extranjera. Por tanto, afecta a todos los vehículos de transporte de mercancías cuyo un peso supera las 12 toneladas, y será aplicable en función del número de ejes y de las emisiones tóxicas del vehículo. La armonización se fija para el año 2008.
- Los usuarios de la infraestructura de transporte por carretera, que tengan sus vehículos registrados en otros estados deben pagar la "ro-viñeta" según el tiempo de ruta y los descansos realizados, en la red de carretera de Rumania. Existirá la opción del pago de la "ro-viñeta" por un día, 7 días, 6 meses y un año.
- Esta viñeta se podrá solicitar en la Administración Nacional de Carreteras y en las Oficinas de Correos de Rumania.
- La introducción de la ro-viñeta paso a paso desde el 1.07.2002 para los vehículos de transporte de mercancías con un tonelaje igual o superior a 12 toneladas se recoge en la siguiente tabla:

Nº de Ejes	Tiempo en ruta y descansos en Rumania	Tarifa en euros entre el 1 Julio 2002-31 Diciembre 2004			Tarifa en euros entre el 1 Enero 2005-31 Diciembre 2007			Tarifas en euros después de 1 Enero 2008		
		NON-EURO	EURO I	EURO II and over	NON-EURO	EURO I	EURO II and over	NON-EURO	EURO I	EURO II and over
Max 3 ejes (incluido)	1 dia	2	2	2	5	5	5	8	8	8
	7 dias	10	9	8	19	17	15	32	29	25
	30 dias	35	31	27	69	61	54	115	102	90
	6 meses	173	153	135	346	306	270	576	510	450
	12 meses	288	255	225	576	510	450	960	850	750
Min. 4 ejes (incluido)	1 dia	2	2	2	5	5	5	8	8	8
	7 dias	16	14	13	31	28	25	52	47	42
	30 dias	56	50	45	112	101	90	186	168	150
	6 meses	279	252	225	558	504	450	930	840	750
	12 meses	465	420	375	930	840	750	1,55	1,4	1,25

El sector del transporte de mercancías por carretera en Rumania

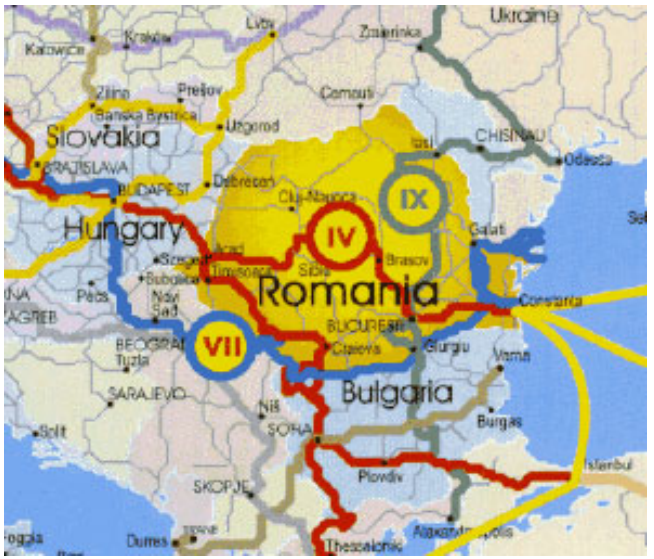
- Desde el 01.01.2003 el **impuesto anual de circulación** es de 200 € - 285 €, según la suspensión del vehículo. Se prevé alcanzar la armonización total para el año 2011. El **impuesto aplicable sobre el combustible** en Rumania es de 115 €/tonelada.
- Por otro lado, los operadores rumanos están sujetos al pago por **el cruce de puentes**, y al pago de la **ecotasa**. Además, los vehículos extranjeros registrados -cuando no existen exenciones recíprocas por acuerdos bilaterales- pagan una **tasa de tránsito** de 0,023 US $/km y puede llegar a ser hasta de 400 US $ si se cruza todo el territorio rumano.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN RUMANIA

- En general, el estado de las infraestructuras en Rumania, aún no se adapta al estándar europeo. Por este motivo, y de cara a la entrada de Rumania en la UE en 2007, el Gobierno rumano ha establecido como objetivo prioritario la **modernización de las infraestructuras**. Para ello ha diseñado una serie de estrategias concretas, que contemplan diferentes fases y proyectos para cada uno de los subsectores.
- **Rumania es uno de los principales receptores de fondos en el ámbito de infraestructuras de transporte**. En lo que respecta a los **fondos procedentes de la Unión Europea**, es el país del Este que más fondos pre-adhesión recibe después de Polonia, cerca de 700 millones de euros al año. Recibe, además, de **otras instituciones financieras multilaterales** un importante volumen de fondos que, en gran medida, también se destinan a financiar infraestructuras. Adicionalmente, se encuentra entre los tres primeros clientes del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (junto con Rusia y Polonia), y recibe numeroso préstamos del Banco Europeo de Inversiones y del Banco Mundial.
- La red rumana de carreteras consta de 78.492 Km., de los que el 18,21% son carreteras nacionales por las que circula el 60% del tráfico viario. Sólo existen 114 Km. de autopistas que unen la capital con Pitesti. Actualmente está en marcha el proyecto de construcción de la autopista Bucarest.Festesti-Cernavoda. Asimismo, existe un plan del gobierno para la modernización de las carreteras similar al PLAN REDIA español. Si se tiene en cuenta la población y la superficie del país, la infraestructura viaria rumana presenta la densidad de carreteras más baja de Europa central (30,8 por cada 100 Km2).

El sector del transporte de mercancías por carretera en Rumania

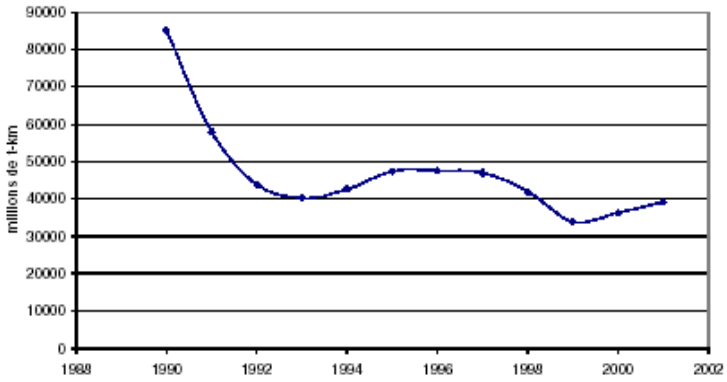
- La característica más destacable de las redes viales de Rumania es que **forman parte de los corredores transeuropeos IV y IX** :
  - El **corredor IV** penetra en el país a través de la frontera húngara y lo atraviesa de Oeste a Este. En Arad se divide en dos tramos, uno que pasa por Timisoara y Craiova y la frontera con Bulgaria, y otro hacia Bucarest pasando por Brasov y Ploiesti, y desembocando en Constanza en el Mar Negro.
  - El **corredor IX** por su parte atraviesa el país de Norte a Sur, desde la República de Moldavia hasta Bulgaria, atravesando Bacau, Buzau, Ploiesti y Bucarest.
- Como ya se ha mencionado, el objetivo prioritario para el Ministerio dentro de sus estrategias para la mejora de las infraestructuras de transporte, es el de modernización de las vías de comunicación terrestres incluidas en los corredores paneuropeos. Para su consecución, el programa de desarrollo de las infraestructuras viales pretende el desarrollo de las infraestructuras a través de la rehabilitación, modernización y desarrollo de las carreteras nacionales, la mejora de las condiciones de viaje, y el aumento de la seguridad de los viajeros. El principal programa de autopistas y carreteras nacionales de cuatro carriles fue aprobado por la ley 1 de 10 de enero de 2002. Las principales fases del programa de desarrollo de las infraestructuras viales son:
  - Construcción de autopistas y ensanchamiento de las carreteras nacionales para convertirlas en carreteras de cuatro carriles.
  - Rehabilitación de las carreteras nacionales.
  - Rehabilitación básica-primaria de las carreteras nacionales.



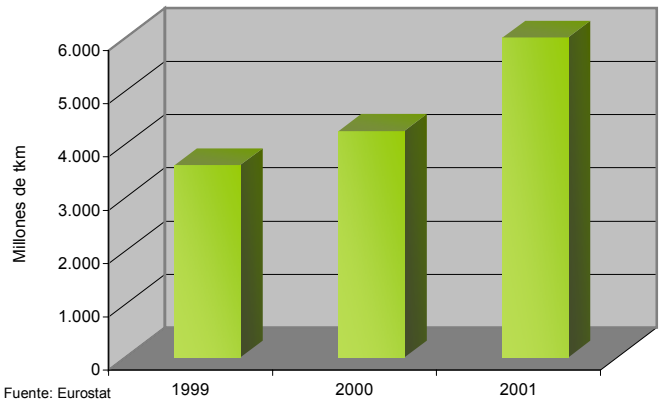
El mercado de transporte de mercancías por carretera en Rumania

- La transición económica ha estado marcada por un **fuerte descenso de los volúmenes de transporte desde 1990**. La caída más fuerte se produjo entre 1990 y 1992, en que el volumen se redujo a la mitad. Especialmente, los tráficos ligados al comercio con la Unión Soviética disminuyeron fuertemente en este período. A partir de 1993, los flujos se estabilizan.
- Al mismo tiempo, y desde 1990 hasta 2002 se ha producido un notable **cambio de la distribución modal del transporte** de mercancías en Rumanía. El ferrocarril que era el modo de transporte predominante, y encaminaba el 67% de los tráficos en 1990, ha reducido drásticamente su cuota de mercado que ha pasado a ser del 41%. La carretera, por el contrario, ha ido incrementando paulatinamente su participación que ha evolucionado del 24% en 1990 a casi el 50% -47,4%- en 2002.
- En cuanto al transporte internacional de mercancías por carretera, la información disponible (expresada en ton-Km) revela que entre 1999 y 2001, las toneladas kilómetro realizadas se han incrementado en un 20%.

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS EN RUMANÍA

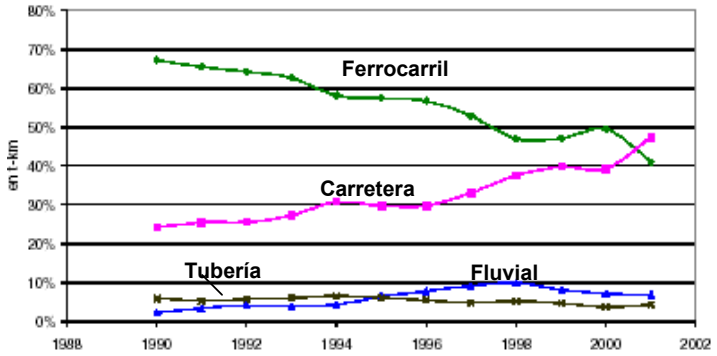


EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN RUMANIA (*)
Millones de tkm



Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN RUMANÍA



(*) Estos datos no incluyen el transporte triangular y de cabotaje.

Estructura empresarial del sector de transporte de mercancías por carretera en Rumania

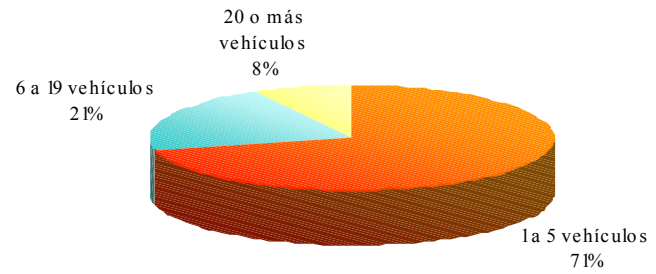
- La información relativa a la estructura empresarial del sector de transporte rumano es muy limitada, únicamente se puede afirmar que **el sector del transporte por carretera en Rumania se encuentra muy atomizado**, de tal manera que la flota de vehículos de las empresas de más de 50 vehículos tan sólo representan el 3% de la flota total. Sobre el sector de transporte internacional no se dispone de datos.
- En este sentido, la información disponible en relación con el sector transporte en su conjunto -relativa al año 2000-, revela que el número de empresas de transporte de mercancías por carretera en Rumania asciende a un total de **6.119 empresas**, 4.368 de las cuales, que representan un 71% del total, tienen en plantilla entre 0 y 5 empleados, 1.267 tienen entre 6 y 19 empleados -esto el un 21%-, correspondiendo el 8% restante a empresas con más de 20 empleados.

ESTRUCTURA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN RUMANIA. 2000

Nº de vehículos	Nº de empresas	%
0 a 5 empleados	4.368	71%
6 a 9 empleados	853	14%
10 a 19 empleados	414	7%
20 a 49 empleados	282	5%
50 o más vehículos	202	3%
Total empresas	**6.119**	**100%**

Fuente: Newcronos - Eurostat
Elaboración: SPIM

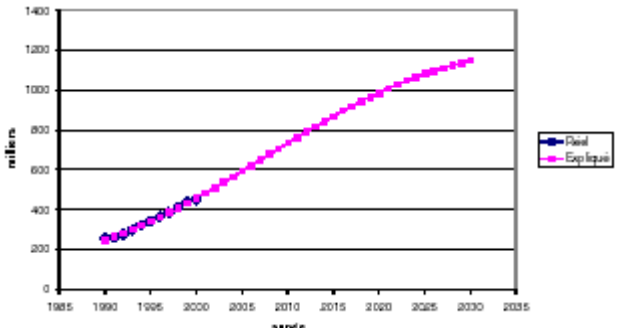
ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (nacional+internacional)



El principal problema que se plante en la prestación del transporte internacional de mercancías por carretera en Rumania es la escasez de autorizaciones de acceso al mercado

- Las empresas extranjeras de transporte de mercancías por carretera que residen en Rumania reciben el mismo tratamiento que las empresas nacionales, existiendo un nivel medio de competencia.
- En cuanto al mercado de transporte internacional de mercancías por carretera, el principal problema que se plantea es **la escasez de autorizaciones de acceso al mercado o permisos** para varios países europeos, tales como Austria, Bélgica, Francia, Hungría y Eslovenia, así como problemas para la obtención del visado para los conductores profesionales (por ejemplo, Italia).
- En este sentido las autoridades consideran necesario promover la liberalización del mercado, agilizar la emisión de visados para los conductores profesionales, especialmente en el caso de Italia, así como reducir e incluso eliminar impuestos de valor añadido para los servicios de transporte internacional de mercancías y viajeros.
- El gráfico adjunto recoge la evolución del **parque de vehículos rumanos de transporte de mercancías por carretera** entre los años 1990 y 2000, así como la evolución prevista más a largo plazo -horizonte temporal 2030-. El cálculo -realizado por extrapolaciones en función de la motorización actual en Francia-, estima que en un plazo aproximado de 24 años, el parque de vehículos de transporte de mercancías por carretera será de cerca de 1,3 millón de vehículos de transporte de mercancías por carretera. Produciéndose una ralentización en la velocidad de la progresión del parque hacia el año 2020.

PREVISIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



Fuente: "Les transport dasn une économie en transition: léxemple de la roumanie"

Estructura de costes del sector en Rumania

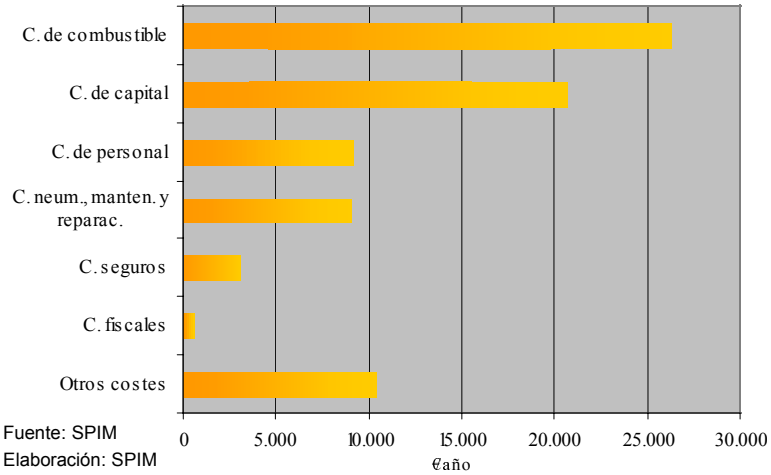
- Al igual que en el resto de países, se supone que el vehículo utilizado para realizar las operaciones de transporte internacional por carretera en Rumania, es un vehículo articulado con las mismas especificaciones técnicas que las descritas para el resto de países. A partir de estas hipótesis y de la información recopilada por SPIM para la realización de otros estudios (datos de 2003), se estima que el **coste medio de explotación de un vehículo de transporte internacional de mercancías por carretera en Rumania es de 79.283 €/año.**
- De este modo, Rumania es el país, de todos los analizados en el presente capítulo, que menores costes de transporte soporta anualmente por vehículo. Así, el coste atribuible al **combustible** es el concepto que más peso tiene sobre la estructura de costes con el 33% de los costes directos totales, seguido de los **costes de amortización y financiación del vehículo**, que suponen poco más del 26% del total. Los **costes de personal** son los más bajos de todos los países analizados con un total de 9.157€/año, representando el 11,5% de los costes totales. Los costes de neumáticos, mantenimiento y reparaciones -que también suponen un 11,4% del total-.
- Los operadores de transporte en el territorio rumano han experimentado un incremento de sus costes debido a la inversión realizada para adecuar sus flotas a las nuevas normas UE exigidas para la operación (ADR y AETR).

COSTES DE EXPLOTACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN RUMANIA (140.000 Km/año)

Costes por vehículo (€/año)	
Amortización del vehículo	15.859,5
Financiación del vehículo	4.876,7
Personal de conducción	9.156,9
Seguros del vehículo	3.022,7
Costes fiscales	663,0
Costes fijos	**33.578,7**
Combustible	26.305,2
Neum., Mº y Rep.	8.899,5
Peajes	10.500,0
Costes variables	**45.704,6**
Total Costes directos	**79.283,4**

Fuente: Estudios anteriores de SPIM. 2003

ESTRUCTURA DE COSTES DE LAS EMPRESAS RUMANAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



Fuente: SPIM
Elaboración: SPIM

Los costes de personal incluyen las dietas

Capítulo 8.
Internacionalización del sector y presencia de capital extranjero

Capítulo 8.1. Introducción

Capítulo 8.2. Inversiones extranjeras en el marco de la UE ampliada

Capítulo 8.3. Inversiones extranjeras en transporte terrestre: indicadores macroeconómicos

Capítulo 8.4. Inversiones españolas en empresas extranjeras del sector: indicadores macroeconómicos

Capítulo 8.5. Inversiones cruzadas de capitales entre empresas del sector

Capítulo 8.6. Características de la inversión extranjera en empresas españolas del sector

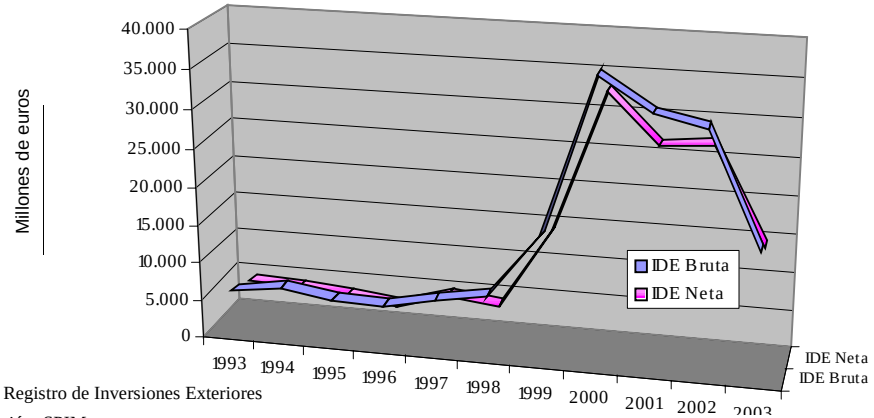
Capítulo 8.7. Existencia de delegaciones

Capítulo 8.8. Características generales del proceso de internacionalización

En 2003, España mantuvo la condición de exportador neto de capitales, al superar las inversiones españolas en el exterior la inversión extranjera en España

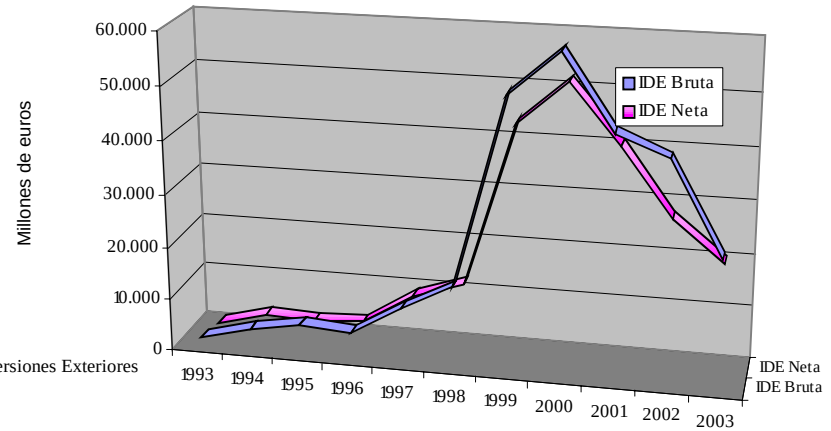
- Los datos del Registro de Inversiones reflejan que, en general, tanto las inversiones extranjeras directas en España como las inversiones españolas en el exterior **sufrieron significativas caídas con respecto al año anterior en términos brutos, en el año 2003.**
- Comparando en valor absoluto las inversiones extranjeras en España y las inversiones españolas en el exterior, se pone de manifiesto que **España mantuvo la condición de exportador neto de capitales adquirida por primera vez en 1996**.
- El proyecto de la Unión Europea ha sido un factor clave en la emigración de la actividad productiva, puesto que ha llevado consigo la libertad de circulación de bienes, servicios, personas y capitales, creando un marco de mayor competencia en un mercado ampliado. Esto ha generado una modificación en las estrategias de las empresas multinacionales, impulsando una concentración de la producción para alcanzar mayores economías de escala.

EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN ESPAÑA
TOTAL. Millones de euros



Fuente: Registro de Inversiones Exteriores
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN ESPAÑOLA EN EL EXTERIOR
TOTAL. Millones de euros



Fuente: Registro de Inversiones Exteriores
Elaboración: SPIM

Capítulo 8.
Internacionalización del sector y presencia de capital extranjero

Capítulo 8.1. Introducción
Capítulo 8.2. Inversiones extranjeras en el marco de la UE ampliada
Capítulo 8.3. Inversiones extranjeras en transporte terrestre: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.4. Inversiones españolas en empresas extranjeras del sector: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.5. Inversiones cruzadas de capitales entre empresas del sector
Capítulo 8.6. Características de la inversión extranjera en empresas españolas del sector
Capítulo 8.7. Existencia de delegaciones
Capítulo 8.8. Características generales del proceso de internacionalización

La 5ª ampliación de la UE supone movimientos de capitales entre empresas a mayor escala

- Hasta hace poco, **España se presentaba como destino preferente de inversiones** frente a muchos países, con especial relevancia en aquellas inversiones centradas en el establecimiento de actividades relacionadas con los servicios que crean valor añadido.
- Sin embargo, han aparecido tendencias de reformulación de los modelos de inversión, y en este sentido **la 5ª ampliación de la UE ha traído y traerá consigo efectos negativos para España**, siendo el principal de ellos **el desvío de parte de la Inversión Extranjera Directa (IED) hacia los nuevos países miembros.**
- Desde el punto de vista del transporte internacional de mercancías por carretera, en consecuencia, existe un fuerte estímulo para su internacionalización. **Debe operar cada vez más con unas escalas de territorio y mercado ampliadas**; y debe hacer frente al crecimiento de los intercambios comerciales internos de la UE en los mismos términos en que hasta hace poco lo hacía en los mercados interiores de los estados miembros.
- Todo apunta, por consiguiente, **hacia una internacionalización en la que las empresas españolas de transporte internacional de mercancías** por carretera tendrán que seguir el modelo de los demás sectores que se van adaptando al mercado único ampliado.
- Entre otros aspectos determinantes, **esto tendrá que verse reflejado en la posición del capital extranjero en el sector español y en la posición del capital español en las empresas del sector que operan en este mercado ampliado**, lo que para las empresas españolas, sobre todo, supone en realidad una presencia creciente tanto en la UE como en el Magreb.
- En este sentido, **la ampliación de la UE implica al mismo tiempo una ampliación de los ámbitos de mercado y un estímulo significativo para la movilización de capitales internacionales entre las empresas del sector.**

Capítulo 8.
Internacionalización del sector y presencia de capital extranjero

Capítulo 8.1. Introducción
Capítulo 8.2. Inversiones extranjeras en el marco de la UE ampliada
Capítulo 8.3. Inversiones extranjeras en transporte terrestre: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.4. Inversiones españolas en empresas extranjeras del sector: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.5. Inversiones cruzadas de capitales entre empresas del sector
Capítulo 8.6. Características de la inversión extranjera en empresas españolas del sector
Capítulo 8.7. Existencia de delegaciones
Capítulo 8.8. Características generales del proceso de internacionalización

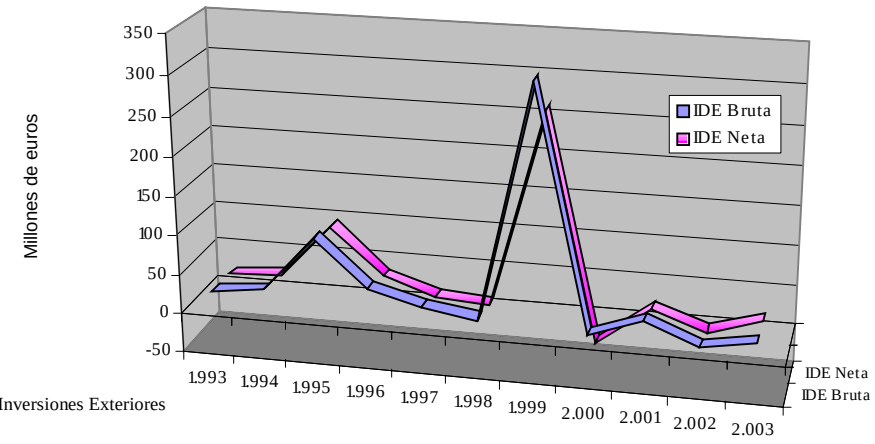
La IED en el sector español del transporte terrestre

- **Los flujos de IED extranjera en el sector del transporte terrestre** (incluida la tubería) **se han mantenido bastante estables durante la última década**, con la excepción de los picos que se reflejan en **1995 y 1999**, año este último en que tiene lugar la liberalización del Transporte Nacional en España.

- No es posible separar los distintos modos de transporte terrestre, pero **la información indirecta disponible permite estimar que la gran mayoría de estos capitales se dirigen al sector del transporte por carretera**, aunque **no específicamente al subsector de transporte internacional**, sino en especial el segmento de los **operadores logísticos**, donde los más significativos que operan en el mercado español son filiales de grandes multinacionales (Exel, Tibbet&Britten, Danzas-DHL, Fiege, TNT etc...), así como en el subsector de la **carga fraccionada**, donde se da un fenómeno parecido (UPS, TNT, DHL, ChronoExpress, Geodis, Cat, Gefco...), aunque en ambos sectores, y en especial en el segundo, se mantienen grandes empresas de capital español.

- En todo caso, y a este nivel de contabilidad macroeconómica, se constata que la inversión en estas actividades es proporcionalmente reducida, si se la compara con la dirigida a otros sectores: por ejemplo, la elevada cifra de 1999 no supera el 2% de la IED, porcentaje totalmente excepcional frente a los habituales, que se suelen mover por debajo del 0,5% anual.

EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES DIRECTAS EXTRANJERAS EN ESPAÑA EN EL SECTOR TTE TERRESTRE Y TUBERÍA



Fuente: Registro de Inversiones Exteriores
Elaboración: SPIM

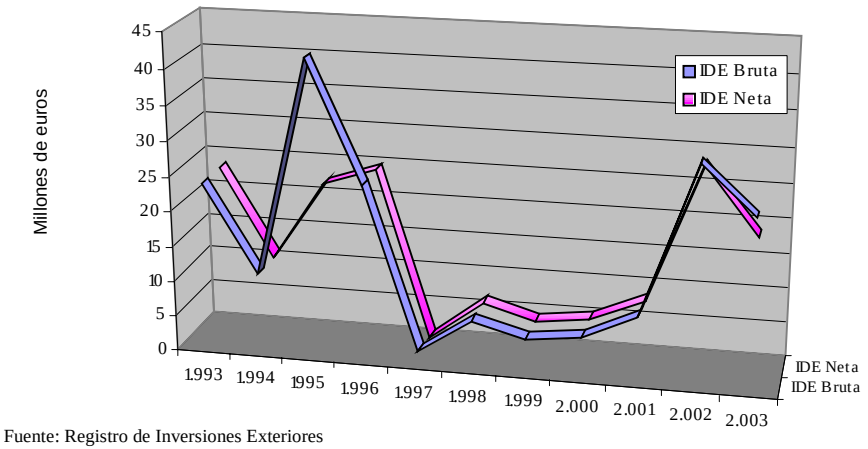
Capítulo 8.
Internacionalización del sector y presencia de capital extranjero

Capítulo 8.1. Introducción
Capítulo 8.2. Inversiones extranjeras en el marco de la UE ampliada
Capítulo 8.3. Inversiones extranjeras en transporte terrestre: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.4. Inversiones españolas en empresas extranjeras del sector: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.5. Inversiones cruzadas de capitales entre empresas del sector
Capítulo 8.6. Características de la inversión extranjera en empresas españolas del sector
Capítulo 8.7. Existencia de delegaciones
Capítulo 8.8. Características generales del proceso de internacionalización

El sector español del transporte carece de tradición expansionista

- La relevancia que tienen **los nuevos países UE como destino de la inversión directa española es bastante reducida**.
- El **sector español del transporte se caracteriza en general por una escasa tradición expansionista**. Si bien se ha experimentado en los últimos años una notable entrada de multinacionales que se han implantado en España, bien directamente -las menos-, bien a través de absorción o participación mayoritaria en las empresas nacionales -la gran mayoría-, **es difícil encontrar empresas españolas del sector que hayan llevado a cabo procesos similares en otros países**.
- La contabilidad macroeconómica da cuenta de este proceso, con un registro de la evolución de las inversiones que, pese a referirse a todos los modos de transporte terrestre, por su propia naturaleza **se puede identificar principalmente con el transporte por carretera**.
- El volumen anual de este tipo de inversión se mantiene habitualmente **por debajo del 1% de la inversión española anual en el exterior.**

EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES ESPAÑOLAS EN EL EXTRANJERO EN EL SECTOR TTE TERRESTRE Y TUBERÍA



Fuente: Registro de Inversiones Exteriores
Elaboración: SPIM

Capítulo 8.

Internacionalización del sector y presencia de capital extranjero

Capítulo 8.1. Introducción
Capítulo 8.2. Inversiones extranjeras en el marco de la UE ampliada
Capítulo 8.3. Inversiones extranjeras en transporte terrestre: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.4. Inversiones españolas en empresas extranjeras del sector: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.5. Inversiones cruzadas de capitales entre empresas del sector
Capítulo 8.6. Características de la inversión extranjera en empresas españolas del sector
Capítulo 8.7. Existencia de delegaciones
Capítulo 8.8. Características generales del proceso de internacionalización

La investigación de campo permite confirmar el bajo nivel de internacionalización del sector

INVERSIONES EXTRANJERAS CRUZADAS

Como ya se ha comentado en el Capítulo 5.5 referido a las conclusiones del Estudio de Mercado, las **inversiones extranjeras en empresas españolas y las españolas en empresas extranjeras son muy reducidas**. Según el trabajo de campo no llegan al 5% las empresas españolas con participaciones de capital en empresas extranjeras, y es inferior al 8% el número de empresas españolas participadas por capital extranjero.

Se recuerdan algunas conclusiones interesantes, ya comentadas en el Capítulo 5.5, como reflejo de la escasa internacionalización del sector de transporte internacional de mercancías por carretera:

PRESENCIA DE CAPITAL EXTRANJERO EN EMPRESAS ESPAÑOLAS DE TTE

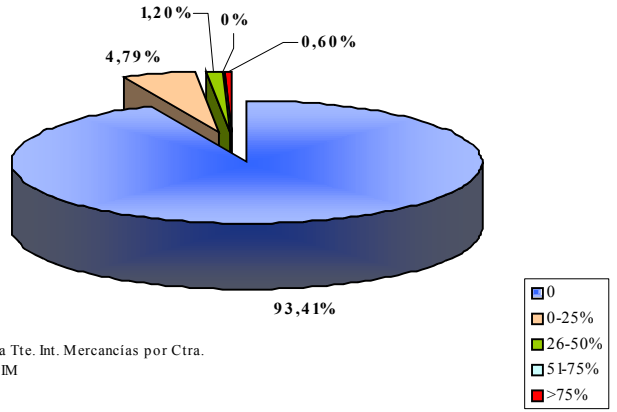
- La Inversiones extranjeras en empresas españolas **deben asociarse** a los intercambios comerciales en el **ámbito europeo e incluso se limita a la UE.**
- Existencia de **dos tipos de presencia dominantes** en: **Francia y Alemania** en cuanto a la magnitud de esos intercambios comerciales, y **Francia y Portugal** como relaciones comerciales privilegiadas con países limítrofes
- **No hay**, por tanto, **indicaciones de una internacionalización más amplia** de las empresas españolas en este sector.

