**Ministerio de Fomento**
**Dirección General de Transportes por Carretera**

ANDERSEN

# Transporte de mercancías por carretera en vehículos españoles en Europa y Marruecos

Documento nº II
Marruecos, mercado de expansión para las empresas de transporte españolas

Diciembre 2001

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

# CONTENIDO


- **INTRODUCCIÓN**
  - Antecedentes.
  - Contenido del documento.
- **ÁREAS DE PRINCIPAL INTERÉS PARA LA EXPANSIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE ESPAÑOLAS**
  - Entorno: situación político-económica actual.
  - Evolución de los principales indicadores generales.
  - Desarrollo industrial.
  - Infraestructuras y centros logísticos: situación actual y perspectivas de futuro.
  - Comercio exterior: situación actual y perspectivas de futuro.
  - Principales empresas: marroquíes, españolas y de otros países.
- **TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS EN MARRUECOS**
  - Análisis de la oferta.
  - Análisis de la demanda.
- **VALORACIÓN Y CONCLUSIONES SOBRE EL ANÁLISIS REALIZADO**
  - Atractivo del mercado.
  - Posicionamiento de las empresas españolas.


© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# INTRODUCCIÓN



© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# INTRODUCCIÓN

- Tras el desarrollo del **Plan Estratégico del Transporte de Mercancías (PETRA)**, la Dirección General de Transporte por Carretera identificó la línea de actuación definida como *Expansión exterior*, con vistas a incrementar la presencia española en los mercados internacionales.
- El potencial de Marruecos como mercado de expansión para las empresas de transporte españolas es el objeto de análisis de este documento, que se centrará en:
  - analizar el potencial y atractivo de mercado para las empresas de transporte españolas, desarrollando las principales áreas de interés en términos de evolución de indicadores, desarrollo industrial, infraestructuras, comercio exterior y otros.
  - analizar la actual situación de oferta y demanda de transporte internacional de mercancías en Marruecos.
  - valorar el atractivo de Marruecos como mercado de expansión de las empresas de transporte españolas en función del análisis realizado, así como establecer el posicionamiento de éstas en dicho mercado.
- Las fuentes de información utilizadas para nuestro análisis han sido diversas, centrándose de forma más significativa en:
  - Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y de la Pequeña y Mediana Empresa (Ministerio de Economía y Hacienda).
  - Instituto Nacional de Estadística.
  - Dirección de Estadística de Marruecos.
  - Instituto de Moneda Extranjera de Marruecos.
  - Oficina Comercial Embajada de España. Rabat.
  - Enciestas realizadas por Andersen a este respecto.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# ÁREAS DE PRINCIPAL INTERÉS PARA LA EXPANSIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE ESPAÑOLAS



© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# ENTORNO
## *Situación político-económica actual*

- Marruecos se sitúa en el extremo noroccidental del continente africano, limitando con el Mediterráneo, el Océano Atlántico, Argelia y los territorios del Sahara Occidental, y ocupando una superficie de 710.850 $Km^2$.
- Rabat es su capital administrativa, si bien Casablanca es considerada la ciudad más importante desde el punto de vista económico y financiero.
- La forma de gobierno es la monarquía constitucional y hereditaria, actualmente ocupa el trono Mohamed VI, y se encuentra establecida en la Constitución actualmente en vigor, aprobada en referéndum el 4 de septiembre de 1992.
- Desde la década de los años ochenta, Marruecos viene llevando a cabo una política de estabilización y de reformas estructurales, mediante programas promovidos por el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, que han dado como resultado un entorno de estabilidad de los agregados macroeconómicos y de liberalización y apertura de su economía.
- Durante la década de los noventa, la política económica marroquí se ha centrado en la liberalización económica y apertura al exterior:
  - en el sector financiero, la forma de la legislación bancaria ha supuesto la liberalización de los tipos de interés y la reducción de los coeficientes obligatorios.
  - en el área de comercio exterior, su adhesión a la Organización Mundial del Comercio así como el Acuerdo de Asociación con la Unión Europea han supuesto una política arancelaria algo más liberal y abierta al exterior.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# ENTORNO
## *Situación político-económica actual*

- Actualmente, el Gobierno de Marruecos ha puesto en marcha un Programa de Modernización de su economía, que fomenta entre otros factores, la creación de grandes grupos y empresas mixtas con la Unión Europea:
  - en lo político, se está produciendo una importante transformación dirigida hacia la democratización y la modernización institucional.
  - desde el punto de vista económico, los cambios están siendo cada vez más importantes, y están llevando a Marruecos hacia una estructura económica de país desarrollado que, en los últimos años, se ha abierto especialmente a las empresas extranjeras.
- La actual situación de desconcierto generada tras los atentados terroristas provoca sin embargo reticencias en los distintos países que dificultan la expansión en Marruecos.