PRESENCIA DE CAPITAL ESPAÑOL EN EMPRESAS EXTRANJERAS DE TTE

- La principal particularidad : **la aparición de Marruecos**. Los capitales españoles hacen extensiva su presencia en un país no miembro de la UE con el que hay estrechos lazos comerciales y de proximidad
- Aquí tampoco, **no hay indicaciones de una internacionalización más amplia**.

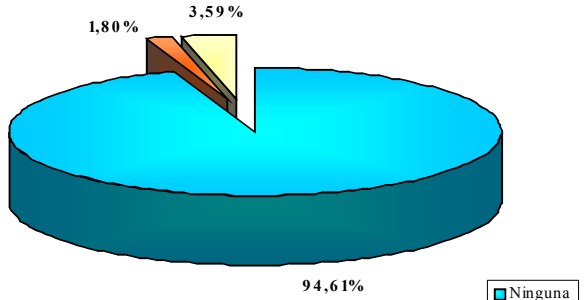
RESULTADOS DE LA INVESTIGACION DE CAMPO

CAPITAL EXTRANJERO EN LA EMPRESA ESPAÑOLA



Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

PARTICIPACIÓN ESPAÑOLA EN EMPRESAS EXTRANJERAS



Fuente: Encuesta Tte. Int. Mercancías por Ctra.
Elaboración: SPIM

Capítulo 8.
Internacionalización del sector y presencia de capital extranjero

Capítulo 8.1. Introducción
Capítulo 8.2. Inversiones extranjeras en el marco de la UE ampliada
Capítulo 8.3. Inversiones extranjeras en transporte terrestre: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.4. Inversiones españolas en empresas extranjeras del sector: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.5. Inversiones cruzadas de capitales entre empresas del sector
Capítulo 8.6. Características de la inversión extranjera en empresas españolas del sector
Capítulo 8.7. Existencia de delegaciones
Capítulo 8.8. Características generales del proceso de internacionalización

La investigación de campo permite confirmar el bajo nivel de internacionalización del sector

- Se recuerdan a continuación algunas características de la inversión extranjera en empresas españolas del sector, enunciadas anteriormente en el Capítulo 5.5 a partir del Estudio de Mercado.

CARACTERIZACIÓN DE LAS INVERSIONES EXTRANJERAS EN LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS DEL SECTOR

- Las participaciones están ligadas al **tamaño de las empresas, medido por licencias comunitarias o por volumen de facturación.**
- Las empresas que mantienen **mayores redes comerciales propias en el exterior son las que cuentan con participaciones porcentuales menores de capital extranjero** (Estrategia mixta de participación en capital y utilización compartida de una red comercial).
- Hay un elevado **grado de correspondencia entre volumen de intercambio comercial, presencia extranjera en el capital y red comercial en el exterior**, destacando Francia en todos estos aspectos.
- Las zonas de España que **generan los movimientos de mercancías** son, en este grupo de empresas participadas, diferentes de las que aparecen en primeros lugares a nivel global: **predomina el Norte, seguido del Centro (Madrid).**
- Las **zonas con economías más internacionalizadas son las que generan la mayoría de los tráficos movidos por las empresas con participaciones de capital extranjero**. La excepción sería Levante-Murcia-Cartagena.

Capítulo 8.
Internacionalización del sector y presencia de capital extranjero

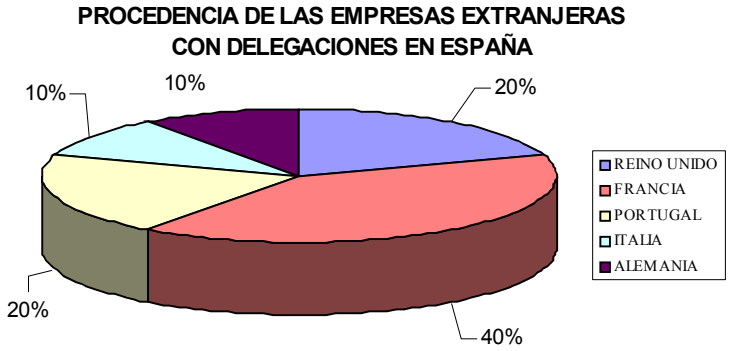
Capítulo 8.1. Introducción
Capítulo 8.2. Inversiones extranjeras en el marco de la UE ampliada
Capítulo 8.3. Inversiones extranjeras en transporte terrestre: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.4. Inversiones españolas en empresas extranjeras del sector: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.5. Inversiones cruzadas de capitales entre empresas del sector
Capítulo 8.6. Características de la inversión extranjera en empresas españolas del sector
Capítulo 8.7. Existencia de delegaciones
Capítulo 8.8. Características generales del proceso de internacionalización

Empresas extranjeras con implantaciones en España

- Para conocer el grado de penetración del capital extranjero en España y del capital español en el extranjero, además de analizar las participaciones de capital, se ha realizado un **análisis pormenorizado de las principales empresas del sector internacional operativas en España**, investigando la existencia de las fíliales y/o delegaciones que tienen las empresas extranjeras en España y las españolas en el extranjero.
- Para realizar este análisis se seleccionaron, además de la base de datos utilizada para el estudio de mercado, una **relación de 70 empresas de transporte internacional**, básicamente (aunque no exclusivamente) las de mayor dimensión por número de licencias, **deduciéndose una muestra representativa del orden de 70 empresas** dedicadas sobre todo al transporte internacional de mercancías, sobre las cuales se estudió las delegaciones o filiales que estas compañías tienen en España para las de capital español, y se determinó aquellas que son parte de un grupo extranjero, y la procedencia de éste.
- Sobre la empresas analizadas **10 empresas, es decir el 14% eran de capital extranjero** y el resto 85% eran empresas españolas.
- La procedencia de dichas empresas que tienen delegaciones en España son sobre todo empresas próximas al territorio español, **un 40% proceden de Francia, un 20% tanto de Portugal como del Reino Unido y un 10% de empresas procedentes de Italia como de Portugal**.
- El número de delegaciones en España **difiere en cada empresa**, y normalmente está asociado al tamaño de la misma.

EMPRESAS EXTRANJERAS CON IMPLANTACIONES EN ESPAÑA

EMPRESA	Nº de Delegaciones en España
CHRISTIAN SALVENSEN GERPOSA, S.A.	35
GIRAUD IBÉRICA, S.A.	8
SAMAT ESPAÑA TRANSP. QUÍM., S.A.	3
LUIS SIMOES ESPAÑA S.A	4
TRANSPORTES ESPECIALES Y QUÍMICOS, S.A.	1
PATINTER, S.A.	2
NAVAMAR S.A.	1
WINCANTON TRANS EUROPEAN ESPAÑA, S.L.	4
FERCAM TRANSPORTES	2
SCHNELLECKE	2



Elaboración: SPIM

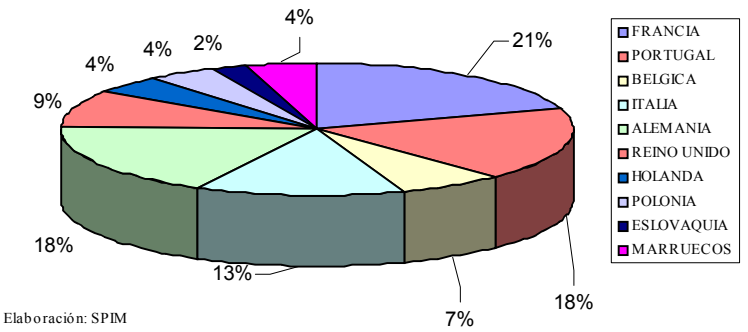
Empresas españolas con implantaciones en el Extranjero

- De las 70 empresas españolas analizadas (de capital español, las filiales de multinacionales obviamente están asimismo presentes a través de su matriz en otros países de la UE), **27 tienen delegaciones** (o filiales**) en el extranjero** y el resto, 33 empresas, actúan en la UE desde sus delegaciones españolas. Sin ser absolutamente exhaustivo este análisis, puede afirmarse que recoge a las empresas más significativas del sector, con implantación propia fuera de España (los datos recogidos proceden de información suministrada públicamente por dichas empresas).
- Hay **17 empresas que tienen 1 delegación** en el extranjero, **3 que tienen 2 delegaciones**, y **6 empresas que tiene 4 o más delegaciones** en el exterior, junto con una que no aclara el número de delegaciones.
- Como se observa el **destino principal** de las delegaciones de las empresas españolas **es Francia**, seguido de, **Alemania, Portugal, Italia y Reino Unido.** Hay que destacar también que **4 empresas** de las analizadas tienen delegaciones en **Marruecos**.

EMPRESA ESPAÑOLA CON IMPLANTACIONES EN EL EXTRANJERO

EMPRESA	PAÍSES CON DELEGACIÓN
SERV. TTES. AUTOMÓVILES Y MERCANCÍAS, S.A.	FRANCIA
TRANSPORTES AZKAR, S.A.	PORTUGAL
PAÑALÓN, S.A.	BÉLGICA E ITALIA
TRANSPORTES Y DISTRIBUCIÓN, S.A.	ITALIA, FRANCIA, ALEMANIA Y PORTUGAL
TRANSPORTES OLLOQUIEGUI	REINO UNIDO, ALEMANIA, BÉLGICA Y FRANCIA
TRANSPORTES MIGUEL CATALÁN , S.A.	FRANCIA
TRANPORTES MARTÍN, S.A.	PORTUGAL
TRANPORTES OCHOA, S.A.	FRANCIA Y PORTUGAL
MARCOTRAN TRANSPORTES INTERNACIONALES, S.A.	ALEMANIA, FRANCIA, BÉLGICA, ITALIA, PORTUGAL, REINO UNIDO Y POLONIA
LLACER Y NAVARRO, S.L.	HOLANDA Y ALEMANIA
RALLO HERMANOS, S.A.	ITALIA
GRUPO MAZO	MARRUECOS
TOQUERO EXPRESS	PORTUGAL
TRANSPORTES CARRERAS	FRANCIA, ITALIA, ALEMANIA, POLONIA , REINO UNIDO
SAN JOSÉ LÓPEZ S.A.	HOLANDA,FRANCIA, MARRUECOS, ALEMANIA
JESÚS MARTÍNEZ RUIZ	ESLOVAQUIA
TTES. A. MARTÍN S.L.	PORTUGAL
GISBORNAY S.L.	ITALIA
TTES. ANTONIO BELZUNCES S.A.	ALEMANIA
TRANS ANCAR S.L.	FRANCIA
TTES. IGOA Y PATXI S.A.	REPÚBLICA CHECA
TTES. CARLOS S.A.	R. UNIDO
TRANSKEILES S.L.	ALEMANIA
FRISUR JIMÉNEZ S.L.	MARRUECOS
DÍAZ TTES. ARAGONESES S.L.	PORTUGAL

DESTINOS DE LAS DELEGACIONES DE EMPRESAS ESPAÑOLAS



Elaboración: SPIM

Capítulo 8.
Internacionalización del sector y presencia de capital extranjero

Capítulo 8.1. Introducción
Capítulo 8.2. Inversiones extranjeras en el marco de la UE ampliada
Capítulo 8.3. Inversiones extranjeras en transporte terrestre: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.4. Inversiones españolas en empresas extranjeras del sector: indicadores macroeconómicos
Capítulo 8.5. Inversiones cruzadas de capitales entre empresas del sector
Capítulo 8.6. Características de la inversión extranjera en empresas españolas del sector
Capítulo 8.7. Existencia de delegaciones
Capítulo 8.8. Características generales del proceso de internacionalización

La internacionalización de las empresas españolas actual no se basa en una estrategia de expansión empresarial

- CONCLUSIONES DE ORDEN GENERAL

A partir de los análisis anteriores y de la investigación de campo se deduce que el sector del Transporte Internacional de Mercancías Español **alcanza un bajo nivel de internacionalización**, que puede caracterizarse de la siguiente manera:

- La **actividad internacional se centra en flujos de exportación en régimen de carga completa**, que tienen directamente que ver con la composición de las exportaciones y sus zonas de origen.
- En cuanto la **red de apoyo a esta actividad**, parece que las compañías españolas van un poco retrasadas con respecto a sus competidores europeos y no acaban de dar el salto al mercado europeo. Aunque son muchas las compañías españolas que trabajan con tráficos internacionales, debido principalmente a la privilegiada situación que ocupa España en sectores como el hortofrutícola, **son muy pocas las que conciben Europa como un mercado doméstico y han tomado posiciones fuera de nuestras fronteras con presencia y representación significativa.**
- Las **inversiones extranjeras en empresas españolas y las españolas en empresas extranjeras en el sector de la carga completa son poco significativas.**
- Las empresas españolas de transporte internacional de mercancías por carretera, responden principalmente a una demanda comercial propia de los crecientes intercambios internos de la Unión Europea, y muy poco a una estrategia de expansión dentro del mercado único.
- No obstante, sobre estudios realizados en años anteriores, el nivel de internacionalización de la empresa española a través de la apertura de delegaciones en otros países, así como la implantación de capital extranjero en empresas de este sector en España, muestra una tendencia creciente de manera sostenida.

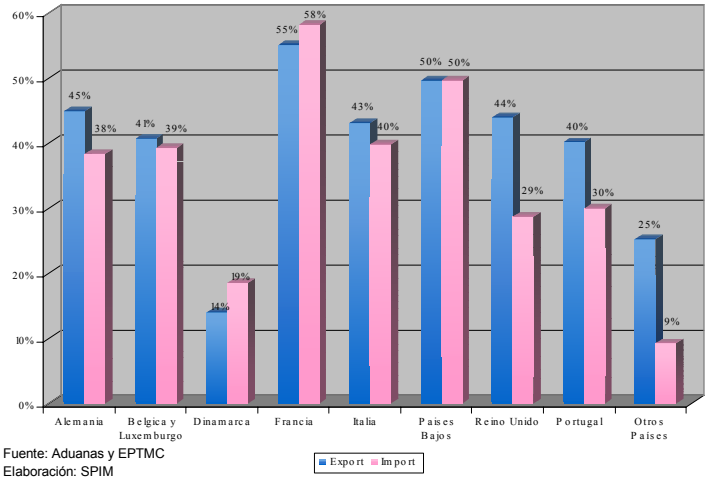
Capítulo 9.
La participación del sector español en los tráficos internacionales: situación actual y marco de futuro

Capítulo 9.1. La participación de los transportistas españoles en los flujos de transporte internacional de mercancías por carretera
Capítulo 9.2. Escenario futuro de la actividad del transporte internacional de mercancías por carretera en España
Capítulo 9.3. Determinación de los factores clave de competitividad

En términos generales, la participación española en los flujos de importación de mercancías por carretera está por debajo de la correspondiente a las exportaciones

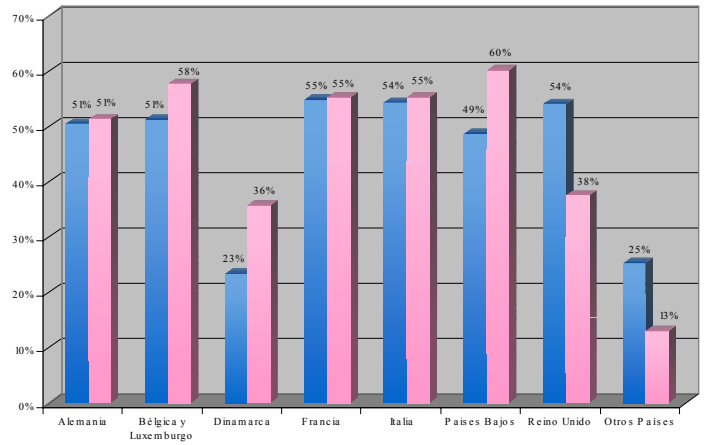
- Para determinar la participación de la flota española en los flujos internacionales de mercancías por carretera, se ha recurrido a las distintas bases de datos disponibles que permiten obtener dicha información.
- Por un lado se han relacionado **la Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera** -que recoge los flujos de mercancías por carretera realizados por transportistas españoles-, y **las bases de datos suministradas por los servicios de las Administraciones de Aduanas** -que refleja el volumen total de intercambios de mercancías según los distintos modos-, siendo posible determinar según estas fuentes la participación del sector español en los tráficos internacionales por carretera con Europa en el período 1998-2002.
- Por otro lado, se ha recurrido al **Observatorio Hispano-Francés de Tráfico de los Pirineos** (siendo el último año disponible 1999) que, entre otros criterios, discrimina los flujos en función de la nacionalidad de la flota, permitiendo determinar también la participación del sector español en los intercambios con Europa por carretera.
- De este modo se pueden contrastar las participaciones obtenidas según dichas fuentes, apreciando ciertas discrepancias entre ellas. Así, las cuotas procedentes del Observatorio de los Pirineos son ligeramente superiores a las de la otra base de datos. En cualquier caso se observa que, en general, y salvo contadas excepciones, **la participación de la flota española en los intercambios con Europa es mayor en las exportaciones que en las importaciones,** aunque en el Observatorio de los Pirineos existe en la práctica un equilibrio de la participación española en ambos sentidos.

PARTICIPACIÓN DE LA FLOTA ESPAÑOLES EN LOS INTERCAMBIOS CON EUROPA SEGÚN LAS DUAS Y LA EPTMC -1999-



Fuente: Aduanas y EPTMC
Elaboración: SPIM

PARTICIPACIÓN DE LA FLOTA ESPAÑOLES EN LOS INTERCAMBIOS CON EUROPA SEGÚN EL OBSERVATORIO DE LOS PIRINEOS -1999-

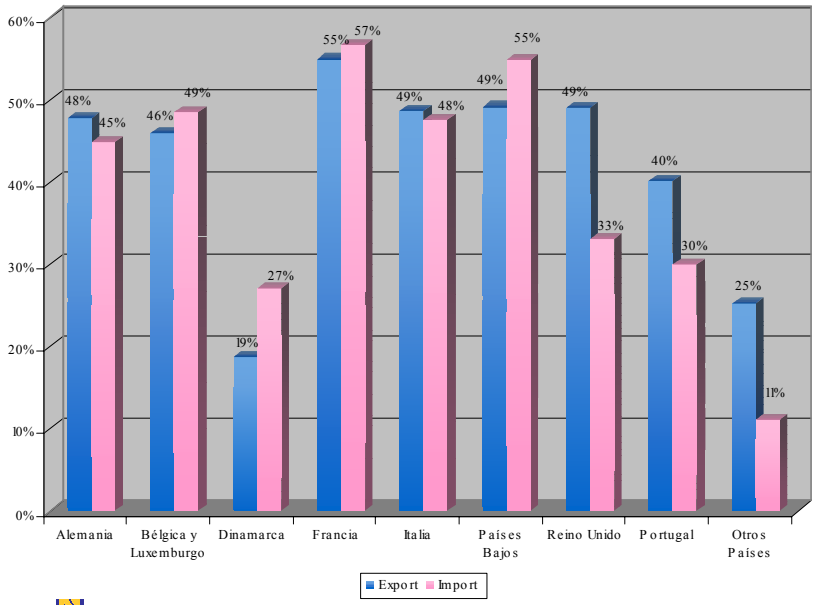


Fuente: Mº de Fomento. Observatorio de los Pirineos
Elaboración: SPIM

Valor promedio de la participación española en los intercambios con Europa entre la fuente de Información del Observatorio de los Pirineos y la correspondiente a Aduanas / EPTMC

- Una tabla promedio de ambas bases de datos, podría considerarse como una información fiable, considerando no obstante los valores extremos de ambas fuentes de información.
- El valor promedio de la participación de los transportistas españoles en los intercambios con Europa también refleja que la participación española en los flujos de importación de mercancías por carretera está, salvo algunas excepciones, por debajo de la correspondiente a las exportaciones.

PARTICIPACIÓN DE LA FLOTA ESPAÑOLES EN LOS INTERCAMBIOS CON EUROPA EN PROMEDIO DE AMBAS FUENTES (DUAS / EPTMC Y OBSERVATORIO DE LOS PIRINEOS). Datos de 1999



PARTICIPACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES EN LOS INTERCAMBIOS CON EUROPA, 1999

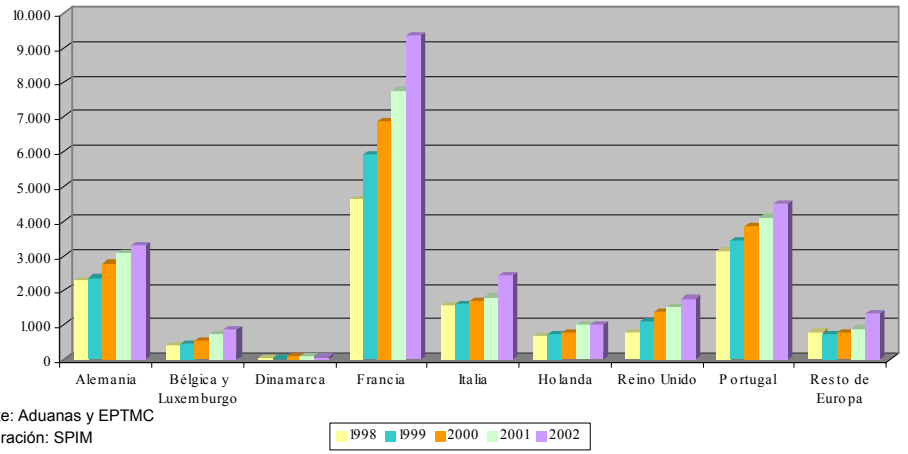
	DUAS / EPTMC	OBSERVATORIO DE LOS PIRINEOS	VALOR PROMEDIO
ALEMANIA			
Import	38%	51%	45%
Export	45%	51%	48%
BÉLGICA Y LUXEMBURGO			
Import	39%	58%	49%
Export	41%	51%	46%
DINAMARCA			
Import	19%	36%	27%
Export	14%	23%	19%
FRANCIA			
Import	58%	55%	57%
Export	55%	55%	55%
ITALIA			
Import	40%	55%	48%
Export	43%	54%	49%
PAÍSES BAJOS			
Import	50%	60%	55%
Export	50%	49%	49%
REINO UNIDO			
Import	29%	38%	33%
Export	44%	54%	49%
PORTUGAL		[*]	
Import	30%	-	30%
Export	40%	-	40%
OTROS PAÍSES			
Import	9%	13%	11%
Export	25%	25%	25%

(*) La fuente de información del Observatorio de los Pirineos no permite obtener este dato para el caso de Portugal.

La participación de la flota española en los flujos de exportación de mercancías por carretera muestra una tendencia creciente en el período 1998-2002

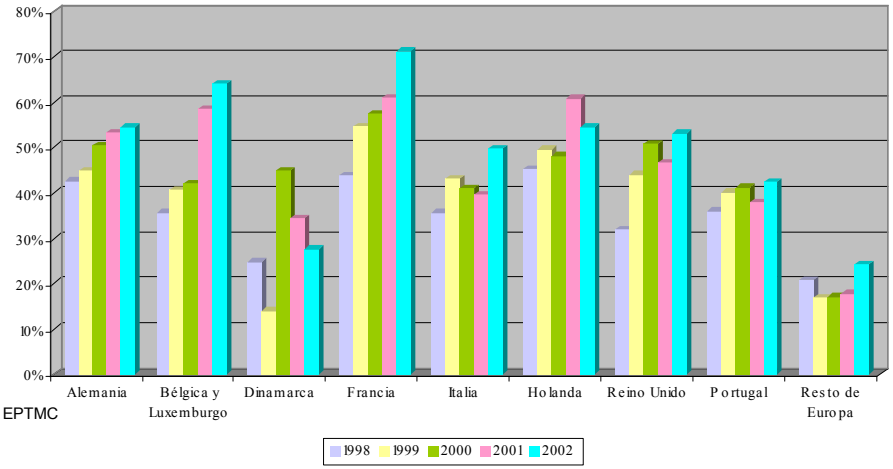
- Los principales destinos de los flujos internacionales de mercancías por carretera -Francia, Portugal, Alemania, Italia y Reino Unido- se configuran también como los principales destinos de las exportaciones realizadas por transportistas españoles.
- La participación de la flota española **en la exportación** de mercancías alcanza sus valores más altos en el caso de los intercambios con **Francia** -registrando un crecimiento anual medio en el periodo 1998- 2002 de 44%, pasando del 44% en el año 1998 del total de las exportaciones con ese país al 71% en el año 2002 -, en el caso de **Holanda** –crece del 45% de las exportaciones con este país en 1998 al 55% en el 2002-, con **Alemania** -con un 43% de las exportaciones con este país en 1998 a 55% en el 2002- y **Bélgica y Luxemburgo** –de un 36% en 1998 a 64% de las exportaciones con este país en el 2002.
- La evolución de la participación española en **los flujos de exportación** mercancías con Europa **ha sido claramente positiva** en el período 1998-2002, destacando además de los casos comentados anteriormente (**Bélgica y Luxemburgo y Francia), el Reino Unido** –que ha pasado en 1998 de un 32% de las exportaciones con este país a un 53% en 2002-.

EVOLUCIÓN DE LOS FLUJOS DE EXPORTACIÓN RELIZADOS POR TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES
Miles de Toneladas



Fuente: Aduanas y EPTMC
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES EN LOS FLUJOS DE EXPORTACIÓN

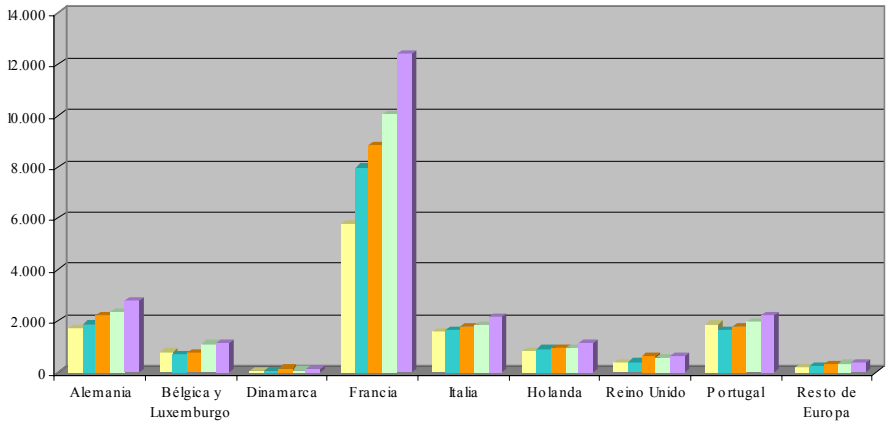


Fuente: Aduanas y EPTMC
Elaboración: SPIM

El incremento medio anual de los flujos de importación de mercancías realizados por la flota española con Europa en el período 1998-2002 ha sido del 15%

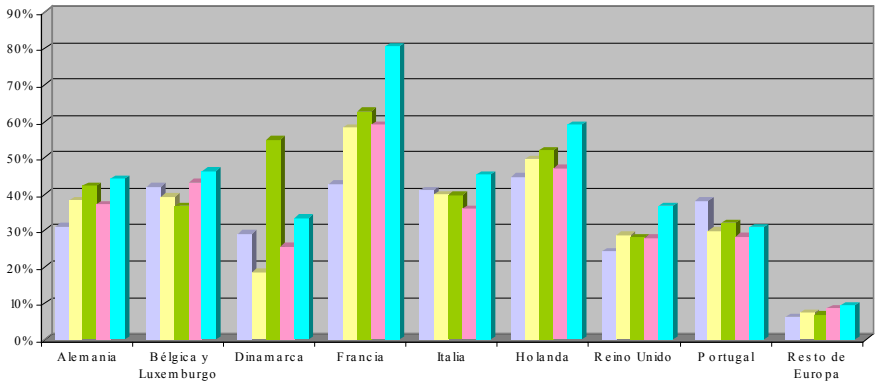
- La más alta participación de los vehículos de pabellón español en los **flujos de importación** de mercancías se da en **Francia** registrando un crecimiento anual medio en el periodo 1998- 2002 de 21% representando el 43% en el año 1998 del total de las importaciones con ese país al 80% en el año 2002 -, seguido de **Holanda**, representando el 45% en el año 1998 del total de las importaciones con ese país a 59% en el año 2002 y **Bélgica y Luxemburgo** con el 42% en el año 1998 y el 46% en el 2002.
- De manera específica, los mayores flujos de importación realizados por transportistas españoles se dan con **Francia** –con un volumen promedio de 9 millones de tons que suponen e 61% del total de las importaciones con este país-, seguido de lejos por **Alemania** -más de 2 millones de tons, que representan el 39% del total importado de este país-, **Portugal e Italia** –con algo menos de 2 millones de toneladas, que suponen una participación del 32% y 40% del total importado por estos países respectivamente-.
- **La evolución de la participación española en los flujos de importación de mercancías ha sido positiva en términos generales en el quinquenio 1998-2002**. En concreto, los mayores incrementos se han producido además del caso comentado de **Francia** con el **Reino Unido** con una participación del 24% en 1998 al 37% en 2002.
- En el año 2002, y especialmente en el caso de Francia, la participación española en los flujos de importación es anormalmente elevada. Esto podría ser debido, al menos en parte, al menor volumen de mercancías que revela la base de datos de Aduanas para este año, lo que puede llevar a pensar en posibles errores en la primera, como ya se ha expuesto en el apartado de exportaciones.

EVOLUCIÓN DE LOS FLUJOS DE IMPORTACIÓN REALIZADOS POR TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES
Miles de Toneladas



Fuente: Aduanas y EPTMC
Elaboración: SPIM

EVOLUCIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES EN LOS FLUJOS DE IMPORTACIÓN



Fuente: Aduanas y EPTMC
Elaboración: SPIM

En general, la participación de la flota española en los tráficos de mercancías por carretera con el grupo de países englobado bajo la rúbrica "Resto de Europa" es mayor en los flujos de exportación que en los de importación

- Para obtener la participación desagregada de los transportistas españoles en los intercambios con el grupo de países englobados anteriormente bajo la rúbrica "Resto de Europa", se recurre al **Observatorio Hispano-Francés de los Pirineos de 1999** -última encuesta realizada y procesada-, pues aunque actualmente se está llevando a cabo la correspondiente al año 2004 (febrero de 2004-enero 2005), el tratamiento de los resultados se efectuará en el primer semestre del 2005, no siendo publicados hasta entonces por ambos Ministerios.

- Entre los países anteriormente englobados bajo el epígrafe de **"Resto de Europa"** se encuentran Austria, Suecia, Suiza, Grecia, Noruega, Irlanda, Hungría, Polonia, la República Checa, Bulgaria, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Rusia, etc., observándose que en general, y con ciertas excepciones, la participación de la flota española en los tráficos de mercancías por carretera es mayor en los flujos de exportación que en los de importación.

PARTICIPACIÓN DE LA FLOTA ESPAÑOLA (OBSERVATORIO DE LOS PIRINEOS) -1999-

PAÍS	EXPORT	IMPORT
Austria	44%	28%
Bielorrusia	58%	0%
Bosnia Herzegovina	9%	0%
Bulgaria	26%	0%
Croacia	9%	0%
Eslovaquia	5%	7%
Eslovenia	21%	2%
Estonia	0%	0%
Finlandia	11%	18%
Grecia	20%	0%
Hungria	5%	3%
Irlanda	0%	11%
Liechtenstein	0%	100%
Monaco	100%	0%
Noruega	2%	0%
Polonia	11%	3%
Republica Checa	3%	3%
Rusia	3%	8%
San Marino	100%	49%
Suecia	46%	33%
Suiza	48%	20%
Yugoslavia	42%	0%

Fuente: Observatorio de los Pirineos. 1999
Elaboración: SPIM

Capítulo 9.

La participación del sector español en los tráficos internacionales: situación actual y marco de futuro

Capítulo 9.1. La participación de los transportistas españoles en los flujos de transporte internacional de mercancías por carretera
Capítulo 9.2. Escenario futuro de la actividad del transporte internacional de mercancías por carretera en España
Capítulo 9.3. Determinación de los factores clave de competitividad

El sector del transporte internacional de mercancías por carretera es un sector sometido, por una parte a un fuerte crecimiento, y por otra a una fuerte competencia.

- La ampliación de la UE-15 a los países del Este, prevista en dos fases, la primera de las cuales ya se ha producido en Mayo de 2004 con la incorporación a la U.E. de diez países situados al Este de Europa, representa para el sector de transporte internacional de mercancías por carretera una oportunidad y a la vez una amenaza.

- Por un lado, **esta ampliación representa una oportunidad** como consecuencia del aumento del mercado que suponen 75 millones más de personas (105 millones de ciudadanos si se tienen en cuenta las próximas incorporaciones de Bulgaria y Rumania previstas para el año 2007), lo que a su vez se traduce en:

  - **Un aumento de los flujos comerciales.**

    En este sentido, este previsible crecimiento de la demanda de transporte internacional, sin duda, traerá consigo:

    - ⇨ Un notable crecimiento de los flujos entre España y estos países, debido a un incremento de la relaciones comerciales.

    - ⇨ Un importante crecimiento de los flujos entre estos países y los demás de la U.E. debido, tanto a la apertura de sus mercados como a los procesos de deslocalización industrial hacia los nuevos miembros que se vienen produciendo y que se prevé continúen, y que provocará un gran aumento de los flujos de transporte.

El sector del transporte internacional de mercancías por carretera es un sector sometido, por una parte a un fuerte crecimiento, y por otra a una fuerte competencia.

- **Mayor estabilidad macroeconómica y seguridad financiera.**
  - ⇨ Derivada por un lado de la presencia creciente de multinacionales en los nuevos países del Este.
  - ⇨ Por otro lado, derivada de la harmonización legislativa en materias financieras y contables (sin olvidar las políticas), que hacen más difícil el mantenimiento de escenarios financieros irreales por los fabricantes de esos países.
- **Un dinámico proceso inversor.**

  Esta apertura e integración abre la puerta a múltiples oportunidades de negocio para las empresas que desean expandir su actividad, dado que supone un mercado adicional de tamaño relevante y, probablemente, unos sectores de transporte con niveles tecnológicos y organizacionales de menor nivel que los de los países miembros de la UE-15, y, en consecuencia, susceptibles de mejora, valoraciones aplicables también al sector transporte.