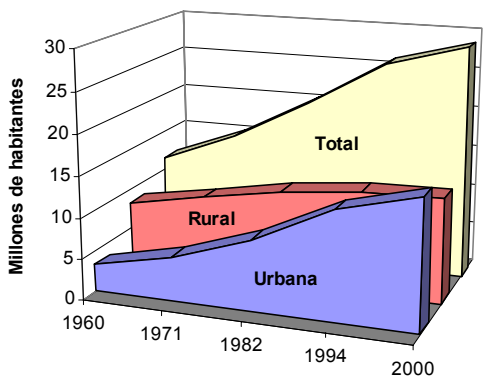
Marruecos es una economía emergente que por proximidad puede tener una gran importancia para las empresas de transporte españolas, al igual que sucedió en nuestro país con Portugal y Francia.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES GENERALES

## *Población*

- El número de habitantes del país ha pasado de 11.626.470 habitantes en 1960 a una previsión para el año 2000 en función del censo de 1994 de 28.705.000 habitantes, lo que en su conjunto muestra:
  - crecimiento en 40 años del 147%
  - incremento anual medio del 2,28%
- La estructura poblacional marroquí ha ido evolucionando en los últimos 40 años, pasando de ser mayoritariamente rural en el año 1960 a ser una sociedad en la que la mayoría de su población reside en entornos urbanos.
  - el número de habitantes de áreas urbanas ha pasado de 3.389.613 habitantes en 1960 a 15.840.000 habitantes en el año 2000, lo que representa un crecimiento del 467%.
  - sin embargo, la población rural en este período ha aumentado únicamente un 56% alcanzando una cifra de 12.865.000 habitantes. Este hecho representa un incremento anual del 1,12% que sitúa el crecimiento en casi 3 puntos porcentuales menos que el crecimiento de la población urbana.




El cambio de una sociedad rural a una sociedad mayoritariamente urbana, conlleva un incremento de consumo interno, y con él, un crecimiento del transporte de mercancías.

Fuente: Censo general de población de Marruecos

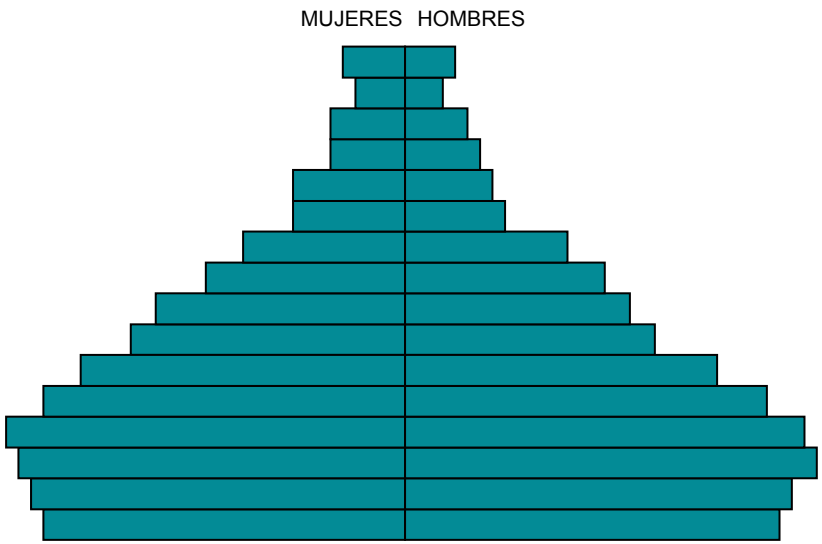
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

# EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES GENERALES

## *Población*

- La población es además mayoritariamente joven como se observa en los siguientes aspectos:
  - el 53,6% es menor de 25 años.
  - únicamente el 23,3% es mayor de 39 años.

La población del país es mayoritariamente joven y ha crecido significativamente en los últimos años.




Datos en miles.

Fuente: Dirección de Estadística de Marruecos.

| Grupos de edad | Hombres | Mujeres | Total | % sobre el total | % acumulado sobre el total |
|---|---|---|---|---|---|
| 0-4 años | 1.525 | 1.462 | 2.987 | 10,41% | 10,41% |
| 5-9 años | 1.557 | 1.504 | 3.061 | 10,66% | 21,07% |
| 10-14 años | 1.644 | 1.584 | 3.228 | 11,25% | 32,31% |
| 15-19 años | 1.626 | 1.592 | 3.218 | 11,21% | 43,53% |
| 20-24 años | 1.437 | 1.455 | 2.892 | 10,07% | 53,60% |
| 25-29 años | 1.274 | 1.311 | 2.585 | 9,01% | 62,61% |
| 30-34 años | 1.009 | 1.089 | 2.098 | 7,31% | 69,91% |
| 35-39 años | 919 | 1.022 | 1.941 | 6,76% | 76,68% |
| 40-44 años | 816 | 806 | 1.622 | 5,65% | 82,33% |
| 45-49 años | 679 | 651 | 1.330 | 4,63% | 86,96% |
| 50-54 años | 428 | 439 | 867 | 3,02% | 89,98% |
| 55-59 años | 356 | 436 | 792 | 2,76% | 92,74% |
| 60-64 años | 307 | 329 | 636 | 2,22% | 94,96% |
| 65-69 años | 293 | 323 | 616 | 2,15% | 97,10% |
| 70-74 años | 187 | 184 | 371 | 1,29% | 98,39% |
| 75 años o más | 224 | 237 | 461 | 1,61% | 100,00% |
| **Total** | **14.281** | **14.424** | **28.705** | **100,00%** | **-** |