  Por tanto, el nivel de tecnificación y el know-how de una parte importante de las empresas españolas representa una ventaja competitiva para su entrada en estos nuevos mercados.

La ampliación de la U.E. supone un mercado adicional en crecimiento y la irrupción en la UE de unos sectores de transporte con costes más competitivos aunque con un menor nivel tecnológico y capacidad organizativa.

- **Respecto a las amenazas,** esta ampliación supone, entre otras cosas:
  - **Una desfavorable situación geográfica** en detrimento de otros países más céntricos de la UE, elevando el nivel de perificidad de España al desplazarse el centro de gravedad de la U.E. actual hacia el Este (los grandes mercados tradicionales de Centro Europa, tales como Alemania, Este de Francia, Norte de Italia, Austria..., están más próximos a los países del Este que a España).
  - **Un aumento de la competencia en el mercado interior comunitario.**

    Este es un factor que, en especial en lo relativo a la mano de obra, pero también a otros costes (suelo) impactará en los costes de producción de múltiples bienes y servicios.

    De este modo, y en cuanto al sector del transporte internacional de mercancías por carretera, esta ampliación supone la **entrada en el mercado de los sectores de transporte de esos países** con capacidad de realizar el servicio de transporte con unos costes significativamente menores en muchos de sus capítulos, en especial el de personal, posibilitando por tanto que el importante crecimiento de la demanda mencionado sea absorbido por esas compañías que capten, incluso, parte de los mercados actuales en manos de empresas españolas, especialmente en los tráficos internacionales con dichos países, tanto desde y hacia España, como inclusive entre países de la antigua UE con España, por procesos de triangulación de transporte.
  - **Disminución de los fondos estructurales,** que afectaría a procesos de inversión en diversos capítulos, entre ellos de infraestructura de transporte, fondos que serán derivados a los países del Este, para mejorar entre otros aspectos sus propias infraestructuras de transporte, acercando por tanto a estos países a los grandes mercados centroeuropeos, haciendo relativamente más significativa la posición periférica de España.

La recién ampliada Unión Europea está compuesta por 25 miembros que poseen estructuras económicas que tienden a converger pero que presentan en la actualidad diferencias notables entre sí

- Como ya se ha señalado, la ampliación de la UE a 25 países miembros supone:
  - 75 millones de nuevos ciudadanos de la Unión Europea, y más de 105 millones si se consideran las incorporaciones de Bulgaria y Rumania en 2007.
  - Un 9,05% del PIB de la anterior UE-15 y un 8,3% sobre la UE ampliada. Es destacable que el conjunto de los 10 nuevos países de la UE tiene un peso sobre la UE muy similar a lo que supone la economía de España en solitario.
  - Un PIB per cápita en torno al 46% de la media de la UE-15.

DATOS DEMOGRÁFICOS DE LOS PAÍSES RECIÉN INTEGRADOS EN LA U.E. Y DE LOS CANDIDATOS A LA PRÓXIMA AMPLIACIÓN PREVISTA PARA 2007

	SUPERFICIE (Km²)	POBLACIÓN (Miles hab) 2004	DENSIDAD POBLACIÓN (hab/km²)	POBLACIÓN ACTIVA (% s. Pob. Tot.) 2003
Eslovaquia	48.845	5.380	110	58%
Eslovenia	20.273	1.996	98	63%
Estonia	45.227	1.351	30	63%
Hungría	93.030	10.117	109	57%
Letonia	64.589	2.319	36	62%
Lituania	65.200	3.446	53	61%
Polonia	312.685	38.191	122	51%
República Checa	78.866	10.212	129	65%
Chipre	9.251	731	79	69%
Malta	315	400	1.270	54%
Bulgaria	110.993	7.801	70	53%
Rumania	237.500	21.711	91	58%
EU (25 países)	**3.976.181**	**456.449**	**115**	**63%**
EU (15 países)	**3.237.900**	**382.307**	**118**	**64%**
España	**504.782**	**40.281**	**80**	**68%**

Fuente: Eurostat Yearbook. 2004
Elaboración: SPIM

DATOS MACROECONÓMICOS DE LOS PAÍSES RECIÉN INCORPORADOS A LA UE. 2002

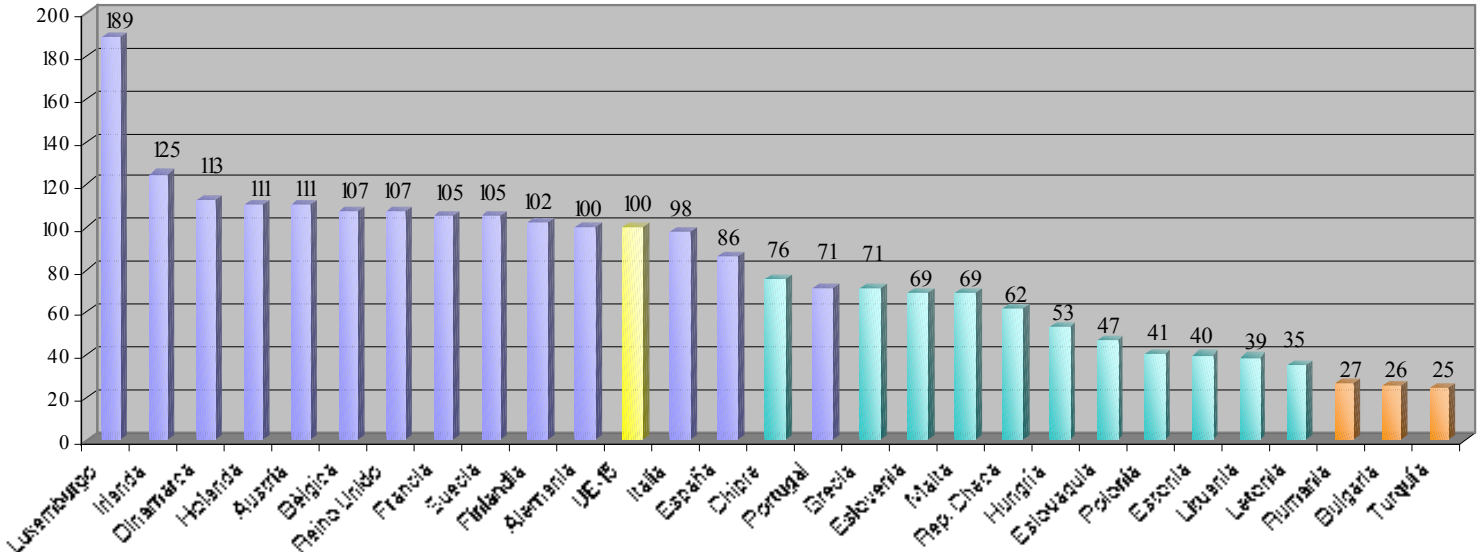
	% PIB sobre UE-25	% PIB sobre UE-15	Crecimento económico real (%)	Inflación (%)	Déficit público (% PIB)	PIB per cápita en PPA
Eslovaquia	0,61	0,67	4,39	3,3	-7,2	11.350
Eslovenia	0,35	0,39	3,18	7,5	-2,6	17.740
Estonia	0,14	0,15	5,98	3,6	1,3	10.020
Hungría	1,38	1,51	3,29	5,2	-9,2	13.600
Letonia	0,2	0,22	6,07	2	-3	8.460
Lituania	0,33	0,36	6,71	0,4	-2	9.390
Polonia	3,66	3,99	1,63	1,9	-4,1	9.460
República Checa	1,47	1,61	1,96	1,4	-3,9	14.370
Chipre	0,12	0,14	2,19	2,8	-3,5	17.370
Malta	0,04	0,04	1,2	-	-6,2	-
P. ampliación	**8,3**	**9,05**	**2,45**	**-**	**-4,8**	**11.140**
EU (15 países)	91,68	100	1,05	2,1	-1,9	24.010
España	**8,2**	**8,94**	**2,01**	**3,63**	**0,1**	**20.210**

Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

Los países del Este se beneficiarán significativamente de esta unión al establecerse un único esquema de reglas comerciales, simplificándose sus intercambios dentro de Europa y mejorando sus condiciones de inversión y comercio

- De los 10 nuevos países miembros de la UE-25, ocho son continentales y dos insulares:
  - Las economías de los estados insulares, Chipre y Malta, son economías de tamaño relativamente reducido con respecto a la Unión Europea. En este sentido, Malta representó en 2002 un 0,4% del PIB del conjunto de los países de la ampliación, y Chipre apenas el 1,5%.
  - Por tanto, los países continentales representan un 98% del PIB del conjunto de los países de la ampliación de la UE en 2004. No obstante, hay diferencias entre ellos, pudiendo realizarse una clasificación entre ellos atendiendo a la homogeneidad de las estructuras productivas e institucionales y a su trayectoria durante la última década. De este modo por un lado estarían las denominadas repúblicas bálticas (Estonia, Letonia y Lituania) y por otro los países de Europa Central y Oriental.

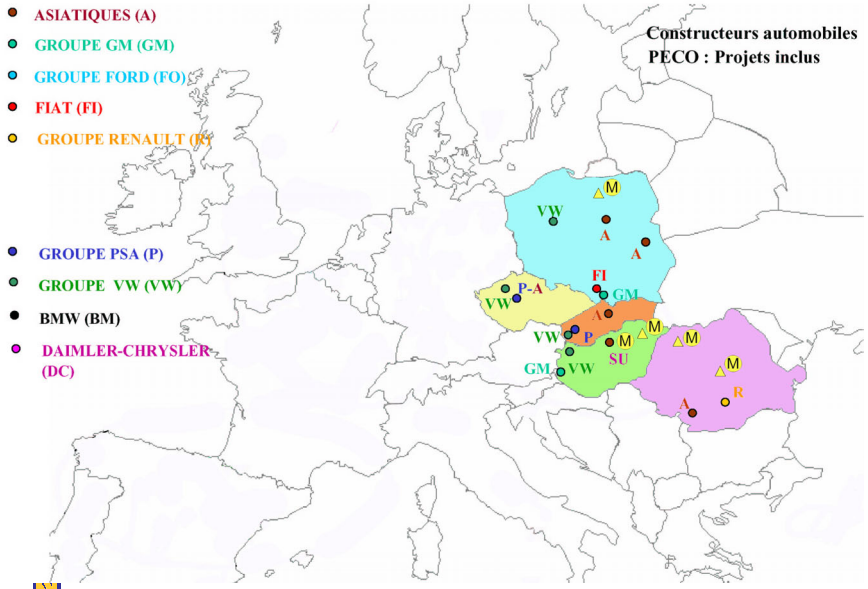
RENTA PER CÀPITA DE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA UE-25 Y LOS CANDIDATOS A PRÓXIMAS AMPLIACIONES RESPECTO LA UE-15.
PIB per cápita 2002 (EU-15=100)

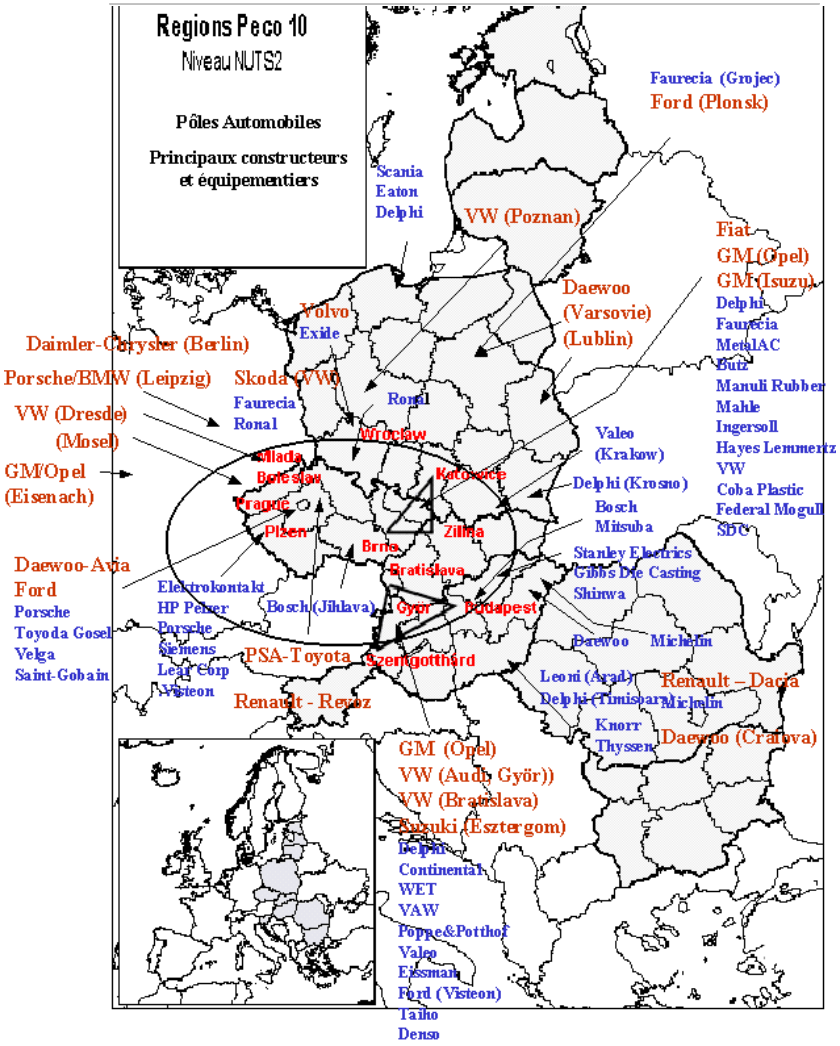


Fuente: Eurostat

Algunos ejemplos significativos de los procesos de deslocalización industrial hacia los nuevos países UE

- El sector de la automoción, caracterizado por una fortísima competencia interna, viene realizando un importante proceso de localización de plantas de producción en los países del Este, atraído por los inferiores costes de mano de obra. De esta manera, y como se puede ver en los esquemas adjuntos, prácticamente todos los fabricantes tienen presencia en estos países, así como las más relevantes empresas proveedoras del sector.
- Este fenómeno de deslocalización del Oeste y Centro de la UE al Este, previsiblemente no está sino en sus inicios, y es de esperar que se acentúe al menos mientras se mantengan las muy significativas diferencias de costes laborales entre los antiguos y los nuevos países de la UE.





El coste laboral en el sector transporte en los países del Este es menos de un tercio del coste en España

- En efecto, las notables diferencias en los costes laborales entre los países del Este y los países UE, son uno de los alicientes para la deslocalización industrial, en especial en la fabricación de productos donde la participación del coste de personal en el total es elevada.
- A modo de ejemplo, y en términos de costes medios, en los países del Este el coste laboral de los sectores industria y servicios es de 3,47 €/h y del sector transporte, almacenaje y comunicaciones es de 3,93 €/h, mientras que en la UE-15 los costes medios rondan los 22,19 €/h y 21,09 €/h respectivamente. El 16% en el primer caso, y el 19% en el segundo.
- Otros indicadores que se recogen en las tablas adjuntas son el salario mínimo y la "productividad", medida en media de horas trabajadas al mes, índices además de las diferencias de costes citadas, el mayor número de horas trabajadas en los países del Este, en relación con las de la UE-15, incluida España.

SALARIO MÍNIMO EN LOS PAÍSES DEL ESTE (mensual bruto en euros)

PAÍS	Salario Mínimo	España Nivel 100
España	526	100
Eslovenia	400	76
R. Checa	192	37
Hungría	180	34
Polonia	169	32
Eslovaquia	131	25
Lituania	124	24
Estonia	118	22
Letonia	109	21
Rumanía	66	13
Bulgaria	52	10

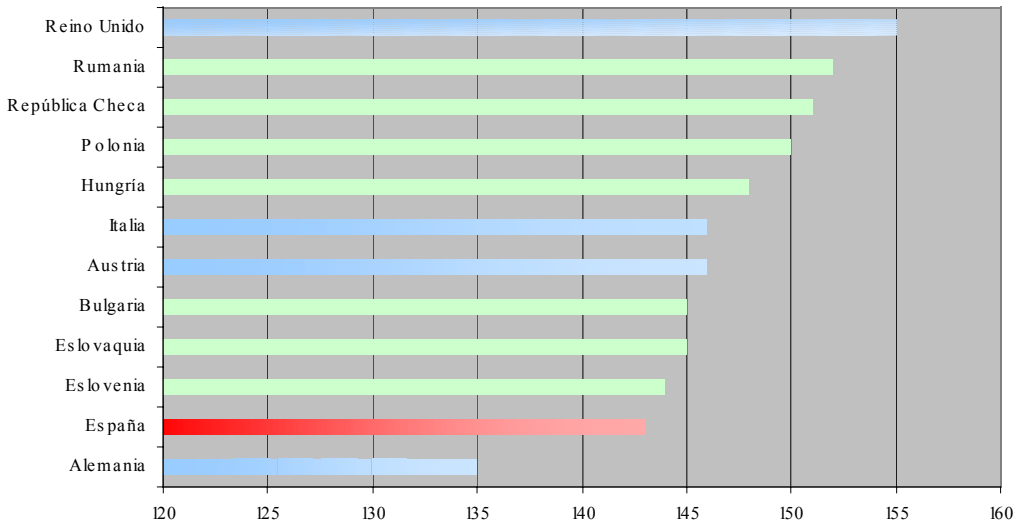
Fuente: El País.Abril 2004
Elaboración: SPIM

COSTES LABORALES DE LOS SECTORES INDUSTRIA Y SERVICIOS, Y TRANSPORTE Y ALMACENAJE EN LOS PAÍSES CANDIDATOS. (Datos de 2000)

PAÍS	SECTOR INDUSTRIA Y SERVICIOS (€/h)	SECTOR TRANSPORTE, ALMACENAJE (€/h)
Eslovenia	8,98	10,18
Polonia	4,48	4,96
Hungría	3,83	4,33
R. Checa	3,90	4,06
Estonia	3,03	3,54
Eslovaquia	3,06	3,35
Letonia	2,42	3,14
Lituania	2,71	3,06
Rumanía	1,51	2,09
Bulgaria	1,35	1,64
Coste medio países del Este	**3,47**	**3,93**
Alemania	26,34	-
Austria	23,60	21,93
Italia	18,99	20,31
España	14,22	17,14
Coste medio países UE	**22,19**	**21,09**

Fuente: Eurostat. 2000
Elaboración: SPIM

MEDIA DE HORAS TRABAJADAS AL MES POR EMPLEADO A TIEMPO COMPLETO EN LOS SECTORES INDUSTRIA Y SERVICIO. 2000



En Hungría, Eslovaquia y Eslovenia el precio del gasóleo es superior al de España, mientras que en el resto de países del análisis es inferior

- En la gran mayoría de los países del Este los precios del combustible Diesel -utilizado en los vehículos de transporte de mercancías- son inferiores a los de España. De este modo, sólo en Hungría y Eslovaquia el precio del gasóleo es más alto que en España.
- Rumania, Estonia y Letonia son los países con el precio más bajo, no superando los 0,61 €/l.

COMPARATIVA DE PRECIOS DEL GASÓLEO (Octubre 2004)

Euros / 1000 litros	Precio sin IVA con Impuestos especiales	España nivel 100
España	732,70	100
Hungría	772,88	105
Eslovaquia	764,72	104
Eslovenia	694,38	95
Rep. Checa	701,81	96
Bulgaria (*)	680,00	93
Polonia	664,30	91
Lituania	651,40	89
Letonia	612,21	84
Estonia	612,03	84
Rumania	569,38	78

Fuente: Varios (IRU, MINECO...)
(*) Dato del gasóleo que incluye IVA e Impuestos Especiales

De cara a armonizar las diferentes condiciones que caracterizan actualmente la prestación del servicio del transporte en la nueva UE-25, se han establecido una serie de períodos transitorios

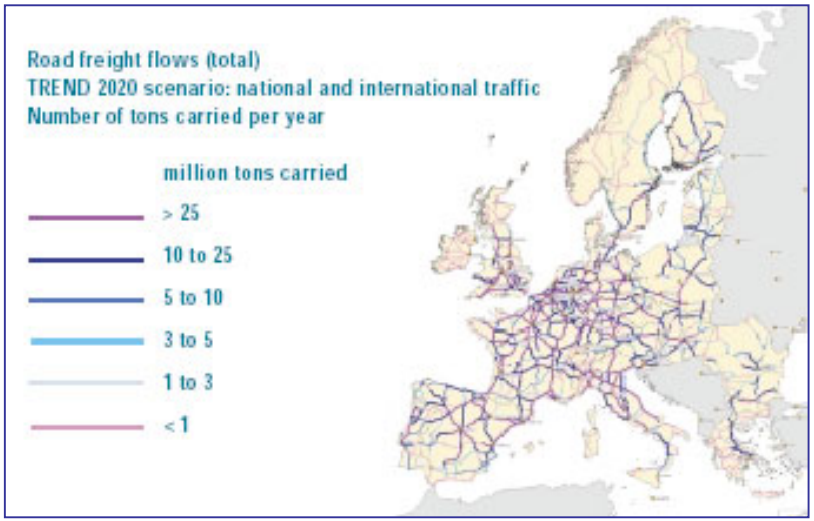
- El sector transporte juega un papel decisivo a la hora de lograr la plena integración de los antiguos países de la UE-15 y los nuevos estados miembro, garantizando la libre circulación de personas y mercancías en el seno de la UE.
- No obstante, y como ya se comentaba anteriormente, existen notables diferencias entre los ya existentes miembros de la UE y los nuevos países situados al Este de la hasta ahora UE-15, como por ejemplo los menores costes operativos de las compañías de transporte en los nuevos miembros de la UE, o las diferentes condiciones previas que se les exige en cuanto a la estructura y organización de sus respectivos mercados, suponiendo todo ello diferencias competitivas. Por otro lado, y a pesar de las ventajas en costes de los nuevos miembros, las empresas de transporte de los países de la UE-15, también cuentan con otro tipo de ventajas competitivas, como una mayor productividad, sólidas estructuras de capital o los más amplios conocimientos de las condiciones del mercado.
- Por este motivo, se ha acordado establecer una serie de **períodos transitorios** con el fin de evitar efectos perjudiciales, en términos económicos y sociales, tanto para los operadores de transporte en la Europa Occidental y como para los de la Europa Oriental.
- En este sentido, señalar que el sistema de autorizaciones bilaterales desaparecerá, pasando a generalizarse el uso de las licencias comunitarias en todos los países miembros de la UE.
- En lo que respecta al transporte de cabotaje, se ha acordado aplicar los siguientes períodos transitorios:
  - 2+2+1 significa que los operadores de los respectivos países no podrán realizar cabotaje durante los dos años siguientes a su incorporación en la UE, pudiendo extenderse este período durante dos años más en base a acuerdos bilaterales, transcurridos los cuales puede ampliarse nuevamente un año más, en caso de disfunciones del mercado.
  - 3+2 implica que los operadores de los respectivos países no podrán realizar cabotaje durante los tres años siguientes, siendo susceptible de ser ampliado durante dos años más en base a acuerdos bilaterales entre los países.

PERÍODOS TRANSITORIOS PARA LA REALIZACIÓN DE CABOTAJE EN LA UE

País	Período transitorio
Letonia	2+2+1
Polonia	3+2
Eslovaquia	2+2+1
Hungría	3+2
Estonia	2+2+1
Lituania	2+2+1
Rep. Checa	2+2+1

Las previsiones de crecimientos del transporte de mercancías por carretera agrava el problema de la congestión de las redes viarias europeas

- Según un estudio de NEA Transport and Research Training de noviembre de 2000 -"European transport forecast 2020. Freight Transport"-, el transporte internacional de mercancías en la UE-27 (considerando a Rumania y Bulgaria) está previsto que se incremente en el período 2000-2020 entre un 75-78% medido en toneladas-kilómetro, con las consiguientes implicaciones para los países y los grandes ejes de tránsito -ya muy saturados-, que se verán sometido a una presión de tráfico aún mayor.
- Este incremento, que puede parecer exagerado, se explica por diversos factores:
  - El crecimiento del transporte de mercancías en los países del Este será mayor que en la Europa Occidental debido al mayor crecimiento económico que se espera en ellos y por la mayor apertura de la economía como resultado de la integración en la UE.
  - Adicionalmente, las distancias a recorrer por los vehículos serán también mayores, siendo precisamente el número de recorridos de larga distancia los que más se incrementarán, traduciéndose todo ello en un mayor número de toneladas-kilómetro.



- Asimismo, este crecimiento del transporte de mercancías supone una mayor contaminación ambiental, un mayor consumo de recursos energéticos no renovables, el consumo de territorio asociado a las infraestructuras de transporte, los accidentes que conlleva el transporte, etc., implicando todos estos factores unos costes adicionales al transporte que no están repercutidos en el precio: **los costes externos.**
- Esta situación ha conducido a un **nuevo enfoque de las políticas de transporte, a favor de aquellos sistemas que consigan un menor impacto sobre el medio ambiente y un mejor aprovechamiento de los recursos energéticos**.

La no internalización de los costes externos vulnera el principio de que "el que contamina paga"

- Concretamente, y según el estudio llevado a cabo por la universidad alemana de Kalsruhe sobre datos del año 2000, "Costes externos de los transportes en Europa" realizado para 17 países europeos occidentales, los costes externos totales del transporte europeo suponen 650.275 millones de euros -un 7,30% del PIB-. Siendo los automóviles particulares los que más coses externos acarrean (43%), seguidos de los camiones (34%), la aviación civil (14%) y, por último, el ferrocarril (2%).
- En el período 1995-2000, los costes externos del transporte europeo se han incrementado un 12,1%; en euros corrientes, este porcentaje ascendería al 20% o al 22%.
- En el caso español, los costes externos del transporte se cifran en 58.162 millones de euros, cantidad que representa un 9,56% del Producto Interior Bruto, superando este porcentaje en más de dos puntos la media europea situada en 7,3% del PIB.
- A diferencia de lo que ocurre en el resto de países analizados, en el caso del transporte español son los vehículos pesados y furgonetas los responsables del 43,24% de los costes externos originados, el mayor porcentaje sobre el total. El ferrocarril, sin embargo, y concretamente en el transporte de mercancías, se presenta como el modo de transporte que menos costes externos ocasiona, con el 0,31% sobre el total.

COSTES EXTERNOS DEL TRANSPORTE ESPAÑOL

Modos de Transporte	Millones de €	% Sobre Total	% Sobre PIB
Camiones y furgonetas	25.150	43,24%	4,13%
Automóvil	21.008	36,12%	3,45%
Aviación	9.320	16,02%	1,53%
Motocicleta	1.549	2,66%	0,25%
Autobús	590	1,01%	0,10%
Ferrocarril viajeros	367	0,63%	0,06%
Ferrocarril mercancías	178	0,31%	0,03%
Navegación interior	0	0,00%	0,00%
TOTAL	**58.162**	**100%**	**9,56%**

Fuente: Varias
Elaboración: SPIM

- En cuanto al consumo de energía, el apunte fundamental es su continuo crecimiento. Por este motivo, hay que asumir que los recursos actuales se agotarán algún día, siendo necesario encontrar, antes o después, una energía que sea sostenible. En este sentido, el progresivo desarrollo tecnológico hace pensar que es posible lograr una forma de energía que no repercuta en el medio ambiente debido a su consumo, obtención o transporte y que, a la vez, sea duradera.

La política común de transporte se define como un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible

- Como ya subrayó la Comisión en noviembre de 2000 en su Libro Verde sobre la seguridad del abastecimiento, el consumo energético de los transportes representaba en 1998 un 28% de las emisiones de CO_2, principal gas de efecto invernadero. De acuerdo con las últimas previsiones, si no se toma decisión alguna para invertirla tendencia de crecimiento del tráfico, las emisiones de CO_2 derivadas del transporte deberían aumentar un 50% aproximadamente entre 1990 y 2010, alcanzando 1.113 millones de toneladas de emisiones, frente a los 739 millones registrados en 1990. Una vez más, el transporte por carretera es el principal responsable de esta situación, ya que representa de por sí un 84% de las emisiones de CO_2 que pueden atribuirse al transporte.
- Debido al problema que supone el coste externo de esos efectos medioambientales y para conseguir un reparto equitativo en su pago, la UE ha propuesto una serie de soluciones; las más representativas son las siguientes:
  - Impuestos diferenciados sobre los combustibles, para primar aquellos que tengan las características más ecológicas.
  - Impuestos diferenciados sobre los vehículos, según sus prestaciones en materia medioambiental.
  - Modificación de la tasa favorable al gasóleo que se aplica en la actualidad, ya que se ha comprobado que los motores diesel no son tan beneficiosos como se pensaba en materia de reducción de la contaminación.
  - Cobro de tasas por las emisiones de elementos contaminantes, en función del kilometraje recorrido y de las emisiones por kilómetro del tipo de vehículo empleado.
- Otro tipo de contaminación muy relacionado con el transporte es el ruido. Según datos de la UE, el 19% de la población europea está expuesta a niveles inaceptables de ruido debido a la circulación viaria, el 1,7% de la población se encuentra en la misma situación a causa del tráfico ferroviario y el 1% de la población por el tráfico aéreo.
- En este sentido, como objetivos básicos la UE se ha planteado eliminar el ruido. Para ello, la UE propone unas normas específicas para el transporte, en el caso de la carretera estas consisten en aplicar un impuesto anual vinculado al ruido, que pagarían tanto fabricantes como usuarios , y tasas sobre vehículos ruidosos en zonas sensibles.

La introducción de peajes europeos plantea un problema adicional al sector del transporte internacional de mercancías por carretera

- A la problemática que plantea al sector del transporte internacional de mercancías por carretera la ampliación de la UE, y la creciente congestión de las redes viarias,con sus consiguientes costes externos y la decisión de internalizarlos, hay que añadir **la introducción de peajes en diversos países europeos, para cubrir los costes por uso de la infraestructura.**
- En este sentido, diversos países aplican ya o van a aplicar (en algún caso de manera inmediata) determinadas tasas o peajes por el uso de las autopistas. Pueden señalarse los siguientes ejemplos:
  - **En Austria** ha desaparecido el hasta ahora utilizado sistema de Ecopuntos para pasar a pagar por el uso de las infraestructuras.
  - **Suiza** también tiene establecido un pago por el uso de las infraestructuras.
  - O próximamente **Alemania**, donde actualmente se aplica la Eurovignette para los camiones de tonelaje superior a 12 Tn (dado que no existen peajes en sus autopistas), pero que tiene previsto, **a partir de enero de 2005**, eliminar la Eurovignette sustituyéndola por el "LKW-Maut", que se aplicará también a los camiones de tonelaje superior a 12 Tn, y variará en función de la distancia recorrida, el número de ejes y la contaminación del motor (Euro I, II,...). El orden de magnitud de esta tasa estará entre 0,12 y 0,19€/km. Esto quiere decir que un vehículo que recorra en 1 día en Alemania 650 Km tendrá que pagar una tasa entre 91 y 123,5 €, frente a los 8 € que está pagando en la actualidad.
  - Asímismo, el **Gobierno francés** ha anunciado también la posibilidad de imponer una tasa similar en autovías sin peaje. De tal modo, que si la tasa alemana puede tener una influencia importante sobre la actividad de muchas empresas españolas, se puede decir que la posible tasa francesa afectará a todo el sector de transporte internacional, dado que Francia es un país de obligado tránsito para cualquier país de Europa con excepción de Portugal. Esta tasa francesa está todavía sin confirmación.

Las nuevas tecnologías pueden crear una ventaja competitiva sostenible en el transporte de mercancías por carretera

- Con el fin de incrementar la competitividad del transporte de mercancías por carretera, aumentando la efectividad y calidad del servicio de las empresas que se dedican a dicha actividad, éstas se ven obligadas a invertir cada vez más recursos en la **aplicación de nuevas tecnologías**.
- De este modo, **la aplicación de nuevas tecnologías** -Intelligent Transport System- en las empresas permite ayudar en la correcta gestión de los recursos disponibles, en la toma de decisiones de control en tiempo real, en la optimización de reglas de buenas prácticas, etc. con las consiguientes reducciones de costes, aumentos de ingresos y mayores posibilidad de tener acceso al mercado (p.e., con el comercio electrónico). En este sentido, la gran mayoría de las empresas nacionales de transporte se encuentran en un nivel de desarrollo inferior al de las grandes empresas extranjeras, aunque se produce una permanente mejora de estas últimas en esta materia, específicamente en las de tamaño medio y grande.
- Algunas de las aplicaciones de las nuevas tecnologías al transporte por carretera son:
  - **Servicios telemáticos del transporte por carretera.** Los sistemas de seguimiento de rutas pueden transmitir información a los conductores a través de un terminal telemático a bordo del vehículo, permitiéndole reajustar dinámicamente su itinerario y modificar sobre la marcha las recogidas y las entregas, y aumentar la seguridad en las redes viarias, mejorar la disposición de las empresas, más eficiente regulación del tráfico, reducir los impactos ambientales.
  - **IT y sistemas de comunicación móvil.** En la actualidad, la mayoría de los vehículos pesados de transporte de mercancías están equipados con sistemas de comunicación que pueden ser de diversos tipos: *telefonía móvil*; *sistemas de comunicación vía satélite*, que permiten adicionalmente el posicionamiento del vehículo, transferencia de datos, ...; *sistemas WAP* (Wireless Application Protocol), para facilitar el seguimiento y control de la mercancía entre otras cosas.
  - **Sistemas de control y posicionamiento de flota.** Estos sistemas hacen posible la monitorización de los vehículos, permitiendo determinar la posición, temperatura consumo y otros parámetros de los mismos.
  - **El comercio electrónico**, cuyo uso ya está bastante extendido y que pretende mejorar las relaciones entre operadores y clientes.