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

# EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES GENERALES

## *Tasa de actividad y desempleo*

- Entre la población marroquí con edad superior a los 15 años, se observa que:
  - la tasa de actividad en el ámbito rural es superior a la del ámbito urbano, con porcentajes del 85,4% y del 37,5% para hombres y mujeres respectivamente.
  - existe un gran desequilibrio entre hombres y mujeres tanto en el ámbito rural como en el urbano.
  - la tasa de desempleo está equilibrada para ambos sexos en su conjunto, siendo del 14% para los hombres y del 13% para las mujeres, pero tiene valores mucho más elevados en el ámbito urbano que en el rural.

| | Urbano | Rural | Conjunto |
|---|---|---|---|
| (población mayor de 15 años) | | | |
| **Tasa de actividad** | **47,0** | **61,4** | **52,9** |
| Hombres | 74,0 | 85,4 | 78,8 |
| Mujeres | 21,3 | 37,5 | 27,9 |
| **Tasa de desempleo** | **21,5** | **5,0** | **13,6** |
| Hombres | 19,9 | 6,5 | 13,8 |
| Mujeres | 26,7 | 1,7 | 13,0 |

Fuente: Dirección de Estadística de Marruecos.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

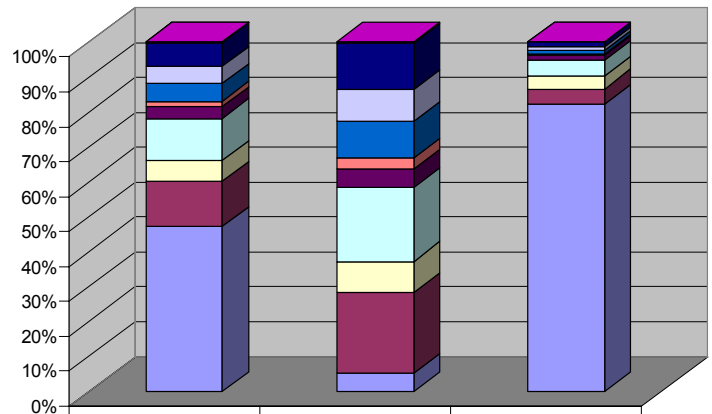
# EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES GENERALES

## *Tasa de actividad y desempleo*

- La población activa de Marruecos, que en su conjunto es de 9.365.065 personas, se distribuye en los diferentes sectores productivos según los siguientes porcentajes:

- El principal sector de actividad del país es el de agricultura, bosques y pesca, que genera empleo a 4.420.311 personas. Los siguientes sectores de importacia, en términos de generación de empleo, son el industrial y de comercio, que en su conjunto generan empleo a 2.350.631 personas:
  - en el **medio rural,** el 82,1% de la población activa ocupada (4.195.541 personas) se dedica al sector de agricultura, bosques y pesca.
  - en el **área urbana**, los sectores que ocupan a la población son mayoritariamente el sector de industria y comercio, con unas tasas de ocupación del 23,3% y 21,2% respectivamente.

El empleo en transporte y comunicaciones del 3,2% de la población ocupada tenderá a crecer de igual manera que ocurre en todas las sociedades en desarrollo




| | Total | urbano | rural |
|---|---|---|---|
| Actividades mal computadas | 0,1 | 0,2 | 0 |
| Otros servicios | 6,9 | 13,4 | 1,4 |
| Servicios prestados a la colectividad | 4,7 | 9,2 | 1,1 |
| Administración general | 5,2 | 10,3 | 0,9 |
| Reparación | 1,7 | 3,2 | 0,5 |
| Transportes y comunicación | 3,2 | 5,3 | 1,4 |
| Comercio | 12,1 | 21,2 | 4,5 |
| Construcción y trabajos públicos | 5,9 | 8,8 | 3,6 |
| Industria (incluido agua, electricidad y energía) | 13 | 23,3 | 4,5 |
| Agricultura, bosque y pesca | 47,2 | 5,1 | 82,1 |

Fuente: Elaboración propia a a partir de datos de la Dirección de Estadística de Marruecos.