Se están desarrollándose otros dispositivos ITS con el fin de simplificar el transporte internacional de mercancías

- Otros dispositivos, como por ejemplo **el tacógrafo digital** -obligatorio desde 2003 en todos los vehículos comerciales-, permite comprobar rápidamente estadísticas del vehículo tales como origen y destino, mercancías transportadas, tiempos de conducción y descanso, velocidades ...
- Etc.

❑ Las posibles consecuencias de la mejora de la gestión de mercancías y de flota son:

- **Reducción de los desplazamientos en vacío** o con escasez de carga o de viajeros.
- **Optimización de la ruta y la distancia recorrida** para minimizar el impacto de los vehículos sobre el flujo del tráfico y del medio ambiente.
- **Programas de gestión de incidentes** que permitan responder a los accidentes o averías con los servicios de emergencia más adecuados y rápidos, reduciendo al mínimo el tiempo de respuesta y de restauración de la normalidad.
- Facilitar la **transferencia intermodal de mercancías,** al tener un mayor control de todos los eslabones de esta cadena.
- **Planificación previa** al viaje y del itinerario para evitar la congestión y otros factores de eficiencia (optimización de tiempos de conducción...).

❑ En este sentido, la UE se propone facilitar el despliegue de los ITS y crear un mercado único de estos servicios. Por este motivo, las directrices comunitarias para el desarrollo de las redes transeuropeas de transportes (RTE-T) iniciaron una serie de medidas y actuaciones comunitarias tendentes a fomentar el uso de las tecnologías de la información a través del sistema de transportes, cubriendo entre otras cosas, la infraestructura telemática de los sistemas de gestión del tráfico y de los servicios de información sobre el tráfico.

❑ En España hay diversos programas para la implantación de las Tecnologías de la Información (TI), tales como el Artepyme y otros, así como para la incorporación de ITS a vehículos e infraestructura del transporte, de aplicación en los próximos años.

La normativa sociolaboral también tendrá una influencia notable en el futuro del transporte

- La escasez de conductores, unido a la dificultad de contratar chóferes extracomunitarios (decreciente con los originarios de ciertos países con convenios bilaterales con España), la reducción de la jornada del conductor, el carné de conducir por puntos y la situación jurídica del trabajador autónomo dependiente son los nuevos retos a los que se tendrá que hacer frente en un futuro próximo.
- La jornada laboral vigente en otros países -como por ejemplo en Francia- (regulado en el denominado Contrato de Progreso) en relación con los tiempos de trabajo, no ha afectado hasta ahora al sector del transporte por carretera en España. No obstante, la Unión Europea aprobó la Directiva 2002/15/EC en relación con el tiempo de trabajo de los chóferes profesionales de transporte por carretera, siendo la fecha límite para la trasposición de esta directiva en la legislación nacional de cada Estado Miembro, Marzo de 2005.
- Esta Directiva, cuyo propósito es establecer unas condiciones mínimas en relación con la organización de los tiempos de trabajo, con el fin de mejorar la seguridad en la carretera y homogeneizar las condiciones competitivas en la UE, no sólo afectará a los tiempos de conducción y descanso, sino que también puede influir sobre el tiempo de trabajo de los conductores. En este sentido, se define el tiempo de trabajo como "el tiempo dedicado a todas las actividades del transporte por carretera; en particular: tiempos de conducción, de carga y descarga, limpieza y mantenimiento técnico del vehículo y todo tipo de actividades que se implique el trabajo diario del conductor".
- Adicionalmente, de acuerdo con esta Directiva, los Estados Miembros deben tomar las medidas necesarias para asegurar que "el tiempo medio de trabajo no exceda las 48 horas semanales. El tiempo de trabajo semanal máximo puede ser ampliado hasta 60 horas, sólo si, en un período superior a los 4 meses, no se ha superado la media de 48 horas semanales.
- La opinión generalizada de los transportistas sobre esta normativa es que la trasposición de la misma no obedece a criterios de mejorar la seguridad vial, ni garantizar la salud de los trabajadores, y menos evitar la distorsión de la competencia desde el momento en que los autónomos no entran en el cumplimiento de la Directiva. Señalando que con la nueva normativa será preciso contar con más flota para transportar la misma mercancía, al reducirse la jornada laboral de los conductores, y que ello supondrá un importante encarecimiento del transporte por carretera.

La política comunitaria sobre intermodalidad persigue potenciar la integración de modos

- Por todo esto, la política comunitaria busca el fomento de la Intermodalidad, que persigue potenciar **la integración de modos y promocionar el transporte combinado**, debido al importante papel que juega éste en la reducción de los costes sociales, propiciando el crecimiento del ferrocarril y del transporte marítimo, en concreto del Transporte Marítimo de Corta Distancia o Short Sea Shipping.
- No obstante, y a pesar de la política de restricciones a la que está siendo sometido (o se prevé que sea sometido) el transporte por carretera, hoy en día **no se han desarrollado alternativas suficientemente viables a este modo de transporte**, pues la intermodalidad tiene diversos aspectos, tales como el transbordo, la utilización de modos con niveles diferentes de eficiencia, la intervención de diversos operadores, inclusive el coste de la cadena, por citar algunos aspectos, que han impedido su adecuado desarrollo.
  - En el caso del **ferrocarril**, este problema se ve agravado por el hecho de que el ancho de vía de nuestras vías es diferente al europeo. Además los trenes especiales de menor longitud y menor tonelaje bruto que los europeos (del orden del 60%), por cuestiones de cruce de vías, pendientes y otros, y existe saturación en las dos terminales fronterizas españolas.

    No obstante, el futuro se presenta diferente tras la liberalización del ferrocarril, pues habrá una mayor competencia en ese mercado, en la que entrarán a formar parte nuevos agentes, en especial nuevos operadores ferroviarios integrales, que dinamizarán el comportamiento interno de ese modo de transporte. La **Ley 39/2003** antes citada, abre el camino en España a este proceso de incorporación de nuevos operadores ferroviarios a la prestación de servicios integrales en este modo.
  - El **Short Sea Shipping,** más que una realidad actual **es un potencial de futuro**, que se plantea como un instrumento complementario al transporte por carretera en la cadena de transporte, pero en ningún caso como un modo alternativo al mismo; siendo la cooperación y la colaboración entre mar y carretera clave para mantener un crecimiento sostenible del transporte en Europa. El SSS aportará nuevas más rutas alternativas y colaborará con él y no en contra de él.

    No obstante, el desarrollo de estos servicios (de los que existen ya unos ejemplos significativos en España, como las líneas con Italia que parten de los puertos de Barcelona y Valencia) no puede ser excesivamente rápido, ya que requiere determinadas inversiones que muchas veces no se justifican hasta que se comprueba ciertamente la eficacia del servicio. En este sentido, hay que destacar que muchos puertos españoles no están preparados para asimilar las rutas de SSS: carencia de rampas para la operativa de buques ro-ro, falta de espacio para camiones y pasajeros en un mismo muelle, aunque la más importante de todas sigue centrándose en la dificultad del aseguramiento de la calidad y coste equivalente con la cadena unimodal de carretera.

El transporte intermodal presenta toda una serie de ventajas, en cuanto a ahorros energéticos, rentabilidad de operaciones y seguridad de las mercancías transportadas

A todos los niveles se están dando ya pasos tangibles en apoyo del SSS, como solución colaborativa con el transporte por carretera:

- ⇨ Plan de acción de la Comisión Europea. Supone el desarrollo de 14 acciones con medidas legislativas, técnicas y operativas.
- ⇨ Ayudas económicas: Programas Marco Polo I (2003-2006) y Marco Polo II (2007-2013).
- ⇨ Inclusión de las Autopistas del Mar en la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T). Los objetivos de esto son:
  - o Concentrar flujos de cargas en las cadenas logísticas marítimas, para:
  - o Mejorar la viabilidad y prestaciones de enlaces existentes,
  - o Establecer nuevos enlaces regulares, frecuentes y viables,
  - o Reducir la congestión en las carreteras, y
  - o Mejorar el acceso a las regiones periféricas e insulares.
- ⇨ Creación de una Marca de Calidad para los elementos de las Autopistas del Mar.
- ⇨ Ley de Puertos: bonificación de las tasas portuarias a los servicios de SSS.

❑ En cualquier caso, la intermodalidad permite incidir en los grandes flujos intracomunitarios de diversos sectores industriales, así como ofrecer una gran flexibilidad ante los picos de producción y de comercialización de los clientes. Además aporta una serie de ventajas que tienen que ver con el mantenimiento de un efectivo control de costes.

Capítulo 9.

La participación del sector español en los tráficos internacionales: situación actual y marco de futuro

Capítulo 9.1. La participación de los transportistas españoles en los flujos de transporte internacional de mercancías por carretera
Capítulo 9.2. Escenario futuro de la actividad del transporte internacional de mercancías por carretera en España
Capítulo 9.3. Determinación de los factores clave de competitividad

La estructura empresarial, factor determinante de la competitividad

- Entre los aspectos que mejor pueden reflejar la competitividad del sector cabe destacar:
  - La **estructura empresarial**
  - El **nivel de formación** de las personas que integran el sector
  - Los **costes de explotación** de las empresas
  - La **calidad del servicio** prestado y adecuación de éste a las necesidades del cliente
- De todos estos factores, quizás sea la estructura empresarial el factor más determinante de la competitividad, pues **solo a través de estructuras organizativas de una cierta dimensión se está en condiciones de mejorar la competitividad de las empresas** gracias a:
  - La generación de economías de escala que contribuyen a la reducción tanto de los costes variables (costes de aprovisionamiento, de combustible, neumáticos, reparaciones y mantenimiento, etc.), como de los costes fijos (las empresas de mayor tamaño tienen mayor poder de negociación en cuestiones tales como la adquisición de vehículos, contratación de pólizas de seguros, etc.).
  - La consecución de economías de alcance funcional, gracias a la inclusión de más eslabones de la cadena logística.
  - La posibilidad de acceder a innovaciones tecnológicas que contribuyan a mejorar la productividad de la empresa.
  - La obtención de una capacidad de comercialización tal que permita minimizar o eliminar los recorridos en vacío, e incrementar la productividad de los vehículos. En este sentido, son en general las empresas de mayor tamaño las que disponen de una mayor capacidad comercial con delegaciones nacionales e internacionales.
  - Alcanzar la capacidad organizativa que permita abrir nuevos mercados, ofrecer nuevos servicios, etc.
  - El acceso a la intermodalidad (terrestre, marítima), aprovechando el interés que presente cada uno de los modos de transporte para una determinada parte del recorrido.
- Adicionalmente, y como factor negativo de competitividad, hay que destacar las escasas estrategias expansionistas del sector de transporte internacional español hacia otros países.

El sector español carece de tradición expansionista

- La escasa tradición expansionista del sector transporte español hacia fuera de España puede hacerse extensible a otros subsectores de la actividad del transporte. En las actividades de carga fraccionada, los servicios logísticos, así como en el sector de los transitarios, se ha experimentado en los últimos años una notable entrada de multinacionales que se han implantado en nuestro país bien directamente –las menos-, bien a través de absorción o participación mayoritaria en las empresas nacionales –la gran mayoría-. Sin embargo, es difícil encontrar empresas españolas de estos subsectores que hayan realizado procesos similares en países de su entorno, con la única excepción de Portugal (y en menor escala Marruecos) que ha pasado a formar parte de las redes de alguna de las principales empresas del sector.
- Las causas de esta situación son muy diversas y entre otras se podrían citar:
  - Las reducidas dimensiones empresariales de las empresas españolas comparativamente con las empresas extranjeras.
  - La escasa capacidad financiera del sector, compuesto en su mayoría por empresas familiares que fueron aumentando su dimensión, pero sin una fortaleza financiera suficiente para fuertes procesos de internacionalización.
  - La falta de cultura empresarial expansionista y la escasa tradición en la apertura de mercados exteriores, como consecuencia de un largo período en España de situación de economía cerrada y proteccionista.
  - La fuerte penetración de capital extranjero en el sector industrial español (automóvil, gran consumo, alimentación,...) y en la gran distribución comercial española, que ha propiciado la entrada en España de operadores logísticos y de transporte extranjeros, sin que haya existido de manera equilibrada una proceso inverso (expansión al exterior del capital industrial y de distribución comercial español).
  - Y todo ello unido a una situación de partida claramente desventajosa para el sector español por la anticipación de la época en que otros países iniciaron este tipo de estrategias -en la segunda mitad de los ochenta-, lo cual va se ha producido para el sector español hasta prácticamente entrado el nuevo siglo (año 2000 y siguientes).

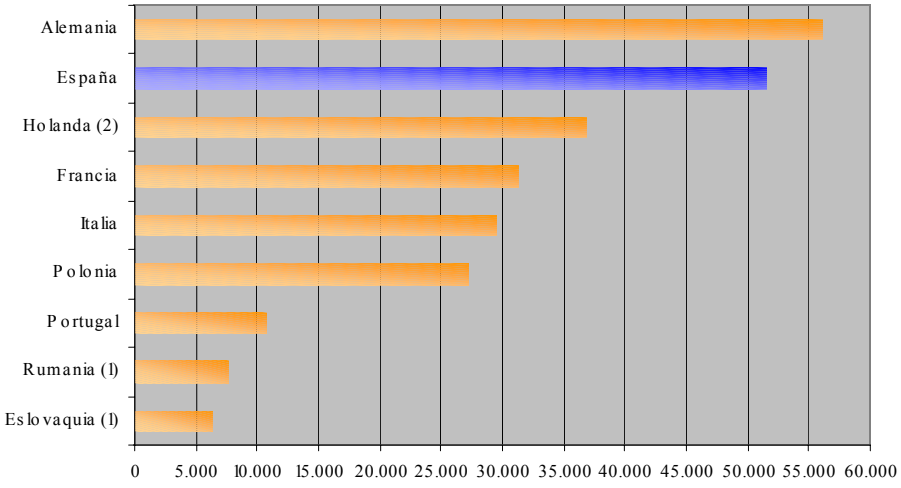
Capítulo 10.
Situación competitiva del sector español de transporte internacional por carretera

Capítulo 10.1. Evaluación comparada de la competitividad de los sectores español y de otros países
Capítulo 10.2. Situación competitiva del sector español: Análisis DAFO

España ocupa el segundo lugar dentro del grupo de países considerados en cuanto al transporte internacional de mercancías por carretera medido en millones de toneladas kilómetro

- El transporte internacional de mercancías por carretera realizado en el año 2001 por transportistas registrados en Estados Miembros de la UE, ascendió a un total de 295.619 millones de toneladas-kilómetro (tkm). Esta cifra representa el 22% del total del transporte por carretera (nacional+internacional) llevado a cabo por transportistas comunitarios.
- En ese mismo año, y en la práctica totalidad de los países de la UE-15, más del 90% del transporte internacional de mercancías por carretera es intraeuropeo. En los casos de España y Portugal, este porcentaje se elevaba hasta un 98% del total.
- En el año 2003, y conforme las estadísticas de Eurostat, **España -con 51.515 millones de tkm de transporte internacional de mercancías por carretera- ocupa la segunda posición dentro del grupo de países analizados en este estudio**, por detrás de Alemania. En este sentido, Alemania y España suponen conjuntamente algo menos del 42% de las tkm realizadas por estos 9 países seleccionados.
- La importancia del transporte internacional de mercancías por carretera en Holanda, explicada en parte sustancial por albergar a uno de los principales puerto centroeuropeos -el puerto de Rotterdam-, sitúa a este país en el tercer lugar por delante de Francia.
- En España, el transporte internacional de mercancías por carretera (medido en toneladas-kilómetro) se ha incrementado extraordinariamente desde 1990 hasta 2003 (+319,8%). En el caso de Portugal, también se ha producido un crecimiento muy considerable de las toneladas-kilómetro realizadas en dicho período (+108%). Esto se debe presumiblemente a la entrada de estos países en la UE y a la liberalización del transporte internacional de mercancías por carretera.

TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA (*)
2003



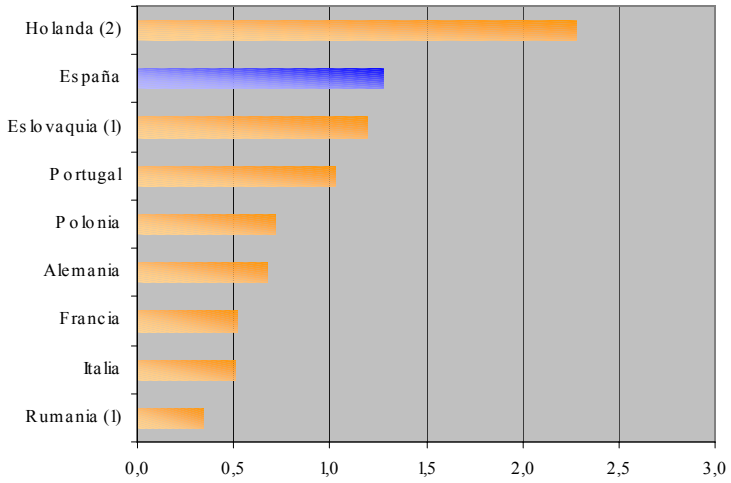
Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

(1) Los datos de Eslovaquia y Rumania corresponden a 2001
(2) El dato de Holanda corresponde a 2002
(*) Estos datos no incluyen el transporte triangular y de cabotaje.

España presenta un ratio bajo de transporte internacional por carretera por PIB

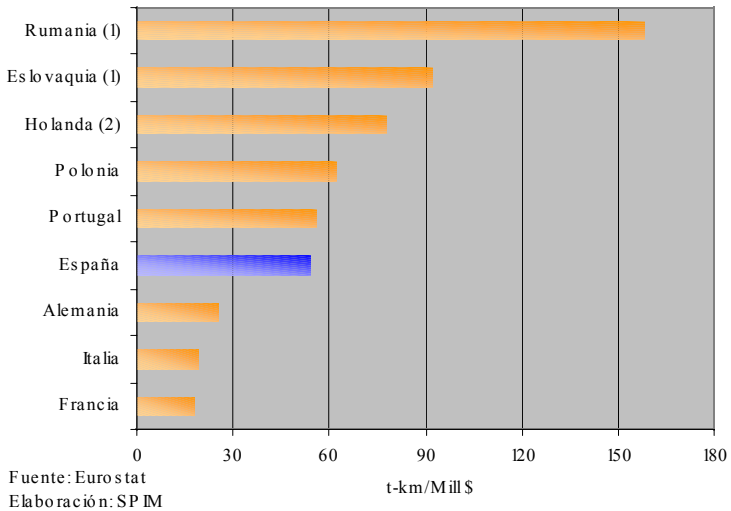
- A pesar de la importancia del transporte internacional de mercancías por carretera de España, el ratio por PIB dista de los presentados por otros países del grupo seleccionado, si bien sigue siendo superior al de países como Alemania, Francia o Italia.
- En la clasificación del transporte internacional por habitante, España mantiene su posición ventajosa frente al resto de países, solo superado por Holanda.
- En el caso de Alemania, los ratios por habitante y por PIB son más bajos que los de la mayoría de países considerados, por lo que al realizar la comparativa con los países del estudio hace que quede desplazado a una posición muy inferior.
- Especialmente llamativo es el caso de Eslovaquia, que situado en último lugar en la clasificación de transporte internacional, al calcular los respectivos ratios por habitante y por PIB, ocupa una de las primeras posiciones.

TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA POR HABITANTE(*). 2003



Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA/PIB (*) 2003



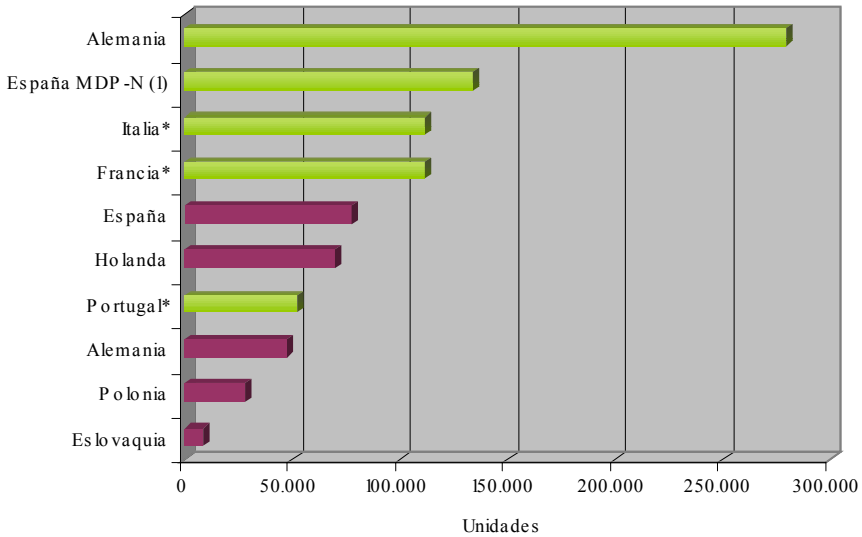
Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

(*) Los datos de transporte internacional no incluyen ni las operaciones triangulares ni de cabotaje
(1)Los datos de Eslovaquia y Rumania hacen referencia al año 2001
(2)En el caso de Holanda, los datos corresponden a 2002

El parque de vehículos de transporte de mercancías en los países seleccionados

- Los vehículos más habitualmente utilizados en la prestación del servicio de transporte de larga distancia, son los vehículos pesados y más concretamente los **vehículos articulados**, compuestos por una cabeza tractora y un semirremolque.
- En este sentido, se ha tratado de obtener datos sobre la flota de vehículos de este tipo en cada uno de los países sometidos a análisis. Desafortunadamente, los datos proporcionados por NEA son heterogéneos y presentan numerosas carencias. Por este motivo, se han completado y contrastado dichos datos con los de otras fuentes: IRU, los correspondientes Ministerios y asociaciones de transportistas internacionales de cada uno de los países (Antram, Confetra, Untrr, Aftri, ...), que confirman la disparidad de cifras entre las distintas fuentes.
- En cualquier caso, si bien estos datos no pueden ser tomados como concluyentes, si pueden resultar indicativos de la importancia relativa de las flotas en los distintos países.

PARQUE DE VEHÍCULOS ARTICULADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. 2003



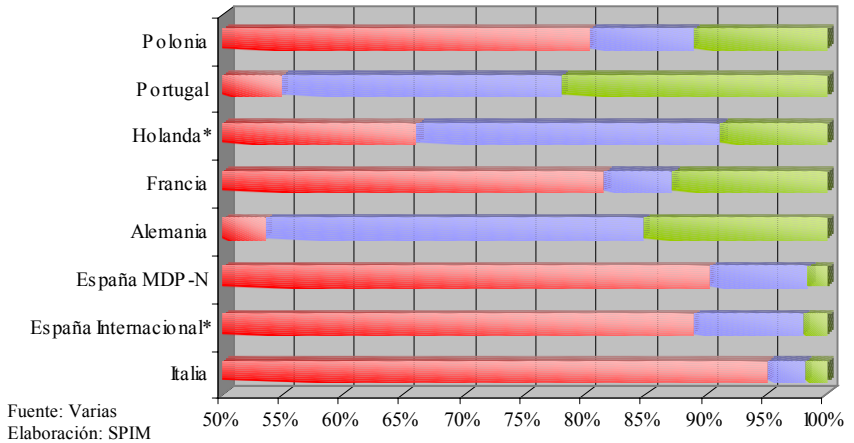
•La flota de vehículos articulados de Italia, Francia, Portugal y Alemania realizan tanto transporte nacional como internacional.
Fuente: Varias
Elaboración: SPIM

- No obstante debe tenerse en cuenta que en algunos países, como Italia, Francia y Portugal, la flota de vehículos pesados presentados realizan tanto transporte nacional como internacional. Por otro lado, en el caso de Alemania se distingue: el parque de vehículos en relación con el número de licencias comunitarias expedidas a 31 de diciembre de 2003 (en cuanto a Internacional se refiere), y al total de vehículos articulados que hacen nacional más internacional.
- Debido a esta heterogeneidad de datos, se ha renunciado a obtener interesantes ratios tales como toneladas o ton*km transportadas al año como media por los vehículos de transporte.

Estructura empresarial del sector transporte de mercancías por carretera según el número de vehículos de las empresas

- Del análisis de la estructura empresarial sobre el sector de transporte de mercancías por carretera en los países de nuestro entorno, se deriva que Italia y España (en conjunto el sector nacional más internacional) concentran el mayor número de empresas de transporte, caracterizándose ambos por una gran atomización. En este sentido, en Italia el 95% de las empresas tienen menos de 5 vehículos y en el caso de España estas pequeñas empresas suponen casi el 89% del total.
- Alemania es el país con mayor representación de las empresas de tamaño mediano con una flota de vehículos que oscila entre 6 y 10 unidades que supone el 31% del total.
- En el caso de Holanda, los datos reflejados en el gráfico adjunto caracterizan al sector de transporte internacional, siendo el número total de empresas del sector ligeramente superior. En el año 2000 esta cifra ascendía a 10.290 empresas, lo que indica la escasa relevancia del sector de transporte en el ámbito nacional y la importancia del mismo en el ámbito internacional.

ESTRUCTURA EMPRESARIAL (%) DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN LOS PAÍSES SELECCIONADOS (nacional+internacional)



Fuente: Varias
Elaboración: SPIM

CUANTIFICACIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (nacional+internacional) SEGÚN EL Nº DE VEHÍCULOS DE LOS PAÍSES SELECCIONADOS

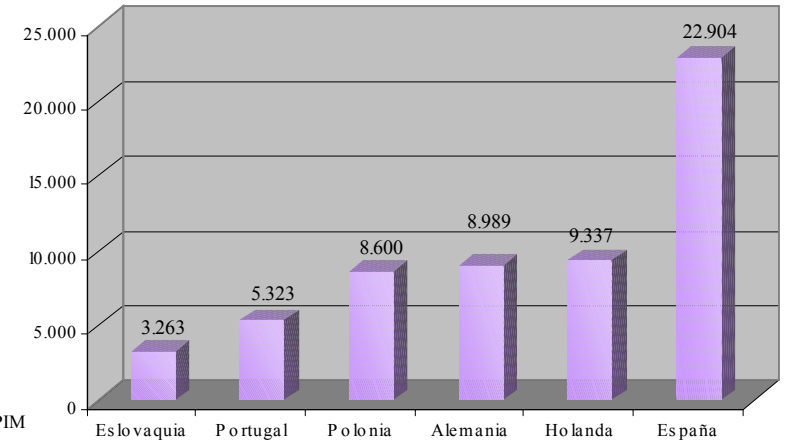
Nº de empresas por país	Año	Fuente	1 a 5 vehículos	6 a 10 vehículos	11 o más vehículos	TOTAL
Italia	2003	NEA	128.385	4.185	2.430	135.000
España Internacional*	2003	Mº Fom	20.379	2.075	450	22.904
España MDP-N	2003	Mº Fom	39.238	3.572	677	43.487
Alemania	2003	NEA	31.825	18.467	9.009	59.301
Francia	2003	NEA	34.979	2.400	5.487	42.866
Holanda*	2003	NEA	6.172	2.343	822	9.337
Portugal	2004	ANTRAM	2.922	1.233	1.166	5.321
Polonia	2001	Iru+otros	6.909	744	947	8.600
Rumania	2000	Eurostat				6.119
Eslovaquia*	2003	IRU				3.263

* Los datos relativos a Holanda, Eslovaquia son relativos al transporte internacional en exclusiva

Empresas de transporte internacional de mercancías por carretera

- En relación al sector del transporte internacional por carretera, los datos disponibles son bastante heterogéneos, por este motivo los resultados del análisis comparativo entre ellos deben ser relativizados.
- En este sentido, a pesar de que el número más elevado de empresas de transporte internacional de mercancías por carretera corresponde a España, ha de tenerse en cuenta que en esa cifra se han contabilizado las empresas de transporte que poseen autorizaciones comunitarias, siendo de obligada consideración que no todas las empresas que están en posesión de este tipo de licencias les dan uso. Así pues, según los resultados del estudio de mercado llevado a cabo, algo más del 30% de las empresas que han respondido a los formularios enviados utilizan las licencias comunitarias en menos de un 25% de sus operaciones de transporte, mientras que aproximadamente un 47% de dichas empresas declaran darles una utilización superior al 50%.
- Holanda sería el siguiente país con mayor número de empresas de transporte internacional, seguido de Alemania, habiéndose incluido en este último caso únicamente las empresas de transporte que realizan muy frecuentemente operaciones de transporte internacional, pues según la información proporcionada por el Bundesamt für Güterverkher otras 14.138 empresas realizan ocasionalmente algún tipo de transporte internacional (lo que daría un total de 23.127 empresas en Alemania con alguna o mucha actividad de transporte internacional).

EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



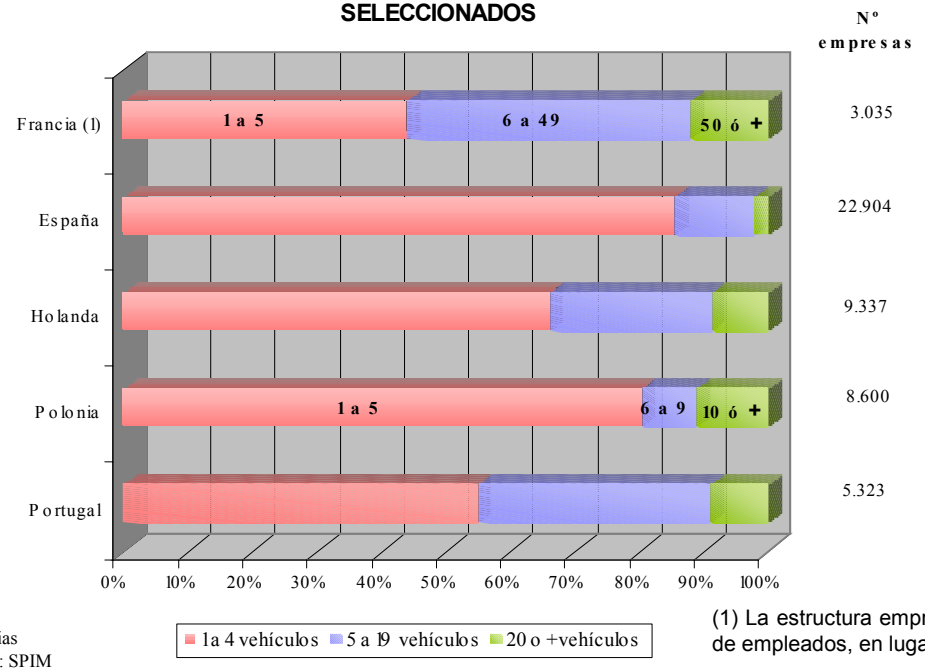
Fuente: Varias
Elaboración: SPIM

* Los datos de Francia e Italia no se han conseguido desagregados por transporte internacional

Estructura empresarial del sector de transporte internacional de mercancías por carretera

- Para analizar la estructura empresarial de las empresas de transporte internacional de los países para los que se dispone de tal información, se han realizado algunas fusiones entre los distintos segmentos de tamaño empresarial debido a que la fragmentación de los mismos no era homogénea. De este modo el gráfico recoge la estructura empresarial para cuatro de los países seleccionados.
- Portugal y Holanda, seguidas de Francia, destacan por presentar las estructuras empresariales menos atomizadas.
- Para el resto de países, no se disponen de cifras separadas de la estructura empresarial del transporte internacional, habiéndose ofrecido en páginas anteriores los datos relativos a la estructura empresarial para el conjunto del sector del transporte de mercancías por carretera.

ESTRUCTURA EMPRESARIAL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN LOS PAÍSES SELECCIONADOS



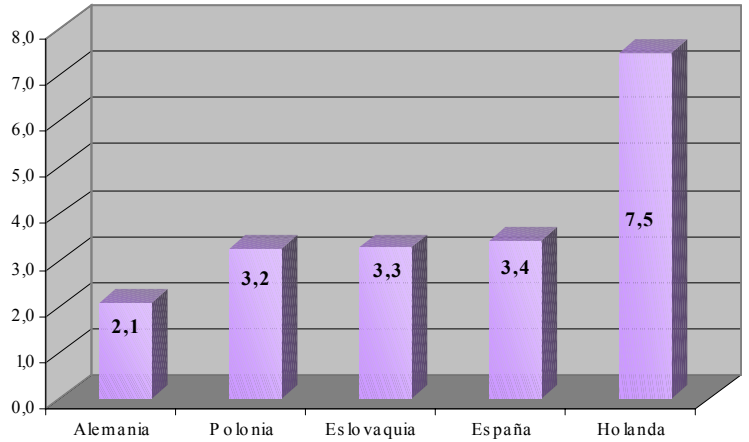
Fuente: Varias
Elaboración: SPIM

(1) La estructura empresarial en Francia se ha realizado según el nº de empleados, en lugar del nº de vehículos

La dimensión media empresarial en el sector

- Analizando el ratio del número de vehículos que realizan transporte internacional por empresas de transporte que operan en este ámbito, se deduce que Holanda es el país con mayor tamaño de los analizados con una media de 7,5 vehículos por empresa.
- Le sigue España con una dimensión media similar a las de Polonia y Eslovaquia, de 3,4 vehículos por empresa.
- La liberalización del sector en España originó una reducción de la dimensión media de la empresa de transporte internacional.
- Para Francia, Portugal, Italia y Rumania no se disponen de los datos necesarios para el cálculo de este ratio (o bien faltan las cifras separadas de la flota de vehículos, o del número de empresas de transporte internacional o ambos). En cualquier caso, se ofrecen a continuación las dimensiones medias de las empresas del conjunto del sector de transporte de mercancías por carretera en dichos países:

DIMENSIÓN MEDIA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



Fuente: Eurostat
Elaboración: SPIM

DIMENSIÓN DE LAS EMPRESAS DE TTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (Nac+Internac)

	Media veh/emp
Francia	5,8
Portugal	5,6
Italia	2,2

- Los vehículos que realizan transporte en el ámbito internacional, se caracterizan normalmente por una renovación de las flotas más frecuente que las flotas que se dedican al transporte nacional. No obstante, los países recién incorporados a la UE, presentan en general unas flotas de vehículos en estado más obsoletos.

Los datos sobre costes son indicativos

- A continuación se recogen los datos relativos a los costes de explotación de una empresa de transporte internacional de mercancías por carretera en el grupo de países seleccionados, de tal manera que sea posible aproximar una comparación en cuanto a la competitividad del sector en términos de sus costes.
- Hay que tener en cuenta, que aún en el caso de comparar los mismos perfiles de vehículos, son muchas las variables dependientes de las condiciones reales de explotación de los vehículos que pueden originar distorsiones -tipo de mercancía transportada, longitud media de los viajes, dimensión de la empresa,...-, de tal manera que, incluso dentro de un mismo país puede haber dispersiones superiores a las existentes entre países.
- Cada uno de los bloques de costes: costes directos, costes fijos y costes variables, costes de capital y costes de operación se pueden ver en mayor o menor grado influenciados por factores coyunturales tales como la situación económica, por ejemplo, o por factores estructurales como el tamaño de empresa.
- Por otra parte, no hay que obviar el hecho de que posibles distorsiones reglamentarias entre estados no se traducen inmediatamente en términos de costes. Es imposible de precisar la tasa de fraude, su control y su sanción.

Datos generales del vehículo

Datos Básicos de Cálculo	
Peso máximo autorizado (PMA - Tons)	40
Número de ejes del vehículo	5
Número total de neumáticos	12
Tipo neumáticos eje motriz	315/70 R22,5
Tipo neumáticos eje dirección	315/70 R22,5
Tipo neumáticos semirremolque	385/55 R22,5
Potencia aproximada (CV)	420
Consumo medio (lit/100 km)	33
Kilometraje anual (km/año)	140.000
Kilometraje anual en vacío (km/año)	15.000
Días actividad vehículo (días/año)	225
Horas actividad vehículo (horas/año)	2.500
Carrozado	Tautliner

- Asimismo, puede darse la situación que el colectivo dentro del sector de un país con los costes más bajos jamás entre en competencia con el colectivo que presenta los costes más elevados, por operar en segmentos de mercado muy diferentes.
- Por lo tanto, se insiste en el carácter relativo de los datos que se ofrecen y que permiten hacer una aproximación al tema indicado.

Los costes de explotación presentan algunas disparidades según las fuentes

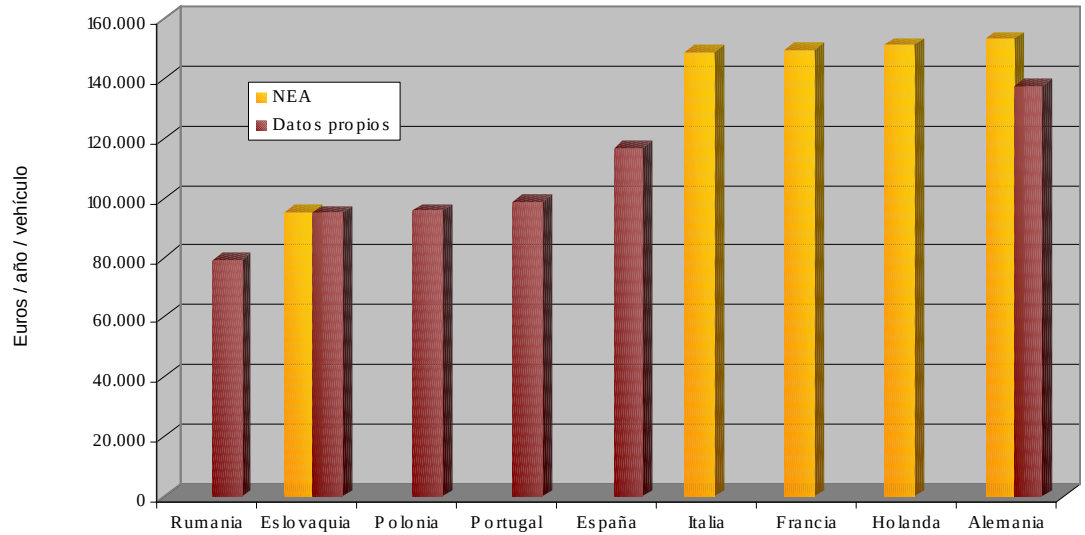
- En los casos en que ha sido posible, se han comparado los datos proporcionados por NEA con datos propios de SPIM fruto de su experiencia, encontrándose en algunas disparidades (ya sea en términos de costes directos totales, ya sea en términos de su estructura). Esto viene a confirmar la necesidad de tomar estos datos a título orientativo, pero con el máximo nivel de aproximación posible, por las profundas distorsiones que determinados factores pueden ocasionar en el coste.

  - En el caso de España, se proporcionan tres datos de costes de explotación, en función de **la antigüedad** considerada en el cálculo del coste de personal: se parte de una empresa en la que el personal de conducción no tiene ninguna antigüedad, otra en la que se supone que el personal acumula una antigüedad de 15 años y por último otra en la que se parte de una antigüedad del 25 años (siempre calculados sobre el sueldo base).

    En cualquier caso, España mantiene una posición competitiva en cuanto a sus costes, en relación a los países de la UE-15; tan sólo Portugal se sitúa por debajo de España junto con los tres países del Este considerados en esta comparativa.

  - Alemania destaca por ser el país con mayores costes de explotación de esta comparativa.

COSTES DE EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL*
(€/año/vehículo)



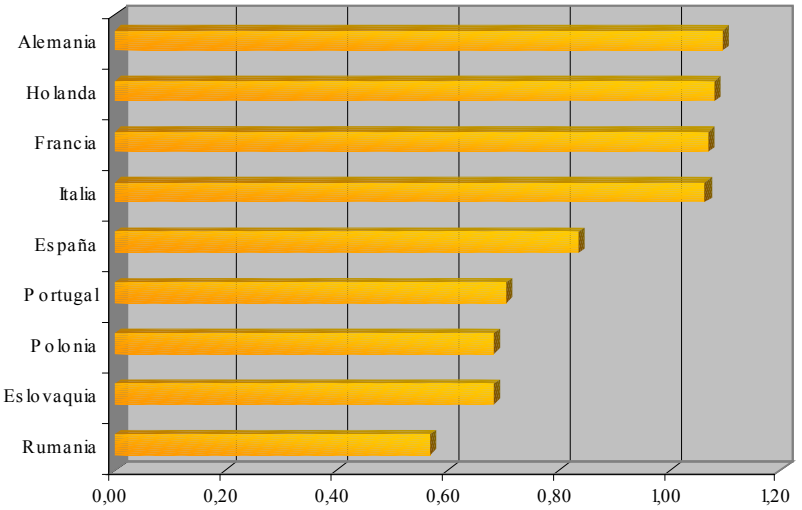
Fuente: Varias
Elaboración: SPIM

* Calculado para un recorrido medio anual de 140.000 Km

El coste medio por kilómetro en España es, en términos comparativos, competitivo

- Para el cálculo del coste medio de explotación de una empresa de transporte internacional de mercancías por carretera se ha considerado, en todos los países, un recorrido medio anual de 140.000 kilómetros.
- El coste kilométrico español es competitivo en relación con los costes medios por kilómetro de países como Alemania, Holanda, Francia o Italia en cualquiera de los tres supuestos incluidos -en función de la antigüedad del personal: antigüedad nula, 15 años de antigüedad y 25 años-. Se observa, como es lógico, como a medida que la antigüedad del personal de conducción es mayor, mayores son las diferencias de costes entre España y Portugal. No obstante, en cualquiera de estos casos presentados para España, y aunque se recortan distancias con el resto de países de la antigua UE-15, sigue siendo más barato (en coste) el transporte internacional de mercancías por carretera en España.
- Portugal y los nuevos países de la UE analizados -Polonia, Eslovaquia y Rumania- se encuentran con unos costes medios de explotación por kilómetro por debajo del español.
- En relación con la **mayor competencia en términos de costes que supone la incorporación de los países del Este a la UE**, es aconsejable que España centre sus esfuerzos principalmente en aprovechar sus puntos fuertes en los mercados exteriores (tecnología, servicios, infraestructuras,...) y compita en calidad, valor añadido y diferenciación en lugar de hacerlos en precios y costes, que son la base de la estrategia comercial de los nuevos países europeos.
- También se deberían mejorar las infraestructuras –tanto de transporte como de comunicaciones-, intensificar las inversiones eficientes para ampliar las dotaciones de capital humano y de capital tecnológico, como vía para compensar las limitaciones de una ubicación que con la Ampliación se hace más periférica.

TRANSPORTE INTERNACIONAL. COSTE MEDIO POR KILÓMETRO (€/Km)*



Fuente: Varias
Elaboración: SPIM

*Calculado para un recorrido medio anual de 140.000 Km

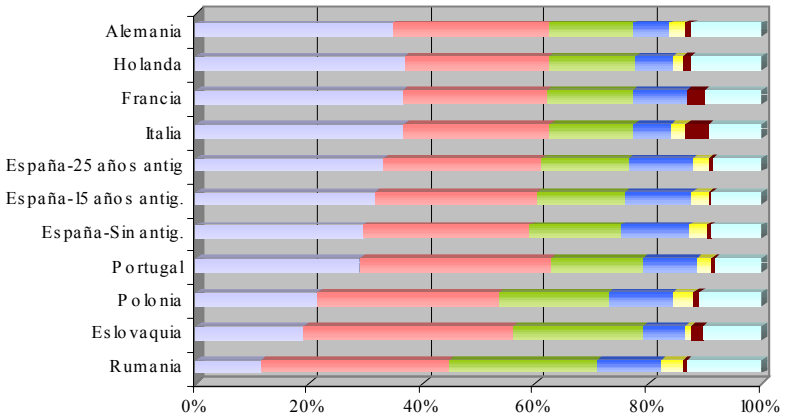
Las estructuras de costes del transporte internacional varían de unos países a otros

- La partida de **personal** (fijo + variable) es, en general, la que mayor peso tiene en la estructura de costes directos de una empresa de transporte internacional, superando en la mayoría de los casos el 30% de los costes de explotación del vehículo salvo en los países del Este. Como se ha comentado en las páginas anteriores, en el caso de España, se han considerado los costes de transporte bajo tres supuestos en función de la antigüedad del personal de conducción de la empresa (sin antigüedad, con 15 años de antigüedad y con 25 años de antigüedad) calculados sobre el sueldo base del mismo.

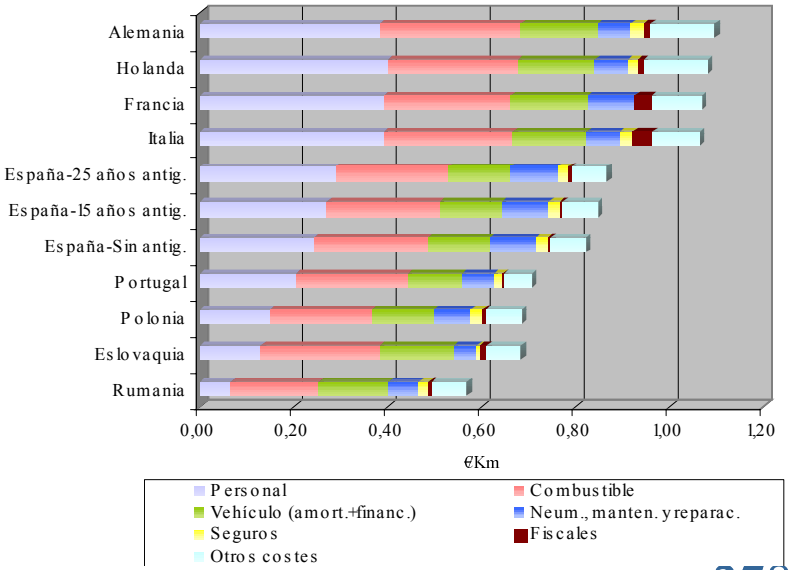
- No obstante, y como consecuencia de la incesante subida del petróleo, **los costes de combustible** también constituyen una parte muy importante de la estructura de costes de una empresa de transporte internacional, y más si se tiene en cuenta que aquí se han calculado en todos los casos aplicando los costes del gasóleo en surtidor sin IVA y con impuestos especiales (a fecha de octubre de 2004), y bajo el supuesto que los vehículos realizan el respostaje siempre en sus respectivos países.

- En este sentido, en Eslovaquia, Polonia y Rumania, los costes de personal se reducen notablemente respecto a los países UE-15. Así, el peso de esta partida es del orden del 21,6% en Polonia, del 19% en Eslovaquia y del 11,5% en Rumania, cobrando mayor importancia en dichos países el combustible -que en todos los casos supera el 30%-. Los costes del vehículo (amortización y financiación) también tienen más relevancia en estos países que en los miembros de la antigua UE-15, debido a los mayores tipos de interés.

ESTRUCTURA DE COSTES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL. %



ESTRUCTURA DE COSTES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL (€/Km)

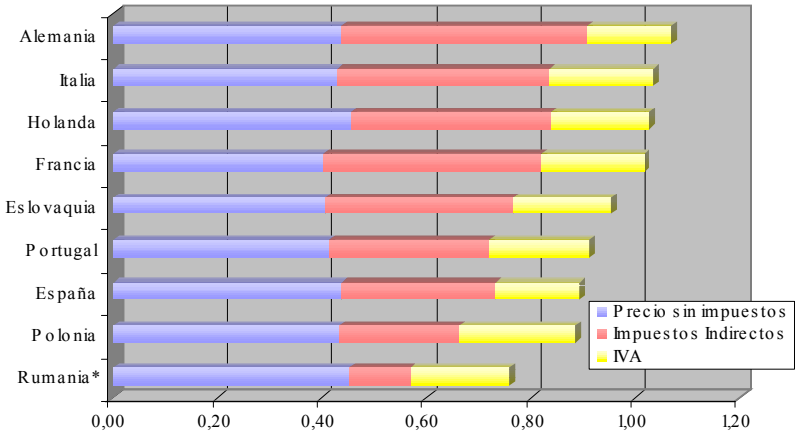


El precio del gasóleo en España está entre los más bajos de los países seleccionados

- Ante la continua subida del precio del barril de petróleo, con las consiguientes consecuencias negativas que esto supone para los transportistas, se ha considerado oportuno hacer un análisis comparativo del precio del gasóleo entre los distintos países sometidos a análisis.

- El precio del gasóleo español (con impuestos especiales y con IVA) está por debajo del precio del gasóleo de todos los estados miembros de la antigua UE-15 e incluso por debajo del precio de Eslovaquia, sólo superado en economicidad por Polonia y Rumania. Si se considera el precio sin el IVA pero con impuestos especiales, España se mantiene entre los países con menores precios sólo superado por Portugal, Polonia y Rumania.

PRECIO DEL GASÓLEO EN LOS PAÍSES SELECCIONADOS.
Octubre 2004



Fuente: Varias
Elaboración: SPIM

- En este sentido, hay que señalar que la fiscalidad aplicada sobre el gasóleo en los distintos países de la UE no es homogénea. Por ello, la Comunidad Europea a través de la Directiva 2003/96/CE del Consejo de la Unión regula el establecimiento de la fiscalidad del gasóleo profesional, definiéndolo y estableciendo los impuestos mínimos aplicables, así como los períodos para su implementación.

- Esta directiva, define como gasóleo profesional el utilizado como carburante de automoción y empleado para “el transporte de mercancías, por cuenta ajena o propia, realizado por vehículos de motor destinados únicamente al transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo autorizado igual o superior a 7,5 tons.” El uso profesional del gasóleo se aplicará a partir del 1 de enero de 2008 a aquellos vehículos con un peso bruto de carga máxima autorizada igual o superior a 3,5 toneladas.

- La directiva regula también, los impuestos mínimos establecidos en todos los estados miembros de la UE para el gasóleo profesional y el de uso general.

Gasóleo profesional, una realidad europea

- En el caso de España, la carga impositiva actual es de 293.86 euros por tonelada, de los que 269,86 euros corresponden a impuestos especiales y 24 euros al tramo estatal de impuestos sobre ventas a minoristas de determinados hidrocarburos (céntimo sanitario).
- Por último, señalar que esta Directiva establece una serie de períodos transitorios para el establecimiento de los impuestos mínimos aplicables a los carburantes de automoción. Del análisis de estos periodos se deduce que se gravará primeramente el gasóleo de uso general, a partir del 1 de enero de 2007, y tres años más tarde, desde el 1 de enero de 2010, el gasóleo de uso profesional.
- Según una encuesta realizada por BGO Comunicación y Congresos entre transportistas y cargadores con el fin de conocer su postura ante el establecimiento de un gasóleo profesional, se llega a las siguientes conclusiones:
  - En general, los cargadores ven en esta medida la manera de estabilizar los precios derivados de las fluctuaciones del crudo y una manera de contener el precio del transporte.
  - Por otro lado, la postura de los transportistas presenta ciertos matices: los contrarios al gasóleo profesional opinan que su introducción encarecería el precio actual, lo que significaría un encarecimiento del coste actual de explotación de sus compañías. Sin embargo, quienes entienden que el gasóleo de uso profesional reduciría el precio actual, confían en que lograrían disminuir sus gastos indirectos de producción, obteniendo de esta manera una mayor estabilidad empresarial y un incremento de su margen de beneficio, para reinvertirlo en la modernización de sus flotas e instalaciones.

  En definitiva, las relaciones cargador-transportista se volverían más estables, lo que ayudaría a establecer una mejor previsión de costes.

El coste de personal varía en valor absoluto, y por tanto en peso, en los diferentes países

- Los costes de personal -que engloban tanto los costes fijos como las dietas aplicadas al personal de conducción-, tienen un peso muy importante en las estructuras de costes de explotación de las empresas de transporte internacional en los diferentes países seleccionados, especialmente en los miembros de la UE-15. En los países del Este, como se verá más adelante, la importancia de esta partida se reduce considerablemente.
- España y Portugal son los países de la antigua UE con los costes de personal más bajos del grupo de países analizados en el presente estudio, situándose España (en el caso de ninguna antigüedad del personal de conducción) 15,7 puntos por encima de Portugal. Aun así, el peso del este concepto sobre la estructura total de los costes ronda el 30% en ambos casos, ratificando la importancia de esta partida.
- Los nuevos estados miembros, Polonia, Eslovaquia y Rumania (de próxima integración) cuentan con la ventaja de sus bajos costes laborales, que además cuentan con un admisible grado de formación.

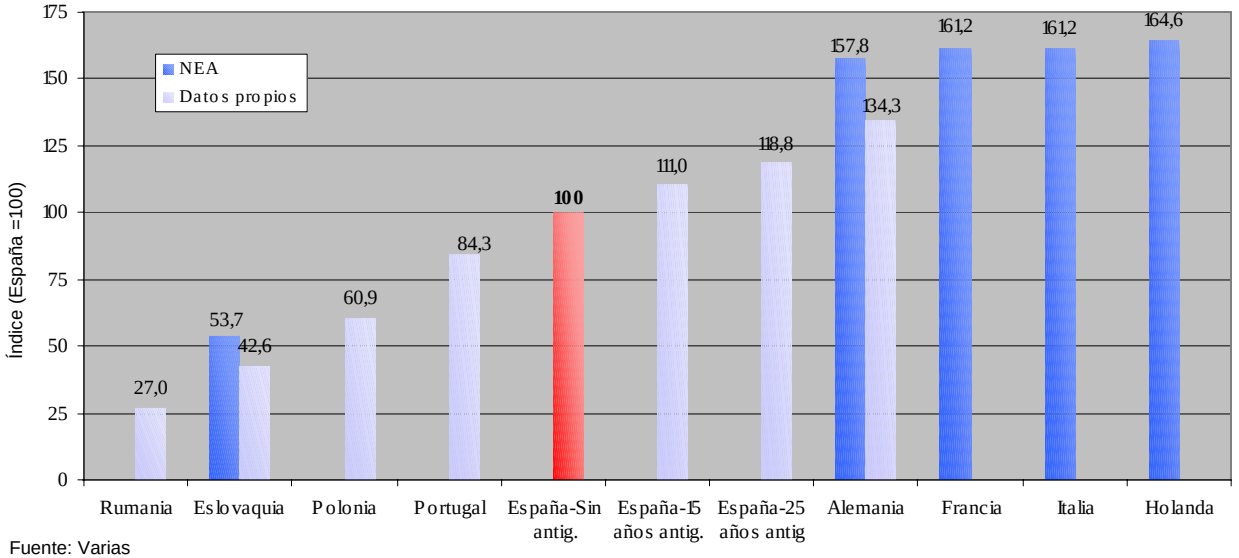
PESO DEL PERSONAL (fijo + variable) EN LOS COSTES TOTALES (%)

	NEA	Datos propios
Holanda	37%	
Italia	37%	
Francia	37%	
Alemania	35%	33%
España-Sin antig.		30%
España-15 años antig.		32%
España-25 años antig		33%
Portugal		29%
Polonia		22%
Eslovaquia	19%	15%
Rumania		12%

* Se ha calculado sin antigüedad

Fuente: Varias
Elaboración: SPIM

COMPARATIVA DE LOS COSTES DEL PERSONAL DE CONDUCCION (fijo+variable) EN LOS PAÍSES SELECCIONADOS

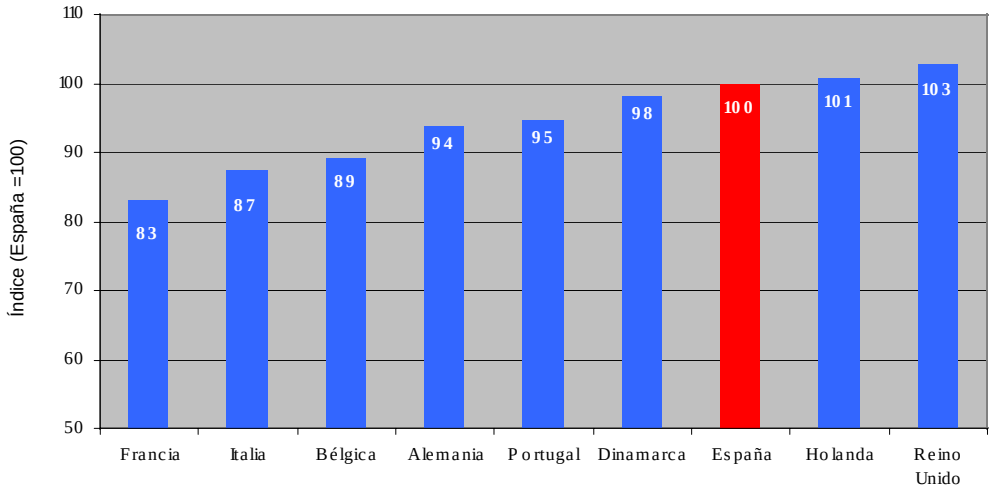


Fuente: Varias
Elaboración: SPIM

Tiempos anuales de conducción y trabajo en los principales países de la UE

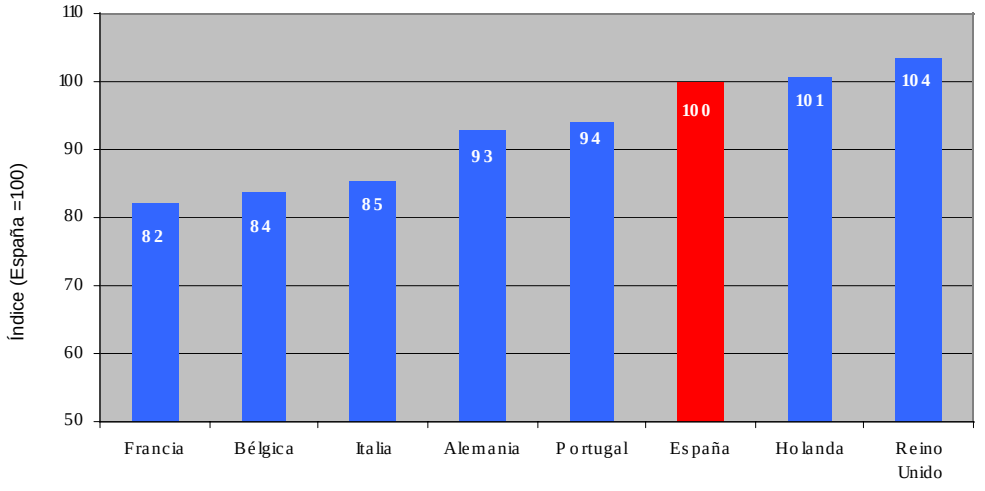
- Según la estimación hecha por el Comité National Routier francés, que se adjunta por su interés, dada la entidad de este organismo, se recogen a continuación el máximo de tiempos de conducción autorizados -calculados teniendo en cuenta la reglamentación de la duración de los tiempos de trabajo y en función del ratio: tiempos de conducción/tiempo de descanso, estimado en un 75%-, para los principales estados miembros de la U, donde se consideró la normativa de conducción y descanso (**Reglamento CEE 3820**) y las **normativas laborales específicas** de los países estudiados. España se configura como uno de los países con unos máximos de tiempo **tiempos anuales de conducción** más elevados -2.016 horas de conducción-, superado por Holanda -2.030 horas- y Reino Unido -2.088 horas-.
- En cuanto al **máximo anual de tiempos de trabajo**, ocurre algo similar: España se sitúa entre los tres países con mayores tiempos de trabajo con un total de 2.688 horas-, sólo superado por Holanda -2.706 horas- y Reino Unido -2.784 horas-.
- Francia es el país con más escasos tiempos anuales de conducción y de trabajo total, con un máximo anual de 1.674 horas de conducción y 2.204 horas de trabajo.

COMPARATIVA DE TIEMPOS REALES DE CONDUCCIÓN ANUAL MÁXIMOS EN LOS PRINCIPALES PAÍSES EUROPEOS



horas/año:	1.674	1.762	1.794	1.890	1.910	1.980	2.016	2.030	2.088

COMPARATIVA DE TIEMPOS REALES DE TRABAJO ANUAL MÁXIMOS EN LOS PRINCIPALES PAÍSES EUROPEOS



horas/año:	2.204	2.254	2.295	2.497	2.531	2.688	2.706	2.784

Fuente: Mission Parlamentaire Transpor Routier de Marchandises. 2004
Elaboración: SPIM

Fuente: Mission Parlamentaire Transpor Routier de Marchandises. 2004
Elaboración: SPIM

Capítulo 10.
Situación competitiva del sector español de transporte internacional por carretera

Capítulo 10.1. Evaluación comparada de la competitividad de los sectores español y de otros países
Capítulo 10.2. Situación competitiva del sector español: Análisis DAFO

Fortalezas

- Se mantiene en general, e incluso se incrementa con los años, **el mayor volumen de exportación** que de importación de España con la mayoría de los países de la UE (en volumen, no en valor), lo que **favorece la actividad** de los transportistas internacionales españoles.
- La carretera **gana cuota de mercado en el ámbito internacional español**, lo cual demuestra la pujanza de este sector en relación con otros modos.
- La **participación en el transporte internacional** de los transportistas españoles **muestra una tendencia creciente en los últimos años**, lo cual es un síntoma de **su capacidad competitiva** respecto a sus colegas europeos, **con la excepción de los de algunos países**.
- Al margen del tamaño medio empresarial del sector internacional, **la colaboración de pequeños transportistas y grandes empresas** es muy habitual, lo cual, unido a las **ventajas fiscales** de los pequeños transportistas (módulos de IVA e IRPF), supone **una importante ventaja** competitiva para el sector español.
- El sector español de transporte internacional de mercancías por carretera es, **junto con el portugués**, **el más competitivo en términos de costes** de explotación de los países de la antigua UE-15 analizados en este estudio.
- En **materia laboral**, **España no tiene tantas restricciones** como las determinadas legislaciones laborales de países de la antigua UE-15, y específicamente como las existentes en su tradicional (probablemente ya no su principal) competidor, como es **Francia** (contrato de progreso).

Debilidades

- El **importante crecimiento en el último quinquenio del parque** español con autorización MDP-N, y del numero de licencias comunitario, ha generado un gran incremento de oferta en España, el cual, junto con la oferta creciente de transportistas extranjeros, **está generando desajustes de precios a la baja** en el transporte internacional que están **poniendo en riesgo la situación económico financiera de este sector**, como empiezan a atestiguarlo los estudios realizados al respecto.
- De permanecer, o peor aún, incrementarse el deterioro de rentabilidad de la empresas españolas del sector, un efecto directo de esa situación, como es la **incapacidad financiera de abordar nuevas inversiones** para renovación de flota o ampliación de actividades, generará un empeoramiento de la situación competitiva.
- En este sentido debe considerarse que **los costes de explotación del transporte internacional español son más elevados** que los correspondientes a uno de sus mayores competidores, como es **Portugal,** y especialmente los de los transportistas de **los nuevos países del Este integrados en la UE,** como son Eslovaquia, Polonia, Hungría etc..., lo cual penalizará con seguridad las relaciones bilaterales de tráfico con dichos países, pero también relaciones de tráfico triangulares con los países de la antigua UE-15.
- En los citados países del Este, **el principal factor de menor coste, como es el de personal**, se ve acompañado por una **menor presión sobre la política empresarial que la existente en esta materia en España** (y en los países tradicionales de la UE-15), derivada de la mayor implantación y capacidad de presión de las organizaciones sindicales.

Fortalezas

- El **nivel de desarrollo tecnológico** alcanzado por las empresas españolas del sector (nuevas tecnologías, material móvil...), **es equiparable al de los países más avanzados de la UE**, y **superior al de los nuevos entrantes**, lo cual asegura un alto nivel de competitividad del sector español.
- La **capacidad financiera de las empresas españolas**, así como la **tecnológicas y de medios**, **son superiores a la de sus competidores del Este (PECO),** lo cual le da ciertas ventajas competitivas

Debilidades

- La **menor disponibilidad de los conductores españoles frente a la predisposición de los conductores de países del Este** para realizar recorridos de larga distancia, con ausencias prolongadas de su residencia, es un factor social que puede tener una importante incidencia en el futuro del transporte internacional
- En **relación con los países más desarrollados de la antigua UE-15**, con los cuales la empresas españolas son competitivas en coste, **permanece una menor dimensión empresarial del transporte español**, que implica **menores economías de escala, y menor capacidad comercial,** que de alguna manera **neutraliza el efecto costes antes citado.**
- Adicionalmente, en los últimos años se **acumula un empeoramiento de la ventaja competitiva en costes** con los citados países, **derivada del incremento del diferencial de inflación de España con los mismos** (4 puntos en los dos últimos años, como referencia)**,** que **pone en riesgo a largo plazo dicha ventaja competitiva** en materia de costes.
- Cabe resaltar asimismo la **escasa expansión internacional de las empresas españolas en la UE-25**, tanto en lo relativo a filiales, como a meras delegaciones comerciales u operativas, aunque se aprecia una gran preocupación para abordar este proceso.

Oportunidades

- **La ampliación de la UE-15 con los países del Este trae supone un nuevo mercado emergente** para el sector de transporte internacional español, por cuestiones tales como las siguientes:
  - ✓ **Aumento de los flujos comerciales** como consecuencia de la ampliación de la Unión Europea.
  - ✓ Amplia **experiencia del sector español de transporte internacional en abordar el desarrollo de nuevos mercados**, con competidores menos preparados, aunque más competitivos en costes**.**
  - ✓ Posibilidad de **establecer un proceso de implantación en los citados países**, combinando la eficiencia del sector español, con las ventajas en costes existentes en dichos países.
- **La posición periférica de España** en la nueva UE-25, puede generar ventajes derivadas de los **mayores recorridos en los flujos** en fase desarrollo entre España y los países del Este, **generando en consecuencia mayor actividad al sector español.**
- Dicha posición periférica puede ser una **oportunidad para que el transporte español de carretera desarrolle nuevas fórmulas de intermodalidad** (con el buque en transporte marítimo de corta distancia, con el ferrocarril, a través de trenes especializados de cajas móviles), **paliando así la mayor economía de costes de sus competidores del Este.**

Amenazas

- Se observa una **permanente evolución al alza del PIB del sector servicios en España** (como en los demás países de la UE-15, menor en los nuevos entrantes), **a diferencia del PIB del sector industrial y el primario**, hace pensar en que **el crecimiento físico de la demanda de transportes generado por nuestro país pueda verse atenuado**, o incluso ser regresivo en los años futuros
- Los **diversos fenómenos que está experimentando el transporte internacional español** (posible **sobre capacidad de oferta**, **deterioro en la rentabilidad empresarial**, **aparición de nuevos competidores más baratos),** de mantenerse, pueden **provocar en el transporte español una situación similar a la experimentada por el transporte internacional francés o por el alemán**, que han experimentado una **pérdida muy notable de participación de los transportistas de dichos países** en su propia actividad de transporte internacional.
- El sector de transporte internacional de mercancías por carretera **portugués**, es uno de los pocos de los países de la UE-15 analizados que **representa una amenaza para el sector del transporte internacional español dado el rápido desarrollo** que está experimentado este país en este ámbito y sus menores costes de explotación, configurándose en la actualidad y a medio plazo como un **importante competidor del sector español**.
- La posible **desubicación de España hacia el Este de sectores industriales** que tradicionalmente contribuían de manera muy notable a al actividad del transporte internacional español (componentes de automóvil, textil, electrónica de consumo...), es un factor que, además de **restar exportación a España**, **potencia importaciones de los países donde se ubiquen**, convirtiéndose en un **factor cave de desarrollo** de los transportistas de dichos países.