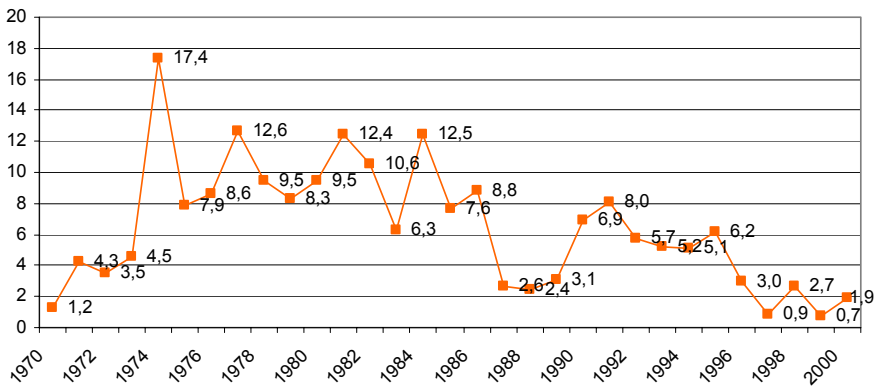
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

# EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES GENERALES

## *Índice de Precios al Consumo*

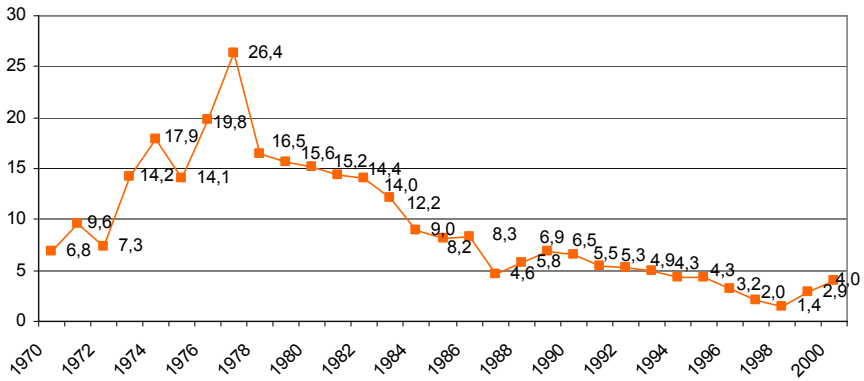
- La evolución del Índice de Precios al Consumo (IPC) refleja estabilidad en los últimos años, como se observa en el gráfico adjunto que muestra las variaciones del índice respecto al ejercicio anterior.
- Tanto la evolución como la mencionada estabilidad se asemeja en cierta medida al mismo análisis desarrollado para España, lo que garantiza de alguna manera seguridad en la evolución de los principales indicadores del país.

**Marruecos. Evolución del IPC.**




Fuente: Dirección de Estadística de Marruecos.

**España. Evolución del IPC.**




Fuente: Instituto Nacional de Estadística

La evolución del Índice de Precios al Consumo refleja estabilidad

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

# DESARROLLO INDUSTRIAL
## *Índice de Producción Industrial*

- Utilizando como base el año 1992, el índice de producción industrial (IPI) ha evolucionado favorablemente generando crecimientos superiores al 20% en todos los sectores excepto en el textil:
  - la industria que refleja un crecimiento más significativo es la agroalimentaria, con un incremento del 29,7% desde 1992.
  - aunque el sector textil refleja incrementos del 18% en los últimos años, en 1999 sufrió un leve descenso del que el país parece estar recuperándose en el último año.

| (base 100 : 1992) | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|---|---|---|
| **Industria de transformación** | **117,9** | **120,7** | **124,9** |
| Agroalimentaria | 121,9 | 123,3 | 129,7 |
| Textil y cuero | 119,1 | 117,2 | 118,0 |
| Industrias metalúrgicas, mecánicas, eléctricas y electrónicas | 109,9 | 117,2 | 121,3 |
| Otras industrias | 118,3 | 123,0 | 127,7 |

Fuente: Dirección de Estadística de Marruecos.

El crecimiento de los productos agroalimentarios y el sector textil apunta hacia un crecimiento del transporte internacional de mercancías, y además equlibrará los retornos a medio plazo.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

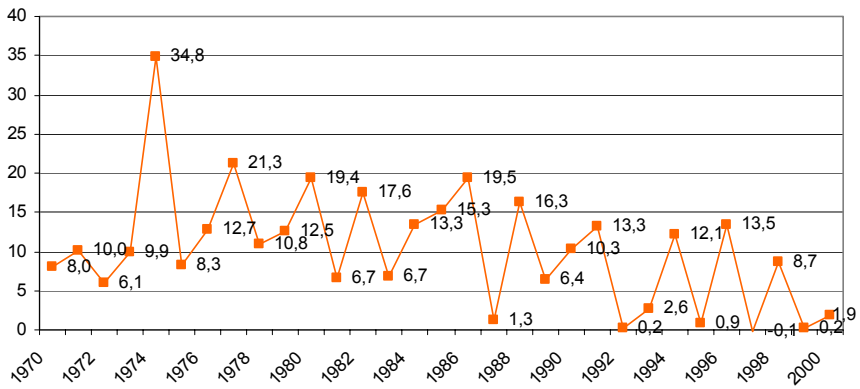
# DESARROLLO INDUSTRIAL
## *Producto Interior Bruto*