Oportunidades

- La armonización laboral de los nuevos países del Este integrados en la UE, podrá resolver un problema que ha afectado gravemente al transporte español en los últimos años, al **aportar nueva población laboral de conducción a las empresas españolas**

Amenazas

- La **situación periférica** que de manera mas acusada adquiere España en la nueva UE-25, junto con **la política de transportes propugnada por la UE** respecto al uso de **modos alternativos más sostenibles**, como el marítimo y el ferroviario, pueden **suponer una alternativa real al actual transporte por carretera realizado por el sector español**, especialmente **si se generaliza la implantación de tasas por uso de la infraestructura** como la recientemente implantada en Alemania.
- La **expansión de transportistas de la UE-15 a los países del Este**, para aprovechar sus ventajas de costes, se observa que **está siendo aprovechada especialmente por transportistas de centro Europa**, más próximos a dichos países, lo cual puede ser una desventaja futura para el sector español. A este hecho puede contribuir que **muchas de las empresas industriales que se ubican en el Este son de capital centro europeo,** y a la existencia de **grandes grupos de transporte centroeuropeos**, con **buenos contactos en sus países de origen** con las empresas industriales.
- La **futura actividad de los transportistas del Este** en el mercado español, constituye un **factor de distorsión del mercado**, por sus menores precios, que a medio plazo puede causar un **fuerte impacto en la actividad y rentabilidad del transporte español.**

Capítulo 11.
Plan de actuación para la internacionalización de la empresa española

Capítulo 11.1. Visión del Plan de actuación
Capítulo 11.2 Metodología del Plan de Actuación
Capítulo 11.3 Objetivo General del Plan de Actuación
Capítulo 11.4 Líneas Estratégicas de Actuación
Capítulo 11.5. Fórmulas prácticas para la implantación en otros países

Visión del Plan de Actuación de Desarrollo Específico para el Transporte Internacional de Mercancías

- El **Plan Estratégico para el Transporte de Mercancías por Carretera (PETRA)** constituye un marco de referencia en el que se **organizan las actuaciones conjuntas para el sector del transporte de mercancías por carretera** en el marco temporal 2.001-2.005, con el fin último de alcanzar su modernización y, con ello, un posicionamiento competitivo.

- El **PETRA engloba multitud de acciones comunes para el transporte nacional e internacional**, por lo tanto, el objetivo de "**Plan de Actuación para la Internacionalización de la empresa española" constituye un desarrollo específico del Plan PETRA**, poniendo énfasis en aquellos proyectos y medidas que ayuden a **mejorar la competitividad del transporte internacional de mercancías por carretera**, e incluso remodelando o incluyendo nuevas medidas que permitan un desarrollo más eficiente del transporte internacional español.

Capítulo 11.
Plan de actuación para la internacionalización de la empresa española

Capítulo 11.1. Visión del Plan de actuación
Capítulo 11.2 Metodología del Plan de Actuación
Capítulo 11.3 Objetivo General del Plan de Actuación
Capítulo 11.4 Líneas Estratégicas de Actuación
Capítulo 11.5. Fórmulas prácticas para la implantación en otros países

Metodología del Plan de Actuación para la Internacionalización de la empresa española

- Los **principales pasos** que se ha seguido para la preparación del **Plan de Actuación para la Internacionalización de la empresa española** se pueden resumir en los tres siguientes:
  - Identificar el **Objetivo General del Plan de Actuación**.
  - A partir del Objetivo General se deducen **6 Líneas de Actuación** relacionadas (aunque no coincidentes exactamente) con las líneas del PETRA.
  - En función de los dos puntos anteriores, establecer para cada una de las líneas de acción un **Programa de Proyectos y Medidas**, algunas de las cuales **coinciden con el Plan PETRA**, y otras **han sido remodeladas y adaptadas** al objetivo general del presente Plan, habiéndose incluido además **algunas medidas nuevas** que se consideraban esenciales para el desarrollo eficiente del transporte internacional de mercancías por carretera.

Capítulo 11.
Plan de actuación para la internacionalización de la empresa española

Capítulo 11.1. Visión del Plan de actuación
Capítulo 11.2 Metodología del Plan de Actuación
Capítulo 11.3 Objetivo General del Plan de Actuación
Capítulo 11.4 Líneas Estratégicas de Actuación
Capítulo 11.5. Fórmulas prácticas para la implantación en otros países

Objetivo General del Plan de Actuación

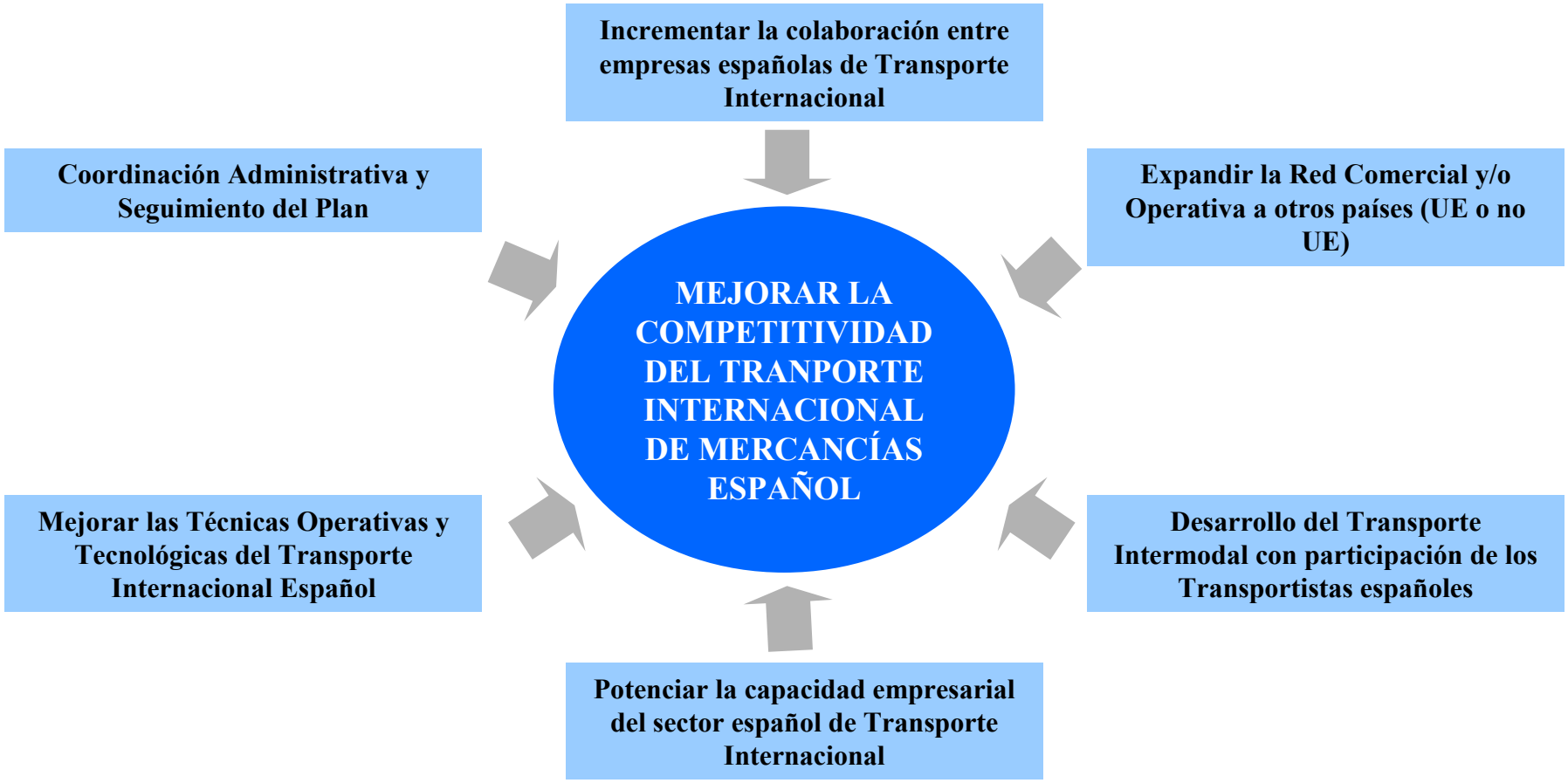
"Mejorar la Competitividad del Transporte Internacional Español de Mercancías por Carretera para desarrollarse en el nuevo mercado de la Unión Europea de los 25"

Capítulo 11.
Plan de actuación para la internacionalización de la empresa española

Capítulo 11.1. Visión del Plan de actuación
Capítulo 11.2 Metodología del Plan de Actuación
Capítulo 11.3 Objetivo General del Plan de Actuación
Capítulo 11.4 Líneas Estratégicas de Actuación
Capítulo 11.5. Fórmulas prácticas para la implantación en otros países

Líneas Estratégicas de Actuación

- Este Objetivo General se traduce, en la práctica, en **SEIS LINEAS ESTRATEGICAS DE ACTUACION**, a partir de las cuales se estructuran todos los proyectos y medidas del Plan:



Línea de Actuación 1: Incrementar la colaboración entre empresas españolas de Transporte Internacional

Nº	PROYECTO	Proyecto PETRA	MEDIDAS DE DESARROLLO
P.I.1	**Elaboración de Estrategias de Concentración en el Transporte Internacional**	P1	**P.I.1.1. Análisis de experiencias relevantes de concentración empresarial (sociedades,grupos, redes de comercialización, etc.).** **P.I 1.2 Estudio de los modelos y fórmulas empresariales para incrementar la dimensión.** **P.I.1.3 Establecimiento de los acuerdos de agrupación y los soportes de gestión.** **P.I.1.4 Creación de un equipo de seguimiento de los proyectos piloto.** **P.I.1.5 Presentaciones periódicas de resultados al sector.**
P.I.2	**Campaña de promoción del modelo de franquicia y otras fórmulas de colaboración estable en las relaciones comerciales**	P2	**P.I.2.1 Estudio sobre fórmulas de colaboración estable en las relaciones comerciales entre transportistas y cargadores (exportadores e importadores)** **P.I.2.2 Campaña de promoción de la franquicia como régimen regulador de las actuales relaciones comerciales estables entre flotistas, agencias y transportistas.** **P.I. 2.3. Aplicación específica para la relación con transportistas de otros países de la UE.**
P.I.3	**Información sobre las ayudas económicas de la Administración y los incentivos fiscales del sistema tributario, aplicables a las empresas de transporte Internacional**	P4	**P.I.3.1 Implantación de la Base de Datos sobre ayudas económicas y publicitación de su existencia.** **P.I.3.2 Publicación de estudios sobre los incentivos fiscales del sistema tributario español aplicados al sector del transporte en materia de expansión exterior y procesos de concentración** **P.I.3.3 Publicación de catálogos de ayudas e incentivos de todas las Administraciones, específicamente para la expansión exterior.**

Línea de Actuación 1: Incrementar la colaboración entre empresas españolas de Transporte Internacional (cont.)

Nº	PROYECTO	Proyecto PETRA	MEDIDAS DE DESARROLLO
P.I.4	**Creación de centrales de compra y comercialización**	P13	**P.I.4.1** Aplicación al Transporte Internacional de los estudios y experiencias sobre las ventajas competitivas dela creación de centrales de compra y comercialización. **P.I.4.2** Campaña de difusión de dichas ventajas competitivas. **P.I.4.3** Impulsar las centrales de compra y comercialización, para el Transporte Internacional de mercancías
P.I.5	**Promover las relaciones entre pequeños y grandes transportistas de transporte internacional.**	P14	**P.I.5.1** Promover acuerdos de colaboración específicas entre transportistas de diferente dimensión en el ámbito del transporte internacional

Línea de Actuación 2: Expandir la Red Comercial y/o Operativa a otros países (UE o no UE)

Nº	PROYECTO	Proyecto PETRA	MEDIDAS DE DESARROLLO
P.I. 6	**Desarrollo de una campaña de imagen**	P10	**P.I.6.1 Campaña para promocionar la imagen y la calidad del sector a los exportadores/ importadores españoles y de otros países de la UE.** **P.I.6.2. Programas de asistencia a ferias, foros, y otros actos relacionados con el Transporte Internacional y de sus industrias cargadoras.**
P.I.7	**Desarrollo de masterfranquicias como fórmula de expansión exterior**	P22	**P.I.7.1 Desarrollo de masterfranquicias como fórmulas de expansión exterior.** **P.I.7.2. Acciones de contacto con transportistas de países de la UE.**
P.I.8	**Expansión a nuevos mercados con fuerte potencial de desarrollo.**	P23	**P.I.8.1 Programa específico para la implantación (directa e indirecta) de transportistas españoles en países de la UE.** **P.I.8.2 Programa Específico para la implantación (directa o indirecta) de transportistas españoles en otros países emergentes, futuros miembros o no de la UE (Bulgaria, Rumania, Rusia, Marruecos....).**
P.I.9	**Canalización de las ayudas a la expansión exterior.**	P24	**P.I.9.1 Concreción de las áreas más necesitadas de ayuda para la expansión exterior.** **P.I.9.2 Desarrollo de un canal específico que centralice la información sobre ayudas de los distintos organismos y Administraciones a la expansión exterior.**

Línea de Actuación 3: Desarrollo del Transporte Intermodal con participación de los Transportistas españoles

Nº	PROYECTO	Proyecto PETRA	MEDIDAS DE DESARROLLO
P.I.10	**Promoción de una red nacional de centros intermodales**	P21	**P.I.10.1 Determinación del mapa de Plataformas Intermodales orientadas al transporte internacional.** **P.I.10.2. Coordinación con entidades promotoras- gestoras de Plataformas Intermodales para el desarrollo del transporte intermodal internacional.**
P.I.11	**Desarrollo del Transporte Intermodal Internacional**	P21	**P.I.11.1 Desarrollo de un programa específico de Transporte internacional (ferroutage, Short Sea Shipping).** **P.I.11.2. Difusión de las Programas de apoyo al Transporte Internacional (Marco Polo, ..).** **P.I.11.3 Diseño e implantación de programas específicos para la puesta en marcha de experiencias piloto de transporte intermodal internacional.**

Línea de Actuación 4. Potenciar la capacidad empresarial del sector español de Transporte Internacional

Nº	PROYECTO	Proyecto PETRA	MEDIDAS DE DESARROLLO
P.I.12	**Articulación de un plan de formación específico para el sector**	P5	**P.I.12.1 Diseño, difusión e implantación del plan de Formación para el transporte Internacional.** **P.I.12.2. Establecimiento de un programa de ayudas específicas para la formación** **P.I.12.3. Plan de difusión pública de las nuevas modalidades de formación.**
P.I.13	**Impulsar los centros de formación superior en Transporte**	P7	**P.I.13.1 Impulsar los centros de formación superior en Transporte Internacional y Comercio Exterior.**
P.I.14	**Comunicación de las "mejores prácticas del sector"**	P11	**P.I.14.1 Creación de un centro de gestión del conocimiento donde se recojan las mejores prácticas de las empresas del sector de transporte internacional.** **P.I.14.2 Desarrollo del Manual de Calidad de empresas de transporte internacional de mercancías.**
P.I.15	**Promoción de los acuerdos estables a través del Código de Buenas Prácticas**	P12	**P.I.15.1 Adaptación del Código de Buenas Prácticas al Transporte Internacional.** **P.I.15.2 Creación del registro público de empresas adheridas al Código de Buenas Prácticas y promover la adhesión de los agentes del sector.**

Línea de Actuación 5. Mejorar las Técnicas Operativas y Tecnológicas del Transporte Internacional Español

Nº	PROYECTO	Proyecto PETRA	MEDIDAS DE DESARROLLO
P.I. 16	**Fomento de la inversión en nuevas tecnologías**	P8	**P.I.16.1 Adquisición de sistemas de gestión de flotas (equipos y aplicaciones).** **P.I.16.2 Integración de los sistemas de información de los clientes en las empresas de transporte.** **P.I.16.3 Diseño de páginas web atractivas y que aporten servicios de alta calidad y valor añadido para el cliente.** **P.I.16.4 Desarrollo de un estudio sobre las experiencias más recientes de innovación tecnológica en empresas del sector de transporte internacional.**
P.I.17	**Plan de ayudas administrativas y de información para la incorporación de nuevas tecnologías**	P9	**P.I.17.1 Elaboración y difusión de un catálogo de herramientas tecnológicas preferentes.** **P.I.17.2 Elaboración de un catálogo informativo de ayudas a las empresas de transporte para implantación de Nuevas tecnologías.**

Línea de Actuación 6. Coordinación Administrativa y Seguimiento del Plan

Nº	PROYECTO	Proyecto PETRA	MEDIDAS DE DESARROLLO
P.I.18	**Plan de Coordinación entre las diferentes Administraciones con competencias en el programa de acción del Transporte Internacional**	P16	**P.I.18.1 Definición de áreas concretas de colaboración entre diferente Administraciones Públicas españolas u órganos de una misma Administración.** **P.I.18.2 Identificación de la AAPP con competencias en la materia.** **P.I.18.3 Programa específico de coordinación ínter-Administrativa para la expansión internacional del transporte español.** **P.I.18.4 Coordinación de las AAPP españolas con las de la UE y otros países miembro para asegurar un trato equilibrado al sector español del transporte internacional**
P.I.19	**Impulsión de un Observatorio de Transporte Internacional**	P18	**P.I.19.1 Creación de un Observatorio específico del Transporte Internacional, o en su defecto, de secciones especializadas en los Observatorios en funcionamiento (mercado, social..).** **P.I. 19.2 Creación en el seno del Comité Nacional de un Grupo de Trabajo Específico sobre los diversas materias relativas al transporte internacional (tecnologías, colaboración, costes, precios...).**

Capítulo 11.
Plan de actuación para la internacionalización de la empresa española

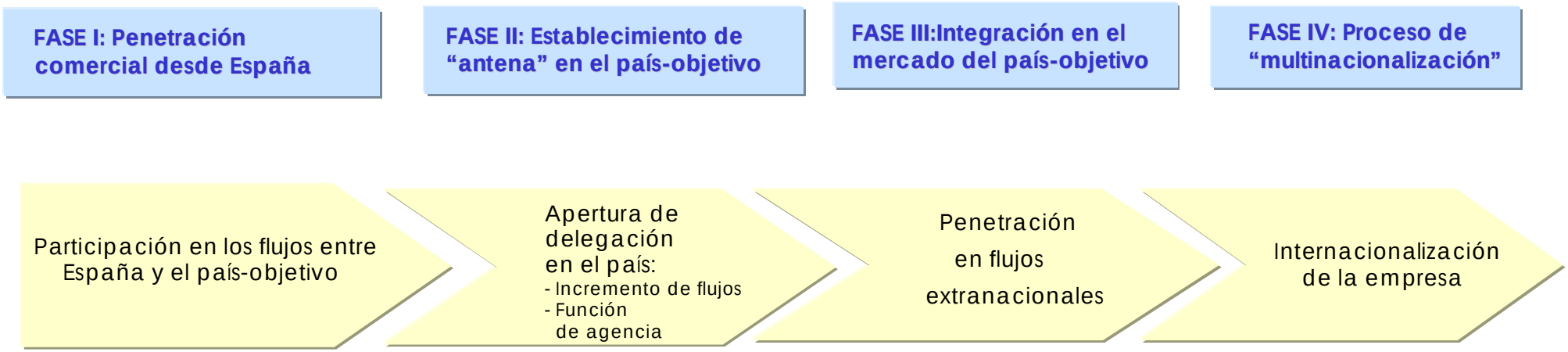
Capítulo 11.1. Visión del Plan de actuación
Capítulo 11.2 Metodología del Plan de Actuación
Capítulo 11.3 Objetivo General del Plan de Actuación
Capítulo 11.4 Líneas Estratégicas de Actuación
Capítulo 11.5. Fórmulas prácticas para la implantación en otros países

El desarrollo práctico de la implantación en el exterior, una visión complementaria al Plan de Actuación ligado al Plan PETRA

- En un estudio realizado por SPIM para el ICEX en el año 1.998, centrado en las perspectivas de desarrollo y promoción internacional del transporte español, se incluían unas **fórmulas para la implantación práctica** de las empresas españolas en el exterior.
- Las fórmulas señaladas seguían **pautas ya experimentadas por empresas productoras** que habían desarrollado dicho proceso, en ocasiones con un grado significativo de éxito, y **con apoyo por parte del ICEX en determinadas fases** de dicho proceso. A partir de esas experiencias, **se determinaban pautas** para que las empresas de transporte abordaran a su vez proceso de internacionalización.
- La experiencia y metodología aportada por el ICEX en aquel estudio, fueron una **fuente básica para el desarrollo del expuesto Plan de Internacionalización** elaborado en su día, por lo cual, en múltiples ocasiones , se hace referencia a diversos aspectos desarrollados por dicho organismo.
- A continuación, y por cuanto se entiende que sustancialmente las citadas fórmulas mantienen de manera importante su vigencia, se incluye un esquema para la implantación práctica de un programa de internacionalización de las empresas españolas de transporte de mercancías, **que aporta una visión práctica** en relación con el Plan de Actuación expuesto en los apartados anteriores del presente capítulo.

La internacionalización de los operadores de transporte: un proceso por fases

- El **proceso de internacionalización de las empresas prestatarias de servicios de transporte**, guarda ciertas **similitudes con el de las empresas productoras** contemplado ambos como un proceso por fases.
- En el gráfico siguiente se muestran las **fases de los procesos de internacionalización** de las empresas productoras y operadoras de transporte.



Fases de la internacionalización

FASE I: Penetración comercial desde España

Participa en los flujos de mercancías entre España y el país objetivo de manera gradual, comercializando básicamente sus servicios en España, para exportación y en ciertos casos de importación. Inicia la comercialización entre cargadores del país-objetivo, en busca de cargas de retorno

FASE II: Establecimiento de "antena" en el país-objetivo

Apertura de delegación o filial lo que incrementa notablemente la capacidad y el volumen de comercialización.

Funciones de agencia al subcontratar vehículos de otras empresas para la ejecución del transporte.

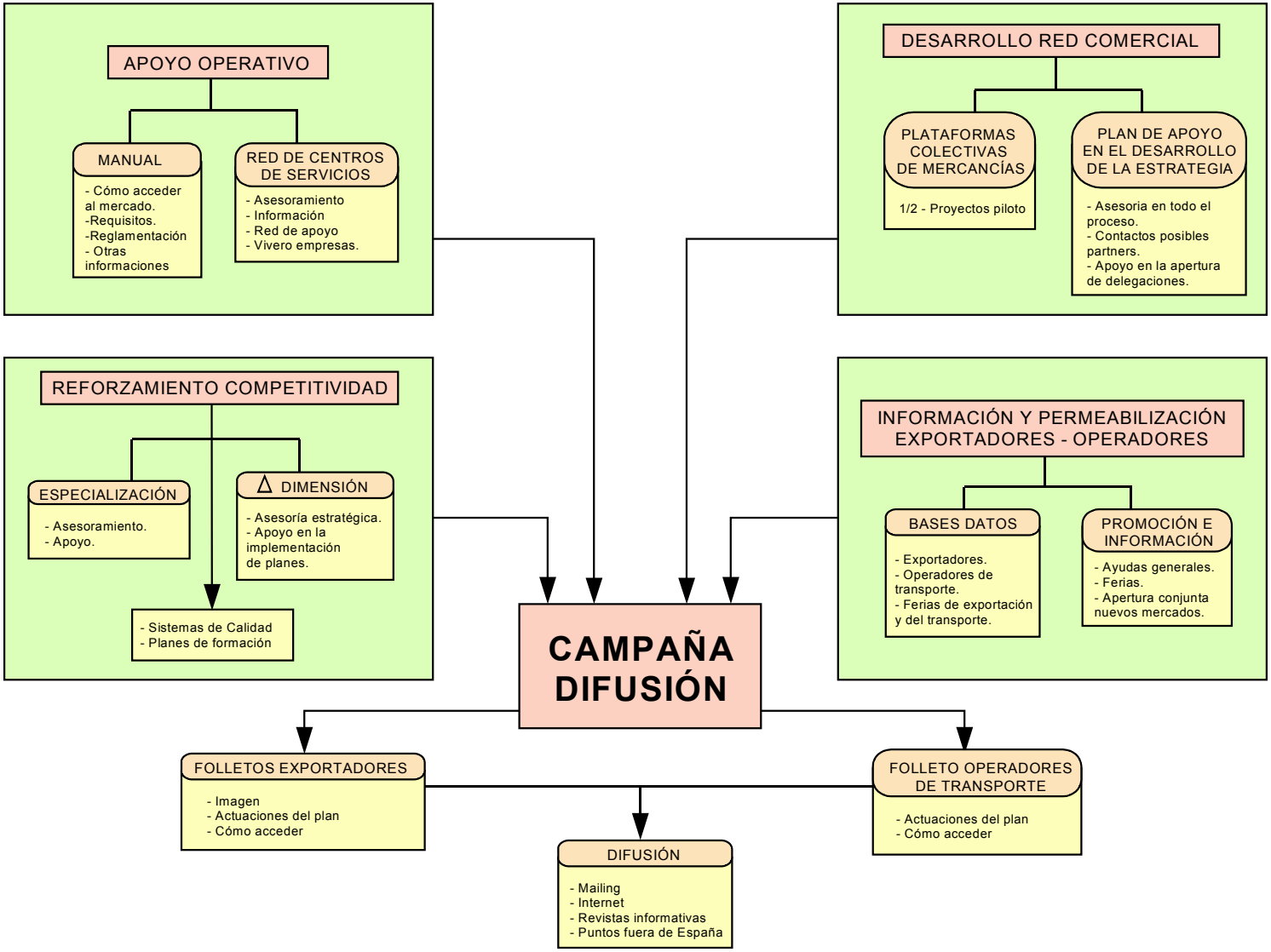
FASE III:Integración en el mercado del país-objetivo

Participación flujos internacionales del país-objetivo con otros países distintos de España, e incluso flujos internos nacionales en dicho país.

FASE IV: Proceso de "multinacionalización

Reinicio del proceso en base a la penetración en nuevos mercados desde la nueva posición.

El Plan de Promoción: cuatro bloques de actuación



El plan de promoción: cuatro bloques de actuación y una campaña de difusión

- El Plan de Promoción tienen como objetivo favorecer la internacionalización de los operadores de transporte terrestre a través de una serie de actuaciones que buscan:
  - Apoyar e incentivar el desarrollo del proceso de internacionalización con actuaciones dirigidas a cada una de las diferentes fases
  - Converger las actuaciones dirigidas a exportadores y operadores, siempre que ello sea posible y positivo para ambos colectivos

TIPO DE ACTUACIÓN	SECTOR OPERADORES DE TRANSPORTE
1. ***Información***	❑ Actuaciones de permeabilización entre los sectores exportador y de operadores de transporte ❑ Actuaciones para mejorar el conocimiento de las empresas sobre mecanismos de promoción y otras ayudas
2. ***Apoyo a 1ª Fase***	❑ Actuaciones dirigidas a desarrollar una red operativa de apoyo ❑ Actuaciones dirigidas a incentivar y facilitar el acceso a nuevos mercados ❑ Consorcios de Exportación
3. ***Apoyo a 2ª Fase***	❑ Actuaciones para desarrollo de redes comerciales fuera de España ❑ Desarrollo de plataformas colectivas de mercancías ❑ Consorcios de Exportación
4. ***Reforzamiento de la competitividad***	❑ Actuaciones para incrementar la dimensión de las organizaciones ❑ Actuaciones para favorecer la especialización ❑ Actuaciones para el incremento de la calidad
5. ***Difusión***	❑ Campaña de difusión entre exportadores y operadores

Tipo de Actuación: Información.
Actuacion de permeabilización entre los sectores exportador y de operadores de transporte

Objetivos

- Incrementar el **conocimiento mutuo de ambos sectores** para optimizar la prestación del servicio de transporte.

Justificación

- Existen **deficiencias y carencias en la información entre ambos sectores**, en muchas ocasiones los exportadores no conocen las prestaciones que el sector transporte, y los operadores no siempre saben el ámbito de su mercado potencial.

Actuación 1: Creación de bases de datos

1. **Base de datos de operadores de transporte terrestre**: empresas de transporte, transitarios y operadores intermodales, con información sintética pero completa sobre: servicios prestados, recursos disponibles, su especialización por destinos, por tipo de mercancía, y algunas características adicionales. Estas bases de datos podrían ser consultadas por distintos campos, según el interés del exportador.
2. **Base de datos de exportadores,** con información sintética pero completa sobre: tipo de productos exportados, volúmenes, localización de factorías y almacenes, destino de las exportaciones, tipología de servicios de transporte requeridos, etc. Estas bases de datos podrían ser consultadas por distintos campos, según el interés del operador de transporte.
3. **Información y promoción de las Ferias sectoriales del Transporte y la Logística** entre el sector exportador
4. **Información y promoción de las Ferias de Exportación** a los operadores de transporte
5. Conectar con otros programas del ICEX dirigidos a exportadores

- La presentación de las bases de datos será tanto en **soporte papel como informático y accesible a través de Internet**.

Tipo de Actuación: Información
Actuaciones para mejorar el conocimiento de las empresas sobre mecanismos de promoción y otras ayudas

Objetivos

- Disposición por parte de las empresas de toda la información sobre las oportunidades existentes para que puedan beneficiarse de ellas

Justificación

- En general existe **desconocimiento por parte del sector de transporte de los dispositivos de ayuda a las Pymes, de los organismos que prestan dichas ayudas y los procedimientos de gestión** de las mismas, así como de los distintos foros en los que se puede producir el encuentro entre potenciales clientes y proveedores de servicios de transporte.

Actuación 2: Información actualizada de las ayudas existentes

1. **Recopilación de información sobre los dispositivo de ayudas existentes y aplicables** a las empresas de este sector.
2. **Dar a conocer los organismos que ofrecen ayudas al sector**, así como los procedimientos de gestión
3. **Identificar Ferias, salones y foros de Transporte (dentro y fuera de la U.E.)** que sean del interés del sector. Acudir de manera conjunta a ferias en el extranjero en base a un acuerdo global permanente.
4. **Apertura conjunta exportadores-operadores** de nuevos mercados

Tipo de Actuación: apoyo para acceder a la 1ª fase del proceso
Actuaciones dirigidas a desarrollar una red operativa de apoyo

Objetivos

- Facilitar el **acceso de los operadores a nuevos mercados** mediante Manuales y puesta en contacto con la red
- Apoyar a todos los operadores que ya trabajan en dichos mercados, facilitando y favoreciendo su el desarrollo de su actividad
- **Incrementar la productividad** de los operadores instalados fuera de España

Actuación 3: Elaboración de Manuales de acceso a nuevos mercados

- Este tipo de actuaciones **se requieren fundamentalmente en terceros países (fuera de la UE)** por varias razones:
  - Por un mayor grado de desconocimiento en general de esos países por el conjunto del sector
  - Por ser mercados emergentes y por tanto con mayores posibilidades de desarrollo y crecimiento
  - Por tener una mayor complejidad en todos los aspectos al no estar integrados en la UE
  - Por un nivel general de infraestructuras de transporte y de estructura sectorial más bajo.
- Se trataría de elaborar **Manuales temáticos sobre diferentes países** que contuvieran los siguientes temas:
  - Reglamentación básica de transportes en el país
  - Requisitos para iniciar la actividad en el país
  - Proceso a seguir
  - Información sobre la Red de apoyo que se crearía en el marco de este Plan
  - Información sobre otros operadores que trabajan en el país

Tipo de Actuación: Apoyo para acceder a la 1ª fase del proceso
Actuaciones dirigidas a incentivar y facilitar el acceso a nuevos mercados

Objetivos

- Facilitar el acceso de los operadores a nuevos mercado e incrementar la productividad de los operadores que allí trabajan mediante el **desarrollo de una red en estos países que sirva de soporte a los operadores españoles que allí operan**

Actuación 4: Creación de una Red de Centros de Servicios

- **Creación de una Red de Centros de Servicios**, que se constituya como referente y soporte permanente para los operadores españoles de transporte en el desarrollo de su actividad fuera de España.
- **Misiones de la red:**
  - Apoyo operativo en la resolución de incidencias: de tipo burocrático, documental, de tipo operativo-técnico
  - Apoyo operativo de asesoramiento sobre aspectos legales y prácticos en el país
  - Facilitación de trámites
  - Bases de datos de posibles partners
  - Bases de datos de posibles clientes: empresas que mantienen relaciones comerciales con España
  - Locales para iniciar la apertura de delegaciones: “vivero de empresas”
- **Desarrollo de la red**:
  - En 1ª Fase apoyarse en las estructuras existentes: oficinas del ICEX, agregadurías comerciales de embajadas y consulados, Cª de Comercio, etc.
  - Formación específica a la/s persona/s que se vayan a responsabilizar de la internacionalización de la empresa.
  - Dotación a los postes de expansión económica y Cº de Comercio en el extranjero de una documentación síntesis sobre la reglamentación del transporte de carretera
  - Organizar una red de contactos institucionales, sectoriales, base de datos.
  - En Fase posterior, iniciar el desarrollo de una red de Centros de Servicios, con instalaciones físicas de apoyo operativo y de mercancías

Tipo de Actuación: Apoyo para acceder a la 2ª fase del proceso
Actuaciones para desarrollo de redes comerciales fuera de España

Objetivos

- Ampliar y fortalecer la red comercial de los operadores españoles

Justificación

- La red comercial fuera de España de los operadores españoles es débil. Las tendencias de futuro exigen disponer de una red más profusa y rica, que requerirá de apoyos para su desarrollo.