- Tras la reducción del 2,3% en 1997, el Producto Interior Bruto (PIB) a precios constantes registró en 1998 un crecimiento del 6,5%, resultado, en parte, de la recuperación de la producción agrícola, y por otro lado, del comportamiento del resto de los sectores.
- La evolución en los últimos ejercicios se ha mantenido en línea, reflejándose únicamente ligeros descensos en el ejercicio 1999 de los que el país se recupera en el ejercicio 2000.

| (millones de € ) | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|---|---|---|
| Producto Interior Bruto a precios constantes de 1980 | 12.857 | 12.767 | 12.804 |
| Producto Interior Bruto a precios corrientes | 33.200 | 33.255 | 33.887 |

Fuente: Dirección de Estadística de Marruecos.

**Evolución de la variación interanual del PIB**




© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# DESARROLLO INDUSTRIAL
## *Producto Interior Bruto*

- El sector primario ha supuesto en los últimos ejercicios un menor peso sobre el total del Producto Interior Bruto, favoreciendo al sector de transporte y comercio, entre otros, en los que el peso sobre el Producto Interior Bruto del país supone cada vez un porcentaje más significativo. Sin embargo, el sector primario representa aún una parte significativa del Producto Interior Bruto y constituye el medio de vida del 40% de la fuerza laboral, con un fuerte impacto en el crecimiento económico del país
- El comercio y las industrias manufactureras representan un 38% del total del Producto Interior Bruto, poniendo de manifiesto un potencial atractivo al comercio exterior por el intercambio de importaciones y/o exportaciones a generar.

| | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|---|---|---|
| **Estructura del PIB en %** | | | |
| Agricultura, silvicultura y pesca | 17,0 | 14,8 | 13,0 |
| Minería | 2,1 | 2,2 | 2,1 |
| Energía | 8,2 | 8,4 | 7,8 |
| Industrias manufactureras | 17,1 | 17,3 | 17,8 |
| Comercio | 19,3 | 19,4 | 20,2 |
| Transporte y comunicaciones | 5,8 | 6,0 | 6,3 |
| Administraciones Públicas | 13,7 | 14,5 | 14,5 |
| Otros | 16,8 | 17,4 | 18,3 |

Fuente: Dirección de Estadística de Marruecos.

La participación en el PIB del sector de Transporte y comunicaciones es similar a otros países y su tendencia refuerza la tesis de crecimiento a medio plazo

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# DESARROLLO INDUSTRIAL
## *Transporte*

- El crecimiento en el sector de transporte anteriormente reflejado como un mayor porcentaje sobre el Producto Interior Bruto del país en los últimos años, responde a un incremento generalizado del tráfico de Marruecos en todas y cada una de sus modalidades:

| | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|---|---|---|
| **Vehiculos matriculados** | **66 602** | **73 223** | **...** |
| **Tráfico ferroviario** | | | |
| Viajeros (en millones) | 11 890 | 12 165 | 13 062 |
| Mercancías (en millones de toneladas) | 28 470 | 28 127 | 27 129 |
| **Tráfico aéreo** | | | |
| Número de vuelos | 110 869 | 114 766 | 117 515 |
| Pasajeros (en millones) | 6 302 | 6 897 | 7 126 |
| Flete aéreo (en toneladas) | 49 330 | 52 500 | 51 638 |
| **Tráfico marítimo** | | | |
| Navíos (entradas y salidas) | 27 478 | 29 918 | 30 170 |
| Pasajeros (en millones) | 250 218 | 294 020 | 359 500 |
| Mercancías (en millones de toneladas) | 48 225 | 52 652 | 53 217 |

Fuente: Dirección de Estadística de Marruecos.

El crecimiento en el volumen de mercancías transportadas por tráfico marítimo incide positivamente en las perspectivas de futuro del tráfico de mercancías

Este crecimiento marítimo enlaza fundamentalmente con los puertos mediterráneos con sistemas ro-ro, lo cual avala y refuerza la tesis de crecimiento del transporte internacional de mercancías

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# INFRAESTRUCTURAS Y CENTROS LOGÍSTICOS

*Situación actual y perspectivas de futuro*

- El transporte por carretera concentra casi un 80% del tráfico de mercancías y el 95% del tráfico de viajeros en Marruecos, por lo que el Gobierno otorga especial importancia al **desarrollo de la red de carreteras del país.**

El transporte de mercancías en Marruecos se realiza mayoritariamente por carretera

- En 1997, solamente el 50% de la red viaria de Marruecos se encontraba asfaltada. La mayor parte de las carreteras principales se encontraban en la zona más desarrollada del país, entre las cadenas montañosas y el Océano Atlántico.
- Las carreteras unen **las principales ciudades y centros económicos**, registrando una intensidad de tráfico menor que la europea. A pesar de que las carreteras rurales han sido objeto de mejora, en ocasiones presentan señalizaciones deficientes y estados de degradación significativos.
- Desde 1996, se desarrolla un programa de construcción de autopistas que contempla la ampliación de la red viaria en 1.500 Km hasta el año 2.010. En la actualidad hay tres autopistas: **Rabat-Sidi El Yamani, Rabat-Casablanca-Rabat y Rabat-Fez, estando en construcción la autopista Casablanca-Settat.**
- Asimismo, Marruecos cuenta con una red de ferrocarriles de más de 1.900 Km, aproximadamente el 53% de éstos (1.000 km) electrificados y un 14% (270 km) de doble vía, estando prevista la construcción de dos nuevas líneas entre Taourirt y Nador y entre Marrakech y Agadir.
- Existen 27 aeropuertos en Marruecos, 11 de los cuales son internacionales y al margen de los vuelos internacionales que conectan Marruecos a la mayoría de los países de los cuatro continentes, las líneas aéreas internas marroquíes conectan por vuelo interno las principales ciudades del país. Los aeropuertos de Casablanca, Agadir y Marrakech engloban más del 80% del tráfico.

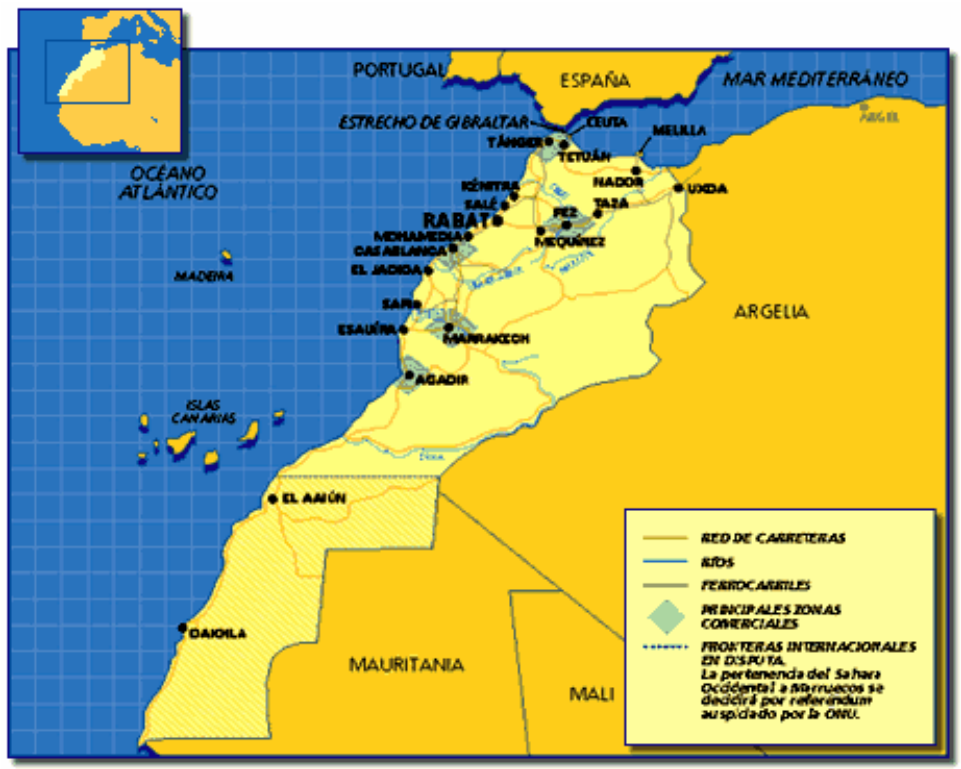
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# INFRAESTRUCTURAS Y CENTROS LOGÍSTICOS

*Situación actual y perspectivas de futuro*

- Debido a su estratégica situación limitando al norte con el Mediterráneo y al oeste con el Océano Atlántico, el país dispone de 21 puertos de los cuales destacan los de Casablanca, Tánger, Agadir, Mohamedia, Jorf Lasfar y Nador. Por las infraestructuras existentes y al margen de los puertos de Casablanca y Tánger que acogen todo tipo de mercancías, los demás puertos internacionales son especializados. Los puertos de Casablanca, Agadir y Tanger absorben el 95% del tráfico marítimo.
- La actual situación de la infraestructura de red de carretera interna del país se refleja como sigue:

El desarrollo de infraestructuras de transporte y centros logísticos aún se encuentra en un periodo de inicio de expansión