Actuación 5: Apoyo para la internacionalización de los operadores

- La **implantación de delegaciones en otros países** puede hacerse de diversas formas:
  - Por implantación directa de un operador
  - Por acuerdos con operadores del país-objetivo que pueden alcanzar diversos niveles: cooperación, sociedades conjuntas, absorción, etc.
  - Por acuerdo entre operadores españoles para disponer de una plataforma conjunta en el país objetivo
- En cualquiera de los tres casos, **las actuaciones de apoyo** se concretarían en:
  1. En los casos en que se vaya a realizar de forma no individual, **establecer dossiers de empresas españolas y del país objetivo**, potenciales partners en el proceso. Metodología para iniciar y desarrollar contactos. Sistematización del proceso de convergencia
  2. **Apoyo externo de asesoría para iniciar el proceso de internacionalización**: elaboración de un prediagnóstico estratégico de la empresa o empresas. Sentar las bases para el inicio del proceso de cooperación
  3. **Apoyo económico** para los gastos generados en el proceso
  4. Hacer un **seguimiento de las acciones**.

Tipo de Actuación: Apoyo para acceder a la 2ª fase del proceso
Actuaciones para el desarrollo de plataformas colectivas de mercancías

Objetivos

- Ampliar y fortalecer la red comercial de los operadores españoles

Actuación 6: Implantación de plataformas "colectivas" de mercancías

- **Desarrollo de 1 ó 2 proyectos-piloto**, que una vez implantados se podrían extrapolar a otros países y localizaciones (tanto dentro como fuera de Europa)
- Se trataría de **implantar una plataforma de almacenaje y distribución de uso colectivo** y gestionada y explotada por un operador español o un colectivo de ellos. Se erigiría en un "contenedor" o "receptáculo" de iniciativas tanto de operadores de transporte como de exportadores
- El concepto sería el de **poner a disposición de los operadores españoles una plataforma para el inicio de sus actividades**, respondiendo a las necesidades de los exportadores, sin tener que implicar una inversión notable.
- **Los países-piloto serían seleccionados** en base a dos criterios principales:
  1. Mayor importancia objetiva, por ser mercados emergentes, por disponer ya de flujos notables, por potencial futuro,...
  2. Pro una mayor facilidad de desarrollo, por haber ya operadores interesados

Tipo de Actuación: Apoyo para el reforzamiento de la competitividad de la empresa española
Actuaciones para incrementar la dimensión de las organizaciones, para favorecer la especialización y para el incremento de la calidad

Objetivos

- **Reforzar la competitividad del sector** de transporte internacional español

Justificación

- La **competitividad de la empresa española** se basa en un coste medio inferior a la de sus colegas comunitarios, pero como contrapartida su menor dimensión de empresa le hace ser **débil ante las oscilaciones del mercado y ante los nuevos requerimientos de la demanda**. Presenta una **reducida capacidad financiera** par acometer inversiones y **escasa estructura para internacionalización**, así como **problemas de formación** en ciertos casos. Hay que tener en cuenta que las empresas que en España son del segmento de las grandes, fuera de España probablemente no serían incluidas en dicho segmento. Por tanto el apoyo las empresas más fuertes del sector puede ser el más necesario.

Actuaciones 7 y 8: Apoyo para el reforzamiento de la dimensión media y Apoyo para la especialización

- Dada la pequeña dimensión media de las empresas **aparecen dos vías para fortalecerlas**:
  - **Potenciar el reforzamiento de la dimensión media**:
    - Bien en base a incentivar la cooperación, en múltiples formas, entre empresas de manera que sean organizaciones de superior dimensión las que estén operando en el mercado.
    - Bien apoyando proyectos individuales de crecimiento e internacionalización
  - **Potenciar un mayor grado de especialización** en las empresas de menor dimensión que les permita ser líderes en determinados nichos de mercado: áreas geográficas, tipo de servicio, tipo de mercancía, etc.
- La sistemática sería similar a la de la Actuación 5, con el apoyo de un equipo asesor que dirigiera el proceso y apoyos económicos para inversiones, gastos originados por el proceso

Tipo de Actuación: Apoyo para el reforzamiento de la competitividad de la empresa española
Actuaciones para incrementar la dimensión de las organizaciones, para favorecer la especialización y para el incremento de la calidad

Actuación 9: Reforzamiento de la calidad

1. Concienciar a las empresas de la **necesidad de trabajar bajo criterios de calidad**: Calidad. “Pasaporte para internacional”.
2. Adaptar la **ISO al transporte**.
3. **Apoyar técnica y financieramente** a las empresas.
4. Promover una **marca de calidad** en el transporte

Actuación 10: Desarrollo de la intermodalidad

1. **Promover entre los operadores de transporte el uso del ferrocarril** como herramienta alternativa para determinados tráficos

Tipo de Actuación: Difusión
Actuaciones para dar a conocer el plan de promoción

Objetivos

- **Hacer llegar a los contenidos del Plan a sus potenciales beneficiarios**.
- **Materializar la permeabilización de los sectores exportador y de operadores de transporte**, a través de difusión de los mecanismos creados para ello.

Actuación : Campaña de Difusión

- **Campaña dirigida a los operadores de transporte**
  - Esta campaña **daría a conocer** entre las empresas del sector transporte **el conjunto de actuaciones preparadas** que serían de su interés.
  - La **existencia de las bases de datos** y cómo acceder a ellas
  - En general cómo **acceder a las distintas medidas del Plan**
- **Campaña dirigida a los exportadores**
  - **Campaña de difusión de la imagen del transportista/transitario**. Folleto de comunicación ponderando el transporte español redactado a partir de tres criterios: la profesionalidad, la seguridad y la competitividad.
  - Invitaría a **consultar Internet** donde estarían las **organizaciones profesionales o empresas de transporte**.
  - **Animar** a los exportadores españoles a vender CIF **utilizando el servicio de transporte español**

La Difusión

Material informativo

- En ambos casos, se elaboraría un folleto informativo, sintético**, en soporte papel e informático**

Vías de difusión:

1. **Mailing**
2. Creación de un **lugar común en Internet** que sería el escaparate del transporte español
3. **Reuniones informativas** en foros adecuados (Ferias, Congresos, Jornadas Técnicas, etc.) sobre el Plan de Promoción.
4. Utilizar **vías de difusión** tales como **Asociaciones sectoriales, Cámaras de Comercio, etc**.
5. **Prensa sectorial**

Difusión exterior

- **Difusión del documento en el extranjero:** oficinas del ICEX, otras instituciones relacionadas con el comercio exterior, Cámaras de Comercio en el extranjero, consulados en el extranjero,...

ANEXOS

Anexo I

Incidencias investigación de campo sobre las Empresas Españolas de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera

Incidencias

- El estudio de mercado se inició tras el diseño de un cuestionario que recogía de una manera pormenorizada las principales características de las empresas que realizan transporte internacional. El cuestionario siguió la siguiente estructura (se adjunta al final):

  1. Caracterización de la compañía.
  2. Caracterización de la actividad de la compañía.
  3. Red comercial nacional e internacional.
  4. Evolución de los costes y precios totales de explotación.
  5. Inversiones cruzadas a nivel internacional.

- Tras el diseño del cuestionario se recibieron los diferentes archivos de la base de datos correspondiente al Ministerio de Fomento, por correo electrónico, con la información ordenada en estratos definidos según el número de copias de las empresas. Esta primera base de datos se componía de un total de 492 registros, y figuraban el nombre de la empresa, dirección, ciudad, provincia, código postal, pero únicamente 72 teléfonos y 32 números de fax.

BASE DE DATOS INICIAL Mº FOMENTO		
	Nombre, Dirección, Ciudad, Provincia, C.P.	Tlfno.
5 COPIAS	251	41
20 COPIAS	172	21
50 COPIAS	69	10
TOTAL	**492**	**72**

- Una vez conformada esta primera base de datos se recibió del Ministerio una carta de introducción al estudio firmada por el Director General de Transportes por Carretera.

Incidencias

- A la base de datos inicial del Ministerio de Fomento se le añadió un total de 31 nuevos registros de empresas con 20 copias o más y sus correspondientes teléfonos de contacto.

BASE DE DATOS SPIM		
	Nombre, Dirección, Ciudad, Provincia, C.P.	Tlfno.
5 COPIAS	0	0
20 COPIAS	12	12
50 COPIAS	19	19
TOTAL	**31**	**31**

- Una vez transformada y completada la base de datos final, esta quedó configurada con 523 registros y un total de 432 teléfonos de contacto:

BASE DE DATOS FINAL		
	Nombre, Dirección, Ciudad, Provincia, C.P.	Tlfno.
5 COPIAS	251	181
20 COPIAS	184	165
50 COPIAS	88	86
TOTAL	**523**	**432**

- Sobre la base de datos definitiva se optó por efectuar una **prueba piloto** con el objetivo principal de establecer la calidad de la información y su validez como base para llevar a cabo toda la investigación de campo. El objetivo subordinado era el de configurar la dinámica de actuación en la ejecución definitiva de la investigación de campo.

Incidencias

- Para la **prueba piloto** se seleccionó un total de 50 empresas de la base de datos, escogiendo una representatividad según el número de copias. El principal inconveniente encontrado desde un principio fue la falta de números de teléfonos de contacto, por lo que se hizo necesario conseguir dichos números.

EMPRESAS:	REGISTROS:	OBSERVACIONES:
5 copias	26 registros	14 tlfnos B. Datos Fomento (12 correctos/2 erróneos) + 12 buscados
20 copias	17 registros	3 tlfnos B. Datos Fomento (2 correctos/1 erróneo) + 14 buscados
50 copias	7 registros	0 tlfnos B. Datos Fomento (0 teléfonos) + 7 buscados
TOTAL	**50 registros (*)**	**17 tlfnos. B. Datos Mº Fomento (14 correctos/3 erróneos) + 33 tlfnos. buscados**

(*) Se incluye una empresa más que nos remitió cuestionario por pertenecer al mismo grupo empresarial con el que habíamos contactado en un principio.

- Una vez configurada la base de datos, se llevó a cabo una primera oleada de llamadas, presentando el estudio que se estaba realizando por parte del Ministerio de Fomento y de esa forma identificar a la persona de contacto y la forma más adecuada de envío del cuestionario y de la carta de presentación: correo ordinario, fax o correo electrónico.
- En este primer contacto:
  - Hay contactos fallidos, fundamentalmente debido a errores en los números de teléfono.
  - Se repiten llamadas hasta localizar a las personas de contacto. Se parte de la premisa de realizar hasta cinco llamadas por registro.
  - En este primer contacto se reciben **dos contestaciones negativas** a participar en el estudio, argumentando una de ellas que no dispone de tiempo y que están cansados de recibir cuestionarios; mientras la segunda empresa dice no hacer ningún tipo de tráfico internacional, con lo cual no quiere rellenar el cuestionario.

Incidencias

- Existen un total de **siete empresas** a las cuales **no se ha podido contactar** a través de ningún medio, bien por no contestar al teléfono bien por no poder encontrar ningún teléfono de contacto.
- Finalizada esta primera fase de contacto de la prueba piloto, se comienza a llevar a cabo el **envío de toda la documentación** a las empresas, a través de:
  - Correo electrónico: 11 empresas.
  - Fax: 8 empresas.
  - Correo ordinario: 22 empresas.
- Para la fase de **seguimiento** se dejó un margen de tiempo entre envío y contacto de recordatorio: tres días para los envíos efectuados a través del correo electrónico y los faxes y una semana para los realizados a través del correo ordinario.
- Durante el seguimiento se mantiene la misma práctica que en la fase de contacto, con un máximo de cinco llamadas por registro, con la dificultad añadida de tener que localizar a la misma persona con la que se hizo el contacto inicial.
- En esta fase de seguimiento se detectaron dos empresas que afirmaron no realizar ningún tipo de tráfico internacional y no sabían si iban a cumplimentar el cuestionario, y otra empresa que empezó preguntando por la obligatoriedad de cumplimentar el cuestionario.
- Los resultados obtenidos se detallan a continuación:

ENVIADOS	CONTESTADOS
50	**19**
100,00%	**37,25%**

DIMENSIÓN POR TARJETA (MDP-Nacional)				
1 tarjeta	**2 a 4 tarjetas**	**5 a 19 tarjetas**	**20 a 49 tarjetas**	**≥ 50 tarjetas**
0	2	6	9	2
0,00%	**10,53%**	**31,58%**	**47,37%**	**10,53%**

LICENCIAS COMUNITARIAS				
1 copia	**2 a 4 copias**	**5 a 19 copias**	**20 a 49 copias**	**≥ 50 copias**
1	2	7	7	2
5,26%	**10,53%**	**36,84%**	**36,84%**	**10,53%**

Incidencias

- Una vez **finalizada la prueba piloto** y ante los resultados positivos que se obtuvieron se tomó la decisión de poner en marcha la investigación de campo completa.
- Se partió de la base de 523 registros que se obtuvieron desde un principio y de los que finalmente quedaron 473 empresas, descontadas las incluidas en la encuesta piloto (50 registros). Se detectaron 91 registros de los que fue imposible localizar un número de teléfono de contacto, por lo que se optó por contactar a esas empresas a través del correo ordinario, con una carta explicando el motivo de utilizar dicho medio.
- La dinámica que se siguió fue la misma que en la prueba piloto, pero aumentando el equipo de trabajo para abreviar los tiempos de ejecución:

FASE DE CONTACTO ⇨ **FASE DE ENVÍO** ⇨ **FASE DE SEGUIMIENTO**

- Los resultados obtenidos son los siguientes:

TOTAL BASE DE DATOS
523

EMPRESAS DESCARTADAS	
NO PERTENECEN AL SECTOR TRANSPORTE	IMPOSIBILIDAD DE CONTACTO
20	94

EMPRESAS CONTACTADAS		
NO QUIEREN CONTESTAR	NO CONTESTADAS	ENCUESTAS RECIBIDAS
15	221	173

Incidencias

- Hay que recalcar que no todas las empresas que cumplimentaron el cuestionario contestaron a la totalidad de las preguntas.
- Las **observaciones y conclusiones** obtenidas una vez finalizado el trabajo de encuesta se resumen así:
  - El comentario general tras la finalización del mailing telefónico es que la mayoría de empresas están “cansadas” de recibir tantas encuestas por parte del Ministerio de Fomento.
  - En la explotación de la base de datos fina aparecen 32 registros que pertenecen a personas naturales, con la problemática consiguiente a la hora de localizar los teléfonos de contacto.
  - Se dan casos de empresas que se encuentran repetidas en la base de datos, en total 22 registros, principalmente por aparecer en ocasiones las siglas y en otras ocasiones el nombre completo, o bien por pertenecer al mismo grupo empresarial o sencillamente por estar repetido el registro.
  - Hay que resaltar también un total de 94 empresas a las cuales no se ha podido contactar por problemas derivados de encontrarse mal los teléfonos (el teléfono marcado no existe o el teléfono coincide con el fax, ...) o por no contestar desde un principio a las llamadas.
  - Estos errores se han podido corregir en 13 casos gracias a información privada.
  - Existe un número considerable de empresas que no se dedican al transporte internacional de mercancías por carretera, correspondientes a unos 20 registros: figuran en la base de datos pero son en realidad promotores inmobiliarias, vendedores de vehículos industriales, transportes de viajeros por carretera, vendedores de coches de importación, alquiler de vehículos elevadores, alquiler de bienes inmuebles, reparación de automóviles, bicicletas y otros vehículos, ...

Incidencias

- De las contestaciones negativas recibidas, tanto en la toma de contacto como durante el seguimiento, se ha registrado un total de 15 empresas que se han negado directamente a contestar el cuestionario. De entre los comentarios realizados por los interlocutores se extraen los siguientes casos más representativos:
  - ⇨ Como anteriormente se ha mencionado, la mayoría opina que son muy numerosos los cuestionarios que se remiten desde el Ministerio de Fomento. Apuntan incluso que necesitarían contratar a una persona exclusivamente para rellenar los cuestionarios que reciben.
  - ⇨ Una de las empresas ha llegado señalar que están hartos de cuestionarios, y de paso insisten en que se refleje de alguna forma que el sector está en ruina.
  - ⇨ Hay quejas por no ser el Ministerio de Fomento el que contacte directamente con ellos y que sea una empresa externa la que lo realice, o bien que se les intente engañar diciendo que se les llama desde el Ministerio de Fomento. En este sentido, hay una empresa que insistió en que se le facilitase el nombre de la persona encargada del estudio en el Ministerio.
  - ⇨ Una empresa adjunta carta al cuestionario remitido por fax a la atención del Director General de Transportes, quejándose del elevado número de cuestionarios que reciben a lo largo del año.
  - ⇨ Se llega a proponer a través de la línea telefónica, menos cuestionarios, que se establezca por parte del Ministerio de Fomento una ley de transportes que regule los precios (hay autónomos que bajan mucho los precios) y que sean las empresas cargadoras las que paguen los impuestos.
  - ⇨ Otras empresas dicen no cumplimentar el cuestionario por diversos motivos: tener mucha carga de trabajo; que hacen poco tráfico internacional y que por eso no lo rellenan; que si no es obligatorio no lo rellenan; o que simplemente no quieren contestar.

Tabulación de información directa

TABLAS DE INFORMACIÓN PRIMARIA

CONTESTADOS
173
33,08%

DIMENSIÓN POR TARJETA (MDP-Nacional)					
1 tarjeta	2 a 4 tarjetas	5 a 19 tarjetas	20 a 49 tarjetas	≥ 50 tarjetas	*TOTAL*
1	5	70	60	36	***172***
0,58%	**2,89%**	**40,46%**	**34,68%**	**20,81%**	***99,42%***

LICENCIAS COMUNITARIAS						
0 copias	1 copia	2 a 4 copias	5 a 19 copias	20 a 49 copias	≥ 50 copias	*TOTAL*
1	2	7	80	53	27	***170***
0,58%	**1,16%**	**4,05%**	**46,24%**	**30,64%**	**15,61%**	***98,27%***

	UTILIZACIÓN DE LICENCIAS COMUNITARIAS									
	<25%		25-50%		50-75%		>75%		*TOTAL*	
5 - 19 COPIAS	35	44,30%	13	16,46%	7	8,86%	24	30,38%	*79*	*47,59%*
20 - 49 COPIAS	17	29,82%	8	14,04%	10	17,54%	22	38,60%	*57*	*34,34%*
≥ 50 COPIAS	2	6,67%	7	23,33%	5	16,67%	16	53,33%	*30*	*18,07%*
TOTAL	**54**		**28**		**22**		**62**		***166***	
% DEL TOTAL	**31,21%**		**16,18%**		**12,72%**		**35,84%**		**95,95%**	

	VOLUMEN DE FACTURACIÓN (mill €/año)													
	<1 mill.		1 a 3 mill.		3 a 6 mill.		6 a 30 mill.		30 a 60 mill.		>60 mill.		*TOTAL*	
5 - 19 COPIAS	24	30,00%	43	53,75%	7	8,75%	2	2,50%	1	1,25%	3	3,75%	*80*	*47,62%*
20 - 49 COPIAS	5	8,77%	14	24,56%	22	38,60%	16	28,07%	0	0,00%	0	0,00%	*57*	*33,93%*
≥ 50 COPIAS	2	6,45%	0	0,00%	5	16,13%	15	48,39%	4	12,90%	5	16,13%	*31*	*18,45%*
TOTAL	**31**		**57**		**34**		**33**		**5**		**8**		***168***	
% TOTAL	**17,92%**		**32,95%**		**19,65%**		**19,08%**		**2,89%**		**4,62%**		***97,11%***	

Tabulación de información directa

TABLAS DE INFORMACIÓN PRIMARIA

Nº CONDUCTORES PROPIOS						
<10	**10 a 25**	**26 a 50**	**51 a 100**	**101 a 250**	**>250**	***TOTAL***
36	55	46	22	9	3	***171***
20,81%	**31,79%**	**26,59%**	**12,72%**	**5,20%**	**1,73%**	***98,84%***

PARQUE DE VEHÍCULOS								
		Tractoras			**Semirremolques**			**N. C.**
		Nº	**%**	**Contestados**	**Nº**	**%**	**Contestados**	
5 - 19 COPIAS	Flota propia	624	68,05%	70	726	75,23%	66	11
	Flota colaboradores estables	194	21,16%	23	135	13,99%	20	
	Flota colaboradores coyunturales	99	10,80%	23	104	10,78%	14	
		917	100%	116	**965**	100%	100	
20 - 19 COPIAS	Flota propia	1450	58,40%	57	1798	67,11%	54	2
	Flota colaboradores estables	439	17,68%	26	309	11,53%	16	
	Flota colaboradores coyunturales	594	23,92%	19	572	21,35%	15	
		2483	100%	102	**2679**	100%	85	
≥ 50 COPIAS	Flota propia	2873	62,47%	29	3801	56,53%	26	1
	Flota colaboradores estables	1278	27,79%	19	2525	37,55%	16	
	Flota colaboradores coyunturales	448	9,74%	12	398	5,92%	9	
		4599	100%	**60**	**6724**	100%	51	
TOTAL	Flota propia	**4947**	**61,85%**	156	**6325**	**61,01%**	146	14
	Flota colaboradores estables	**1911**	**23,89%**	68	**2969**	**28,64%**	52	
	Flota colaboradores coyunturales	**1141**	**14,26%**	54	**1074**	**10,36%**	38	
	Total	**7999**	**100%**	278	**10368**	**100%**	236	

Tabulación de información directa

TABLAS DE INFORMACIÓN PRIMARIA

	% ACTIVIDAD DE TRANSPORTE INTERNACIONAL								TOTAL	
	<25%		26-50%		51-75%		76-100%			
5 - 19 COPIAS	40	52,63%	8	10,53%	11	14,47%	17	22,37%	*76*	*43,93%*
20 - 49 COPIAS	26	44,83%	8	13,79%	12	20,69%	12	20,69%	*58*	*33,53%*
≥ 50 COPIAS	7	22,58%	5	16,13%	6	19,35%	13	41,94%	*31*	*17,92%*
TOTAL	73		21		29		42		***165***	***95,38%***
	44,24%		12,73%		17,58%		25,45%			

IMPORTANCIA ACTIVIDAD TRANSPORTE INTERNACIONAL				
	1	%	2	%
Carga completa	91	56,88%	27	34,18%
Grupaje	5	3,13%	21	26,58%
Portavehículos	6	3,75%	2	2,53%
Tte. Frigorífico	39	24,38%	15	18,99%
Cisternas	17	10,63%	4	5,06%
Operador Logístico	2	1,25%	10	12,66%
TOTAL	*160*	*92,49%*	*79*	*45,66%*
Otros	6	3,47%		

IMPORTANCIA DE LAS ZONAS DE CARGA EN ESPAÑA				
	1	%	2	%
Noroeste	23	13,86%	9	6,87%
Levante, Murcia y Almería	36	21,69%	19	14,50%
Centro	32	19,28%	30	22,90%
Norte	21	12,65%	15	11,45%
Cataluña	28	16,87%	37	28,24%
Aragón	13	7,83%	8	6,11%
Resto de Andalucía	13	7,83%	13	9,92%
TOTAL	***166***	***95,95%***	***131***	***75,72%***

IMPORTANCIA DE LOS PAÍSES A LOS QUE SE VIAJA				
	1	%	2	%
Francia	68	40,96%	43	33,86%
Reino Unido	10	6,02%	13	10,24%
Países Escandinavos	3	1,81%		
Benelux	7	4,22%	10	7,87%
Rep. Checa				
Italia	13	7,83%	16	12,60%
Portugal	42	25,30%	17	13,39%
Irlanda				
Suiza				
Hungría	1	0,60%		
Alemania	22	13,25%	26	20,47%
Austria			1	0,79%
Grecia				
Polonia				
Eslovaquia			1	0,79%
TOTAL	***166***	***95,95%***	***127***	***73,41%***

Tabulación de información directa

TABLAS DE INFORMACIÓN PRIMARIA

RED DE DELEGACIONES DE LA COMPAÑÍA

		ESPAÑA		FUERA DE ESPAÑA	
5 - 19 COPIAS	Delegaciones comerciales puras	23	38,98%	3	18,75%
	Delegaciones comerciales y operativas	20	24,39%	2	18,18%
20 - 49 COPIAS	Delegaciones comerciales puras	27	45,76%	3	18,75%
	Delegaciones comerciales y operativas	16	19,51%	2	18,18%
≥ 50 COPIAS	Delegaciones comerciales puras	9	15,25%	10	62,50%
	Delegaciones comerciales y operativas	46	56,10%	7	63,64%
TOTAL	Delegaciones comerciales puras	59	34,10%	16	9,25%
	Delegaciones comerciales y operativas	82	47,40%	11	6,36%

COSTES

		<1%		Entre 1 y 2%		Entre 2 y 3%		Entre 3 y 4%		>4%	
		Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra
5-19 COPIAS	**2000**	8	4,62%	13	7,51%	16	9,25%	8	4,62%	18	10,40%
	2001	8	4,62%	9	5,20%	18	10,40%	12	6,94%	16	9,25%
	2002	3	1,73%	7	4,05%	11	6,36%	25	14,45%	18	10,40%
	2003	5	2,89%	4	2,31%	9	5,20%	15	8,67%	31	17,92%
	PROMEDIO	24	3,47%	33	4,77%	54	7,80%	60	8,67%	83	11,99%

		<1%		Entre 1 y 2%		Entre 2 y 3%		Entre 3 y 4%		>4%	
		Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra
20-49 COPIAS	**2000**	1	0,58%	13	7,51%	13	7,51%	10	5,78%	15	8,67%
	2001	3	1,73%	9	5,20%	13	7,51%	11	6,36%	16	9,25%
	2002	5	2,89%	5	2,89%	13	7,51%	14	8,09%	16	9,25%
	2003	3	1,73%	5	2,89%	10	5,78%	10	5,78%	27	15,61%
		12	1,73%	32	4,62%	49	7,08%	45	6,50%	74	10,69%

		<1%		Entre 1 y 2%		Entre 2 y 3%		Entre 3 y 4%		>4%	
		Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra
Más de 50 COPIAS	**2000**	2	1,16%	3	1,73%	4	2,31%	9	5,20%	9	5,20%
	2001	2	1,16%	4	2,31%	4	2,31%	9	5,20%	8	4,62%
	2002	1	0,58%	3	1,73%	4	2,31%	8	4,62%	11	6,36%
	2003	1	0,58%	2	1,16%	3	1,73%	7	4,05%	14	8,09%
		6	0,87%	12	1,73%	15	2,17%	33	4,77%	42	6,07%

Tabulación de información directa

TABLAS DE INFORMACIÓN PRIMARIA

		<1%		Entre 1 y 2%		Entre 2 y 3%		Entre 3 y 4%		>4%	
		Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra	Nº Emp.	%s.muestra
Todas las empresas	2000	11	6,36%	29	16,76%	33	19,08%	27	15,61%	42	24,28%
	2001	13	7,51%	22	12,72%	35	20,23%	32	18,50%	40	23,12%
	2002	9	5,20%	15	8,67%	28	16,18%	47	27,17%	45	26,01%
	2003	9	5,20%	11	6,36%	22	12,72%	32	18,50%	72	41,62%
	TOTAL	*42*	*6,07%*	*77*	*11,13%*	*118*	*17,05%*	*138*	*19,94%*	*199*	*28,76%*

PRECIOS

EVOLUCIÓN DE PRECIOS (2000-2004)		-10 a -5%		-5 a -1%		0		1 a 3%		3 a 5%		>5%	
IMPORT.	5 COPIAS	4	2,31%	9	5,20%	31	17,92%	17	9,83%	4	2,31%	0	0,00%
	20 COPIAS	3	1,73%	9	5,20%	15	8,67%	15	8,67%	4	2,31%	4	2,31%
	50 COPIAS	1	0,58%	3	1,73%	12	6,94%	8	4,62%	4	2,31%	2	1,16%
	TOTAL	8	4,62%	21	12,14%	58	33,53%	40	23,12%	12	6,94%	6	3,47%
EXPORT.	5 COPIAS	6	3,47%	9	5,20%	29	16,76%	15	8,67%	4	2,31%	1	0,58%
	20 COPIAS	2	1,16%	11	6,36%	14	8,09%	12	6,94%	6	3,47%	4	2,31%
	50 COPIAS	1	0,58%	4	2,31%	11	6,36%	9	5,20%	1	0,58%	2	1,16%
	TOTAL	9	5,20%	24	13,87%	54	31,21%	36	20,81%	11	6,36%	7	4,05%

INVERSIONES

% DE CAPITAL EXTRANJERO SOBRE EL TOTAL DE LA EMPRESA											
	0%		0-25%		26-50%		51-75%		>75%		*TOTAL*	
Porcentaje	156	93,41%	8	4,79%	2	1,20%	0	0,00%	1	0,60%	*167*	*96,53%*

INVERSIONES EN EMPRESAS EXTRANJERAS		
Ninguna	158	94,61%

<50%	3	1,80%

País: Italia
Marruecos (2)
Portugal

>50%	6	3,59%

País: Portugal (2)
Marruecos
Alemania (2)
Francia

Anexo II
Análisis de los flujos de transporte con Marruecos

Anexo II.1. Marco General
Anexo II.2. Principales socios comerciales de Marruecos
Anexo II.3 Relaciones comerciales entre España y Marruecos

Introducción: Algunos indicadores de la economía marroquí

- Marruecos, país africano más cercano a Europa, está situado en el extremo noroccidental de África, ocupando una superficie total de 710.850 km2, incluyendo los 252.100 km2 del Sáhara Occidental -cuya pertenencia a Marruecos aún está en litigio-. Limita al norte con el océano Atlántico, el mar Mediterráneo y las ciudades españolas de Ceuta y Melilla, al este y al sur con Argelia y Mauritania.
- Administrativamente, el reino de Marruecos está dividido en 16 regiones, cada una de las cuales integra un total de 45 provincias y 16 prefecturas, encontrándose el proceso de descentralización en una fase muy incipiente.
- A continuación se recogen algunos de los **principales indicadores relativos a la economía marroquí:**

PRINCIPALES INDICADORES DE LA ECONOMÍA MARROQUÍ	
Población (01-07-03)	30 millones de hab
Superficie	710.850 km2
Densidad demográfica	42,3 hab./km2
Población urbana (01-07-03)	56,6%
Población ocupada por sectores (2002):	
+ Agricultura, ganadería y pesca	43,1%
+ Industria, incl. Construcción	20,5%
+ Servicios	36,3%
+ No clasificables	0,1%
Tasa de paro:	11,60%
PIB per cápita (2002)	13.100 dirhams
PIB por ramas de actividad (2002):	
+ Agricultura, ganadería y pesca	16,1%
+ Ind. manufactureras, minería, energía y construcción	30,3%
+ Comercio, tte, comunicaciones, otros	38,5%
+ Administración pública	15,1%
Crecimiento real del PIB (2002)	3,20%
IPI (variación 2002/2001)	-1,3%
IPC (variación 2002/2001)	2,8%

Fuente: ICEX
Elaboración: SPIM

La economía del Reino de Marruecos es una economía emergente y con un gran potencial para las empresas españolas de transporte por su proximidad geográfica

- Marruecos es un país que goza de una gran estabilidad política y económica, lo que, unido a sus incentivos para la inversión, lo han convertido en uno de los países africanos, árabes y sur mediterráneos más atractivos.
- En este sentido, y a lo largo de toda la década de los 90, Marruecos ha centrado sus esfuerzos en llevar a cabo:
  - Numerosas **reformas tendentes a desregular y liberalizar la economía**, creando un marco favorable para el desarrollo de la actividad empresarial**.** Algunos logros significativos en este proceso han sido: programa de privatización de empresas y servicios públicos, reforma del sistema financiero, flexibilización del control de cambios, etc.
  - El desarrollo de un **marco legal propicio para la captación de capital extranjero**, ofreciendo incentivos y garantías a los inversores extranjeros, y flexibilizando los trámites y mecanismos existentes.
  - Una **política de apertura al exterior**, que se pone de manifiesto en los compromisos adquiridos a escala internacional a través de la adhesión a diversos acuerdos, entre los que cabe destacar, entre otros:
    - La adhesión a la OMC
    - El Acuerdo de Asociación Marruecos-UE, en vigor desde marzo de 2000, que implica el establecimiento de una política arancelaria cada vez más liberal entre ambos territorios que debería culminar en 2012 con la existencia de una zona de libre comercio de productos industriales. En cuanto a los productos agroalimentarios la reducción de aranceles no se alcanzará en la misma medida, aunque también disminuirán los derechos aplicables.
    - Acuerdos de Libre Comercio con Túnez, Egipto y Jordania
    - Unión del Magreb Árabe (UMA)

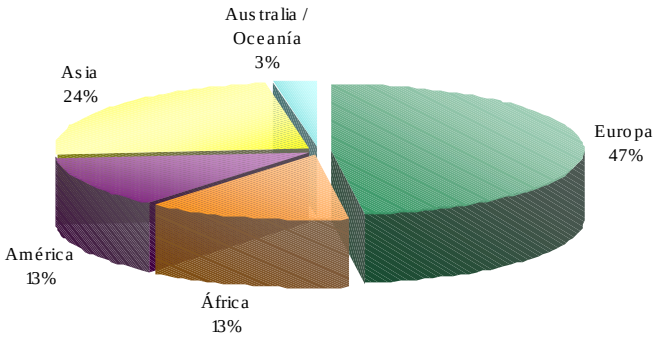
La proximidad de Marruecos a la UE, junto a su situación estratégica como puerta de salida hacia Oriente Medio y el África subsahariana, lo convierten en la plataforma perfecta para abordar diversos mercados

- Un **Programa de Modernización de su economía**, mediante la promoción, entre otras cosas, de la creación de grandes grupos y empresas mixtas con la Unión Europea. En este sentido, **la Comisión Europea** aprobó en agosto de 2003, una serie de **acciones de cooperación** con varios países del Norte de África, estando Marruecos entre ellos. La cooperación con Marruecos, supone destinar 141 millones de euros a la atención de varias cuestiones, siendo el desarrollo de los intercambios comerciales y la modernización de las empresas una de ellas. Con un presupuesto de 96 millones de euros en forma de un apoyo presupuestario directo, las actuaciones emprendidas en el marco del programa de apoyo a la reforma de los transportes tienen por objeto **reforzar los sectores del transporte por carretera, marítimo y aéreo**, proponiendo modernizar el marco legislativo e institucional existente, en la perspectiva de una liberalización del sector y una apertura a la competencia privada, reforzando al mismo tiempo el poder regulador del Estado.
- En el caso de España, el 9 de diciembre de 2003 se ha firmado en Marruecos un nuevo **Acuerdo de Cooperación Financiera entre España y Marruecos**, siendo su período de validez de dos años a partir de su firma. Este acuerdo contempla facilidades financieras por un importe de 300 millones de euros, destinadas a la financiación de proyectos de desarrollo realizados por empresas españolas en Marruecos y a la adquisición de bienes de equipo y servicios españoles para dichos proyectos.