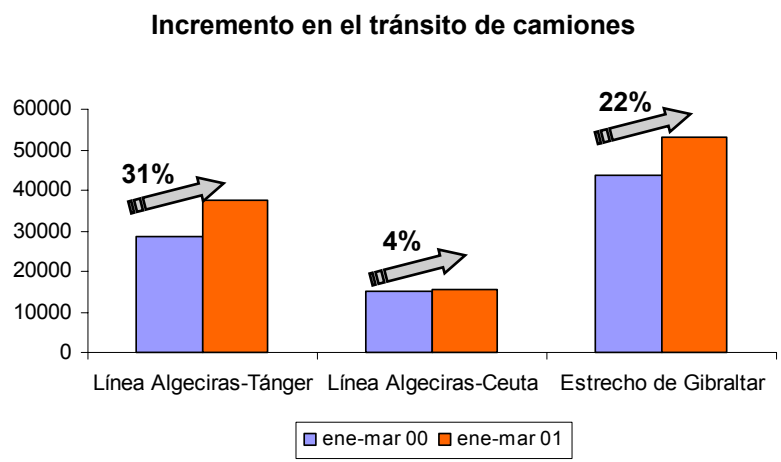

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# INFRAESTRUCTURAS Y CENTROS LOGÍSTICOS

*Transporte interno*

- Las persepectivas en el tráfico de mercancías por carretera son esperanzadoras en función del crecimiento generalizado que se observa actualmente:
  - Durante el primer cuatrimestre del ejercicio 2001 la actividad de tránsito de camiones ha destacado en la línea marítima que une Algeciras y Tánger, donde el crecimiento se ha situado en un 31,38%, pasando de los **28.633** camiones que embarcaron y/o desemabarcaron en el **primer cuatrimestre del ejercicio 2000** a los **37.617** camiones que lo hicieron en el **primer cuatrimestre del actual ejercicio**.
  - En la línea Algeciras-Ceuta, el incremento ha sido del 3,86%, pasando de 14.951 camiones en el primer cuatrimestre del ejercicio 2000 a 15.528 en el mismo período del ejercicio 2001.
  - El paso de vehículos industriales que en el primer cuatrimestre utilizaron los ferries que cada día cruzan el Estrecho de Gibraltar ha ascendido a un total de 53.145 camiones, frente a los 43.585 del mismo período del año 2000.
- La representación gráfica de esta evolución es la siguiente:

El crecimiento del tráfico de camiones refuerza la idea de que Marruecos es un mercado de expansión para las empresas de transporte españolas



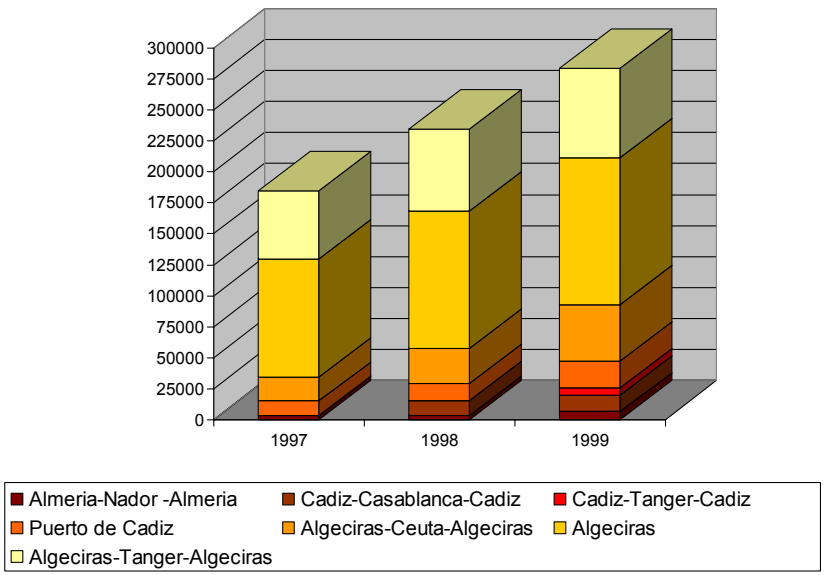

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

# INFRAESTRUCTURAS Y CENTROS LOGÍSTICOS

*Transporte interno*

- Por otra parte, la evolución del tráfico de camiones entre España y África en los últimos ejercicios ha sido igualmente positiva en términos de crecimiento:

**Tráfico de camiones España África**




Según los últimos datos facilitados, Almería se ha convertido en el puerto más importante para realizar el paso del Estrecho, tras el de Algeci as.

La intermodalidad sirve de complemento para el transporte por carretera, haciéndolo más eficaz, de ahí que la consideración de empresas de transporte marítimo en este análisis cobre a su vez interés en el desarrollo de tráfico por carretera originado

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# COMERCIO EXTERIOR

*Situación actual y perspectivas de futuro*

- A principios de la década de 1980, la fuerte deuda externa que sufría Marruecos obligó a su Gobierno a tomar un conjunto de medidas de ajuste y liberalización económica que favorecieron la progresiva modernización de sus estructuras y su apertura económica al exterior.
- La liberalización del sistema de control de cambios y de la política de inversiones, la reforma fiscal y la de la Bolsa de Valores, la convertibilidad interna de su moneda y la puesta en marcha de un ambicioso plan de privatizaciones, son algunas de las medidas que el país ha conseguido acometer mediante la aplicación de reformas estructurales.