Marruecos es un país en vías de desarrollo que mantiene un elevado comercio exterior, configurándose Europa, y en concreto la UE, como su principal socio económico

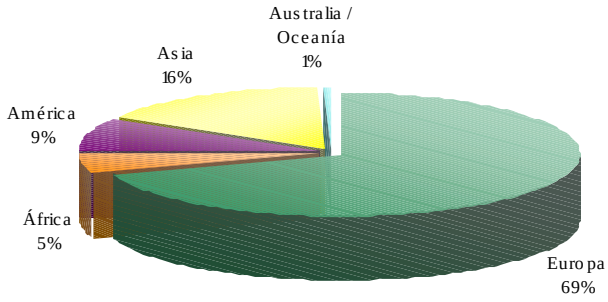
- Según datos facilitados por CETMO, en el año 2001 **los intercambios comerciales entre Marruecos y Europa** superaron los 22 millones de toneladas -lo que supone el 47% del volumen total intercambiado con este país-. Le sigue **Asia**, con algo más de 11 millones de toneladas -24% del comercio exterior de Marruecos-. En el caso de las relaciones entre Marruecos y **el resto del continente africano, y América** el volumen intercambiado ronda los 6 millones de toneladas en cada caso, suponiendo en conjunto un 26% del volumen total intercambiado.
- **En términos económicos**, Europa se consolida como principal socio comercial con casi el 70% del valor total del comercio exterior marroquí -lo que supone cerca de 13.000 millones de euros-. Le sigue muy de lejos Asia, cuyos tráficos con Marruecos están valorados en 2.933 millones de euros -16% del valor total de los intercambios con Marruecos-.
- **El saldo comercial de las relaciones comerciales marroquíes con Europa se presenta bastante equilibrado**, siendo no obstante los flujos con destino Marruecos -57% en términos de valor y 51% del volumen total de los intercambios con el continente europeo - algo superiores a los de exportación -43% en valor y 49% en volumen-. Con el resto de continentes, la balanza comercial es claramente negativa excepto con Oceanía -con el que las exportaciones superan las importaciones tanto en volumen como en valor- ,

DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DEL COMERCIO EXTERIOR DE MARRUECOS. MILES DE TONS. 2001



Fuente: CETMO
Elaboración: SPIM

DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DEL COMERCIO EXTERIOR DE MARRUECOS. MILES DE EUROS. 2001

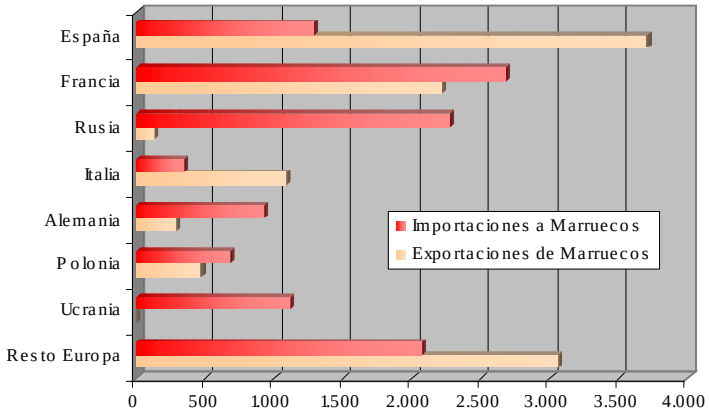


Fuente: CETMO
Elaboración: SPIM

Dentro de la UE, Francia y España se erigen como los principales países comerciante con Marruecos

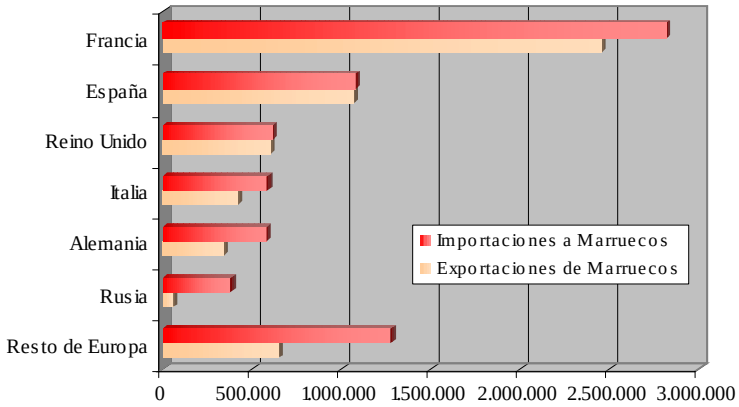
- Francia y España son los principales proveedores y clientes del Reino de Marruecos. Así pues, en términos de volumen, Francia y España suponen, cada uno aproximadamente el 22% del volumen de comercio exterior total entre Marruecos y el continente europeo. Concretamente **con España, el volumen de mercancías intercambiado se acerca a los 5 millones de toneladas**, de los cuales alrededor del **74% corresponde a flujos con origen en Marruecos** (exportaciones de Marruecos), y **el 26% restante al flujo inverso** -origen en España-.
- El volumen de comercio exterior entre Francia y Marruecos, también ronda los 5 millones de toneladas, correspondiendo el 55% del volumen total intercambiado entre ellos a flujos con origen en Francia (importaciones a Marruecos) y el 45% restante a flujos con destino final Francia (exportaciones de Marruecos).
- No obstante, en términos monetarios, Francia se configura como principal socio económico de Marruecos acaparando el 41% del valor total de los flujos comerciales marroquíes con Europa –5.274 millones de euros-, seguido de lejos por España, con el que el valor de sus intercambios apenas supera los 2.000 millones de euros, que representan el 17% del valor del comercio total entre Marruecos y Europa.

PRINCIPALES PAÍSES DE ORIGEN/DESTINO DEL COMERCIO DE MARRUECOS SEGÚN VOLUMEN. 2001



Fuente: CETMO
Elaboración: SPIM

PRINCIPALES PAÍSES DE ORIGEN/DESTINO DEL COMERCIO DE MARRUECOS SEGÚN VALOR. 2001



Fuente: CETMO
Elaboración: SPIM

Las medidas adoptadas para la liberalización del mercado marroquí, es junto con la proximidad geográfica, alguna de las ventajas que Marruecos ofrece al comercio español

- La inversión directa de España en Marruecos resulta actualmente muy interesante, debido a los **favorables acuerdos arancelarios** con los que cuenta este país con el resto de países magrebíes.
- En este sentido, datos relativos al año 2000, revelaban que España ocupaba el 6º lugar entre los países inversores, estando allí instaladas más de 800 empresas españolas, con expectativas de crecimiento dada la favorable coyuntura. En concreto, la zona norte de Marruecos -Tánger- se está configurando como un importante polo de desarrollo, con la implantación de empresas multinacionales -atraídas principalmente por un **menor coste de la mano de obra**-, desplazando el centro de gravedad de toda actividad desde Casablanca a Tánger.
- Dado que una de las principales ventajas competitivas de Marreucos que puede aprovechar el inversor extranjero es el coste de la mano de obra, las principales inversiones extranjeras se dirgen a aquellas actividades en las que el uso intensivo de la mano de obra compensa el coste de otros factores. De este modo, las principales inversiones españolas se dirigen a la industria textil, sector hortofrutícola y tabaco, así como a la asistencia técnica o participación en grandes proyectos como estudios de infraestructuras, depuración de aguas o energía y turismo, un incipiente mercado con expectativas crecientes.
- No obstante, Marruecos no solo interesa al empresario español como centro de producción a costes reducidos con vistas a aumentar la competitividad de sus productos en España y terceros países, sino también desde el punto de vista del **crecimiento del atractivo del mercado doméstico y la posibilidad de extensión a todo el ámbito del Magreb**.
- A pesar de todo esto, los **elevados derechos arancelarios sobre determinados productos**, el **alto coste del transporte interior** y la **excesiva burocracia** de los procedimientos administrativos son, entre otros, algunos de los inconvenientes con que se encuentra el comercio español en Marruecos.

FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE LA INVERSIÓN EN MARRUECOS

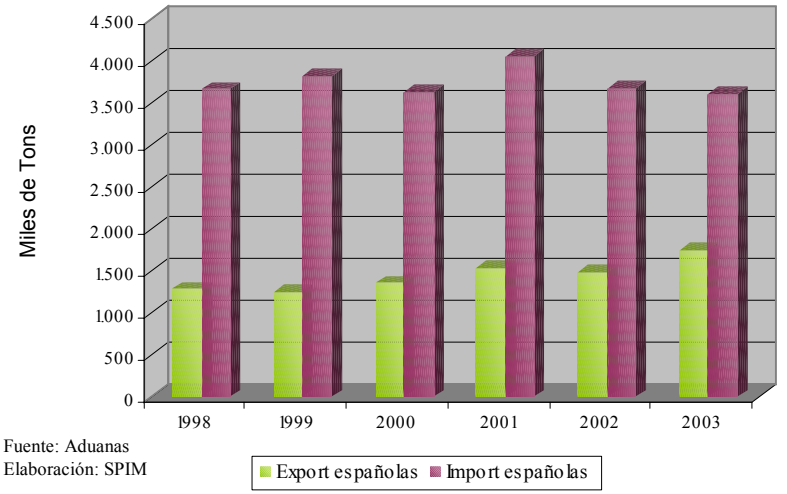
FORTALEZAS	DEBILIDADES
Estratégica situación geográfica	Lentitud y falta de agilidad de la administración marroquí
Estabilidad política	Deficiencias en el funcionamiento de la Justicia
Liberalización progresiva de la economía	Fata de terrenos industriales acondicionados
Apertura al exterior	Mayor coste de la energía, el transporte y las comunicaciones
Marco legal favorable a la inversión extranjera	Falta de cualificación adecuada de la mano de obra
Menor coste de la mano de obra	Bajo poder adquisitivo de la mayor parte de la población

Elaboración: SPIM

La intensificación de las relaciones comerciales entre Marruecos y la UE, traerá consigo un incremento importante del tráfico de mercancías, fortaleciéndose la tendencia emprendida desde hace algunos años

- Según las tendencias de los últimos años, se pueden deducir las siguientes consideraciones:
  - El tráfico en el Estrecho protagonizará un crecimiento espectacular, continuando el encaminamiento de tráficos no sólo con origen o destino nacional sino también de la Unión Europea. El **Puerto de Algeciras**, principal encaminador de este tráfico, continuará ostentando la posición de liderazgo, suponiendo el tráfico con Marruecos un 41% (esto es 3.373,4 miles de tons) sobre el volumen total de mercancías embarcadas / desembarcadas en Marruecos en el año 2003.
  - Los síntomas de congestión de algunos puertos marroquíes (p.ej. del puerto de Casablanca) ya están siendo corregidos por las autoridades del lugar, mediante la construcción de nuevas terminales para contenedores y más rampas para operaciones ro-ro.
  - Agadir presenta también buenas perspectivas y ya está siendo empleado por algunas compañías que comercian en el Mediterráneo.
- Como ya se expuso, el volumen de comercio exterior entre España y Marruecos en 2003, asciende a un total de 5,3 millones de toneladas, el 67% de las cuales corresponde a flujos de importación y el 33% restante a las exportaciones españolas con destino Marruecos.
- Su evolución muestra una tendencia de crecimiento, pasando de los 4,9 millones de toneladas de 1998 hasta los 5,3 millones de tons de 2003, lo que se traduce en un incremento medio anual del 1,6%, debido fundamentalmente a las exportaciones, que han experimentado un crecimiento medio del 27% en el período analizado (6,4% medio anual). En el caso de los flujos de importación, se mantienen más o menos constantes a lo largo de todo el período (en torno a los 3,5 millones de tons).

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE COMERCIO EXTERIOR ENTRE ESPAÑA Y MARRUECOS. Miles de Tons 1998 - 2003



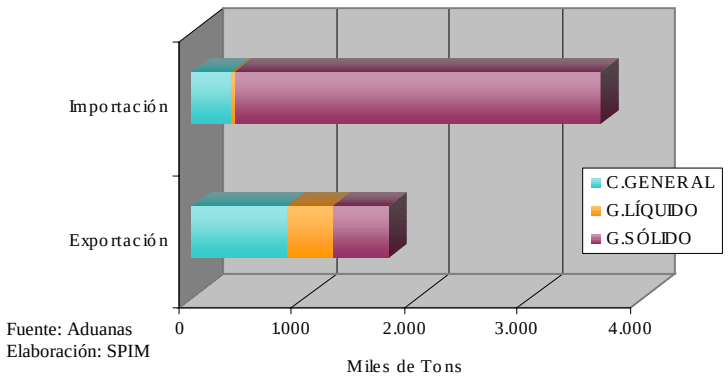
Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

El comercio exterior de España con Marruecos se caracteriza por el importante volumen de importación de graneles sólidos -un 70% en términos de peso-

- Los **flujos de importación** procedentes de Marruecos se concentran principalmente en el grupo de productos de los abonos, fosfatos y arenas, mientras que las **exportaciones** a Marruecos tienen mayor presencia las mercancías que se pueden englobar bajo el epígrafe de "carga general" -de mayor valor que la mercancía tipo granel-. Esto da lugar a que la balanza comercial resulte positiva para España.
- Más concretamente, como comprador, España importa principalmente derivados de la pesca (moluscos, crustáceos, pescados frescos,...), materias primas (fosfatos, cinc, plomo, minerales de cobre, etc.) y tejidos confeccionados, y como vendedor España exporta aceites de petróleos, tejidos de algodón, tabaco, vehículos, etc.

COMERCIO EXTERIOR MARRUECOS
Miles Tons - 2003

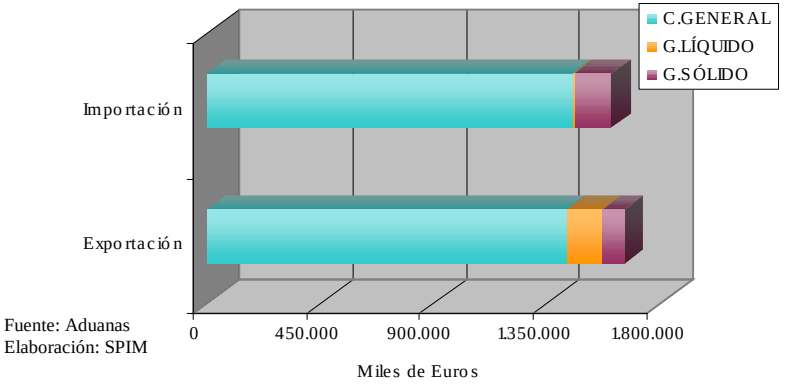
	Exportación	Importación
C.GENERAL	846	354
G.LÍQUIDO	402	30
G.SÓLIDO	500	3.230
TOTAL	1.748	3.615



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

COMERCIO EXTERIOR MARRUECOS
Miles Euros - 2003

	Exportación	Importación
C.GENERAL	1.423.462	1.450.662
G.LÍQUIDO	144.380	6.007
G.SÓLIDO	86.162	148.014
TOTAL	1.654.004	1.604.683



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

Principales provincias generadoras y atractoras de tráficos de carga general

- Castellón, Barcelona y Guipúzcoa son las provincias que más tráficos de carga general con Marruecos generan, con un 40% del volumen total de mercancía general exportado.
- En lo que respecta a las importaciones, las provincias que más tráficos de carga general atraen son Alicante, Barcelona, Valencia y Cádiz, que suponen conjuntamente un 39% del volumen total de mercancía general importado desde Marruecos.

COMERCIO EXTERIOR CON MARRUECOS-RANKING DE LAS 20 PRIMERAS PROVINCIAS EXPORTADORAS. Miles Tons. 2003

Provincia	C.GENERAL	G.SÓLIDO	G.LÍQUIDO	TOTAL
CASTELLON	135.884	25.650	0	161.534
BARCELONA	118.005	87.763	40.400	246.168
GUIPUZCOA	84.360	1.140	2	85.501
VALENCIA	55.366	25.444	13	80.823
MADRID	54.226	36.097	200	90.523
ZARAGOZA	41.711	2.141	0	43.851
VIZCAYA	40.255	10.018	877	51.150
MURCIA	35.881	8.550	0	44.431
SANTANDER	27.707	569	0	28.276
CADIZ	22.572	4.305	30.453	57.329
LA CORUÑA	20.630	0	29.026	49.656
PONTEVEDRA	18.241	12.060	0	30.301
HUELVA	17.074	60.202	86.232	163.508
ALICANTE	16.689	43.601	0	60.290
SEVILLA	14.283	8.635	0	22.918
ALMERIA	13.710	12.915	0	26.625
TARRAGONA	13.290	42.878	0	56.168
ASTURIAS	13.051	77.565	0	90.615
GRANADA	9.506	4.022	0	13.527
NAVARRA	9.181	2.580	0	11.762

Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

COMERCIO EXTERIOR CON MARRUECOS-RANKING DE LAS 20 PRIMERAS PROVINCIAS IMPORTADORAS. Miles de Tons. 2003

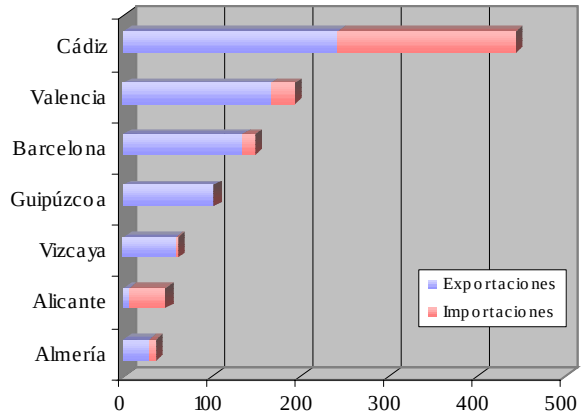
Provincia	C.GENERAL	G.SÓLIDO	G.LÍQUIDO	TOTAL
ALICANTE	43.406	10.559	0	53.965
BARCELONA	33.413	12.620	0	46.033
VALENCIA	30.604	14.549	0	45.153
CADIZ	30.362	1.454	0	31.816
MURCIA	23.454	36.901	0	60.355
MELILLA	23.426	257.204	0	280.630
MADRID	18.390	4.138	0	22.528
SEVILLA	17.374	13.695	0	31.070
HUELVA	16.492	1.486.099	30.188	1.532.779
VIZCAYA	12.441	11.111	0	23.552
LA CORUÑA	8.743	5.655	0	14.398
PONTEVEDRA	8.414	51	0	8.465
CASTELLON	6.956	7.297	0	14.253
NAVARRA	5.664	0	0	5.664
MALAGA	5.605	26	0	5.631
ZARAGOZA	5.148	8.986	0	14.134
ALMERIA	5.039	1	0	5.039
GUIPUZCOA	3.823	89.696	0	93.519
SANTANDER	3.300	0	0	3.300
BALEARES	2.718	0	0	2.718

Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM

Los puertos de la provincia de Cádiz, y en concreto el puerto Bahía de Algeciras, son los más utilizados en la recepción y expedición de los flujos entre España y Marruecos

- La principal aduana utilizada en los intercambios de mercancía de tipo “Carga General” -susceptible de ser contenerizada-, es la de **Cádiz**, que canaliza algo más del 35% de los productos englobados bajo dicha rúbrica, con 444 miles de toneladas, de los cuales el 55% corresponde a flujos de exportación y el 45% restante a importaciones.
- Le siguen Valencia, Barcelona, Guipúzcoa y Bilbao -que conjuntamente suponen el 40% de la carga general sobre el total-. Y en último lugar, se situarían las aduanas de Alicante y Almería -que canalizan aproximadamente el 6,7% de la carga general-.
- De forma reducida, se podría decir que existen dos tipos diferenciados de oferta de transporte marítimo con Marruecos de línea regular:
  - **La de los puertos relativamente alejados del territorio marroquí,** básicamente **Valencia, Barcelona, San Sebastián y Bilbao**, cuya oferta es básicamente de transporte en contenedores (también carga convencional en bodegas, aunque con pequeña significación), y con destino principal en Casablanca, aunque son varias las líneas que ofertan escala adicional en Tánger. Canalizan básicamente flujos de exportación España-Marruecos, pues como se puede deducir, el entorno de estos puertos es fuertemente generador de tráficos.
  - **La de puertos muy próximos a puertos marroquíes,** principalmente **Algeciras** y complementariamente **Almería,** cuyas oferta se basa en un trayecto marítimo que dé gran continuidad al transporte por carretera (comportamiento más de “ferry” que de TMCD). En el caso de Algeciras el enlace se realiza con Tánger (30 millas), y en el de Almería con Nador (97 millas). Por último, está la oferta de **Cádiz,** que ofrece servicio admitiendo camiones (Ro-Ro) y contenedores a Casablanca (190 millas) y a Tánger (54 millas). Para los tráficos Europa-Marruecos, que atraviesan la Península, suponen una alternativa a Algeciras, cuando su destino / origen final se encuentra próximo a Casablanca, evitando el recorrido en Marruecos por carretera hasta Tánger. La oferta con Tánger, no es más que una alternativa adicional a Algeciras y Almería.

COMERCIO EXTERIOR ESPAÑA-MARRUECOS DE C. GENERAL. PRINCIPALES ADUANAS UTILIZADAS. Miles de Tons. 2003



Fuente: Aduanas
Elaboración: SPIM0

La oferta y demanda de servicios marítimos en el Estrecho presentan una evolución fuertemente creciente

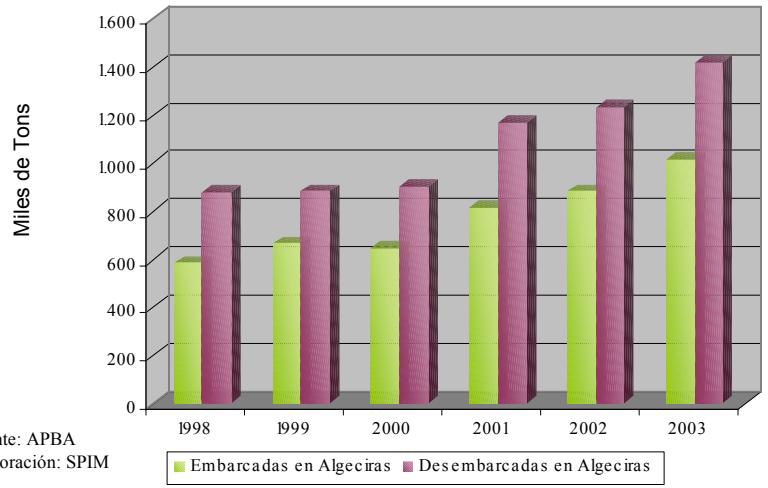
- Como se ha comentado anteriormente, los procesos de expansión económica y política que desde hace años se vienen sucediendo en Marruecos, han desembocado en una intensificación de las relaciones Marruecos-UE, repercutiendo en un aumento de los tráficos en el Estrecho como vía privilegiada de intercambio comercial. Las rutas a través del Estrecho han experimentado importantísimos crecimientos desde que, en 1988, se permitió la libertad de tránsito por el territorio español, dando lugar a un cambio en los sistemas logísticos de exportación. Esto ha originado una multiplicación de la oferta y de la demanda de los servicios marítimos en el Estrecho.

- De esta manera, mientras que la oferta de transporte marítimo desde los puertos de **Barcelona, Valencia y los del País Vaco** es en su mayoría contenerizada y presta servicio a la exportación / importación española, la oferta desde los puertos de **Algeciras, Cádiz y Almería** es utilizada en una proporción importante por flujos cuyo origen / destino se encuentra además de en Españ en otros países de Europa. Adicionalmente, y para la exportación / importación española, constituye una oferta de transporte de mayor rango de calidad y diferenciada de la convencional antedicha, y es utilizada por aquellos productos que requieren esos estándares de servicio.

- La evolución del tráfico Ro-Ro registrado por el puerto Bahía de Algeciras con Marruecos, principal encaminador de este tráfico con dicho país, sigue una tendencia creciente desde 1998, como se observa en el gráfico adjunto.

- En este sentido, el volumen de mercancías embarcadas en el puerto de Algeciras ha experimentado un crecimiento medio anual en el período sometido a análisis del 11,7%, pasando de un volumen de 587 miles de tons en 1998 a 1.021 miles de tons en 2003. Algo similar ocurre con las mercancías transportadas en buques Ro-Ro procedentes de Marruecos y desembarcadas en el puerto de Algeciras, que han registrado un incremento medio interanual del 10% -881 miles de tons en 1998 y 1.423 miles de tons en 2003-.

PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO RO-RO CON MARRUECOS



Fuente: APBA
Elaboración: SPIM

Puerto. Bahía de Algeciras. Tráfico Ro-Ro con Marruecos

- En el último año sometido a análisis -2003-, se han embarcado en el Puerto Bahía de Algeciras **55.690 vehículos pesados con destino Marruecos** (por el puerto de Tánger), lo que supone un total de algo más de 1 millón de toneladas de tráfico Ro-Ro con destino Marruecos -procedentes **no solo de España, sino también de otros países de Europa** (se trataría por tanto de exportaciones europeas). En sentido inverso, en el año 2003 **desembarcaron en Algeciras** (importaciones europeas) **57.223 vehículos (tráfico Ro-Ro) procedentes de Marruecos**, con un volumen total de cerca de 1,5 millones de toneladas, que se traduce en un ratio de 24,5 ton / vehículo, ligeramente superior al correspondiente al flujo de exportación procedente de Europa que en 2003 ronda las 18 ton / vehículo.
- Según la información recogida en la BBDD de Aduanas relativa al año 2003, el volumen de mercancías de "Carga General" canalizadas por la aduana de Cádiz, y con origen / destino Marruecos, asciende a algo menos de medio millón de toneladas -444 miles de tons-, el 54,5% de las cuales corresponde a flujos de exportación y el 45,5% restante a flujos de importación. En conclusión, y simplemente a título orientativo, pues se trata de una "grosa" estimación, se puede aproximar que **el 24% del tráfico Ro-Ro embarcado en Algeciras, tiene origen en España** (correspondiendo el 76% restante a tráficos con origen en el resto de Europa), y que **el 14% del tráfico Ro-Ro desembarcado en Algeciras, tiene su destino final en España** (el 86% restante estaría destinado a otros países de Europa).

PUERTO Bª ALGECIRAS. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO RO-RO CON MARRUECOS

Miles de Tons

		1998	1999	2000	2001	2002	2003	Incr. Medio anual (%)
Embarcadas en Algeciras	Nº veh.	33.206	35.578	37.516	46.695	49.322	55.690	10,9%
	Miles Tons	587	667	648	814	884	1.021	11,7%
	Ton / veh.	17,7	18,8	17,3	17,4	17,9	18,3	0,7%
Desembarcadas en Algeciras	Nº veh.	34.229	36.820	38.734	48.555	51.058	57.223	10,8%
	Miles Tons	881	885	906	1.168	1.234	1.423	10,1%
	Ton / veh.	25,7	24,0	23,4	24,1	24,2	24,9	-0,7%

Fuente: APBª Algeciras
Elaboración: SPIM

Participación de los transportistas españoles en los intercambios con Marruecos

- Para aproximar **la participación española** en los intercambios de tráficos Ro-Ro con Marruecos se toman como partida los **datos relativos a 1999**, pues para realizar el cruce de datos se ha utilizado el último Observatorio de los Pirineos disponibles que data de dicho año 1999.

- Partiendo de la base que en 1999 -según datos de Aduanas para dicho año-, el volumen de intercambios de mercancías general entre España y Marruecos canalizados por la aduana de Cádiz y que tienen origen / destino en Marruecos, asciende a algo más de 256 miles de toneladas (61% corresponde a flujos de exportación y un 39% a importaciones), se puede estimar que un **16% de los tráficos Ro-Ro que se embarcan en los puertos de la provincia de Cádiz** (Algeciras y Cádiz) **tienen procedencia nacional** (el 84% restante proceden de otros países europeos), mientras que apenas un **9% de dichos tráficos Ro-Ro desembarcados en Algeciras y Cádiz, se quedan en España** (el 91% restante tienen destino en el Resto de Europa).

- En cualquier caso, y distinguiendo entre los tráficos con origen / destino nacional y los correspondientes al resto de Europa, se puede decir que (en base a los datos de la EPTMC -recoge los flujos de transporte realizados por transportistas españoles-, y la de Aduanas -recoge los flujos de transporte con origen / destino España sin distinguir la nacionalidad del transportista) **la participación española sobre los tráficos nacionales con Marruecos** es del **47%** en los flujos de exportación y del **36%** en las importaciones.

- Por otro lado, en los flujos con origen/destino el resto de Europa, y con la única ayuda del Observatorio de los Pirineos (1999), se estima que **de los tráficos procedentes del resto de países europeos** (excl. España) **el 17% de los flujos con destino Marruecos es realizado por transportistas españoles**, elevándose este porcentajes hasta un **64% en el caso de los flujos con origen Marruecos y destino otros países de Europa.**

TRÁFICO RO-RO CON MARRUECOS
(Tons - 1999)

		Embarque	Desembarque	Total
Algeciras	Total	678.436	881.164	1.559.600
		67%	74%	70%
Cádiz	Total	299.085	248.469	547.554
	Cuota (%)	29%	21%	25%
Total Algeciras + Cádiz		977.521	1.129.633	2.107.154

PARTICIPACIÓN ESPAÑOLA EN LOS INTERCAMBIOS CON MARRUECOS
Toneladas. 1999

INTERCAMBIOS CON MARRUECOS Toneladas. 1999	Export (O = ES/RM; D_MA)	Import (O = MA; D = ES/RM)	Fuente
Com. Ext. Tot. España-Marruecos	1.267.050	3.830.751	DUAS 1999
Tte realizado por ttistas. españoles	600.394	1.395.775	EPTMC
Partic. Esp. (% s/comercio exterior total)	47%	36%	
Flujos RM-Marruecos (total ttistas)	144.532	342.963	Ob. PIRINEOS
Flujos RM-Marruecos (ttistas españoles)	24.156	219.816	Ob. PIRINEOS
Partic. Esp.(% s/com. RM con Marruecos)	17%	64%	

Autorizaciones bilaterales expedidas a transportistas españoles para Marruecos en 2003

- Otro factor a tener en cuenta son las autorizaciones bilaterales expedidas por el Ministerio de Fomento español a transportistas españoles para Marruecos. En el año 2003, el número de viajes contemplados por el Ministerio de Fomento español, fue el siguiente:

AUTORIZACIONES BILATERALES EXPEDIDAS A TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES PARA MARRUECOS EN EL AÑO 2003

Autorizaciones bilaterales	8.183
Autorizaciones bilaterales temporales*	400
Viajes con permisos bilaterales	8.183
Viajes con autorización temporal	15.200
TOTAL	**23.383**

* Promedio de utilización de las autorizaciones temporales, 38 viajes por autorización y año

- El cálculo de la utilización media de las autorizaciones temporales, se ha realizado mediante la aplicación de unos ratios de conversión aplicados en las Comisiones Mixtas bilaterales, cuando no existe talonario de hojas de ruta para comprobar la utilización real, y el conteo real de viajes realizados cuando existe. Así, si el promedio de utilización de las autorizaciones bilaterales temporales a Marruecos es de 38 viajes por autorización y año, los viajes que se estima se realizan con autorización temporal asciende a 15.200. En consecuencia, en el año 2003, con pabellón español se realizan 23.383 viajes.
- En base a los viajes realizados con las autorizaciones bilaterales, y el número de vehículos que han salido y/o entrado tan sólo en el puerto de Algeciras -principal canalizador de este tráfico-, se deduce una participación para los transportistas españoles en 2003 del 42% en los flujos de exportación, y del 41% en las importaciones; cifras que, si se consideran los tráficos Ro-Ro del puerto de Cádiz con Marruecos (no disponibles), supondrían sin duda una disminución porcentual de relieve (utilizando los porcentajes de Cádiz y Algeciras de 1999, la participación en la exportación se reduciría al 29%, y en la importación al 32%).