El Gobierno de Marruecos es consciente de que el desarrollo de su economía está vinculado al nivel de relaciones con la Unión Europea y de manera más concreta, con Francia y España, principales proveedores y clientes. Adaptar el sistema financiero marroquí a los criterios que rigen en el mercado europeo es objetivo fundamental

- A diferencia de otros estados de la región, Marruecos tiene una base de exportación que ha pasado a ser un elemento sustancial de enlace con los países de la Unión Europea.
- El volumen de transporte de mercancías por carretera con origen y/o destino España según tipología de producto es el siguiente:

| ESPAÑA RESPECTO A MARRUECOS | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Exportación (11.000 Tn) | | | Importación (523.000 Tn) | | |
| Principales productos | Tn | % | Principales productos | Tn | % |
| Maquinaria, manufac. y transcc. Espec. | 8.100 | 74% | Mineral (bruto-manuf) y mat. construcción | 511.400 | 98% |
| Alimentarios y forrajes | 1.300 | 12% | Agrícolas y animales vivos | 5.400 | 1% |
| Productos metalúrgicos | 700 | 6% | Maquinaria, manufac. y transcc. Espec. | 4.400 | 1% |

Datos de 1999

Fuente: Minsiterio de Fomento

El desequilibrio en el volumen de exportaciones e importaciones por carretera es una oportunidad de carga de retorno para los transportistas españoles

El crecimiento del sector agroalimentario y textil ayudará a la captación de cargas

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

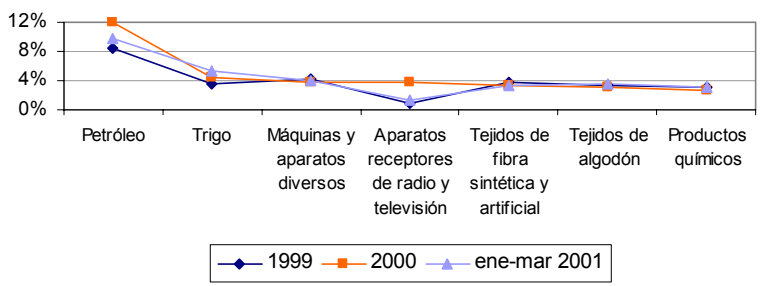
# COMERCIO EXTERIOR
## *Importaciones Marruecos*

- El comercio exterior marroquí se caracteriza por un desequilibrio casi permanente en la balanza comercial al que se suman dos factores de vulnerabilidad:
  - la excesiva polarización de las exportaciones en el continente europeo, sobre todo Francia, que absorbe cerca de un tercio de las ventas del exterior.
  - su concentración en grupos de productos con reducido valor añadido.
- Los principales productos **importados por Marruecos** durante los ejercicios 1999 y 2000 y en el primer trimestre del ejercicio 2001, así como la evolución del porcentaje que en dicho período han representado sobre el total de las importaciones es el siguiente:

| | 1999 | | 2000 | | ene-mar 2001 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Peso | Valor | Peso | Valor | Peso | Valor |
| | Tn (T) | 1000 € | Tn (T) | 1000 € | Tn (T) | 1000 € |
| Petróleo | 7.183.023 | 866.562 | 6.852.525 | 1.425.673 | 1.461.863 | 283.304 |
| Trigo | 2.814.761 | 369.895 | 3.441.238 | 531.503 | 924.787 | 155.507 |
| Máquinas y aparatos diversos | 30.488 | 436.524 | 29.819 | 443.008 | 7.843 | 117.819 |
| Aparatos receptores radio y tv | 9.735 | 96.479 | 12.451 | 435.716 | 2.956 | 36.677 |
| Tejidos de fibra sintética y artificial | 34.461 | 390.937 | 37.839 | 393.312 | 9.429 | 95.469 |
| Tejidos de algodón | 42.587 | 342.231 | 47.989 | 364.806 | 13.406 | 104.704 |
| Productos químicos | 853.800 | 314.662 | 756.414 | 319.274 | 185.733 | 89.191 |
| Gas de petróleo y otros hc. | 832.702 | 160.436 | 863.977 | 283.181 | 253.636 | 78.230 |
| Materiales de plástico y artificial | 264.985 | 238.677 | 258.452 | 274.292 | 73.160 | 74.791 |
| Vehículos industriales | 42.191 | 222.630 | 37.323 | 197.082 | 9.601 | 50.258 |
| Otros productos | 15.241.282 | 6.958.383 | 16.475.485 | 7.348.523 | 4.470.345 | 1.826.504 |
| **TOTAL** | **27.350.015** | **10.397.416** | **28.813.512** | **12.016.369** | **7.412.759** | **2.912.453** |

Fuente: Dirección de Estadística de Marruecos.

**Evolución del peso de los productos importados más significativos sobre el total de importaciones**



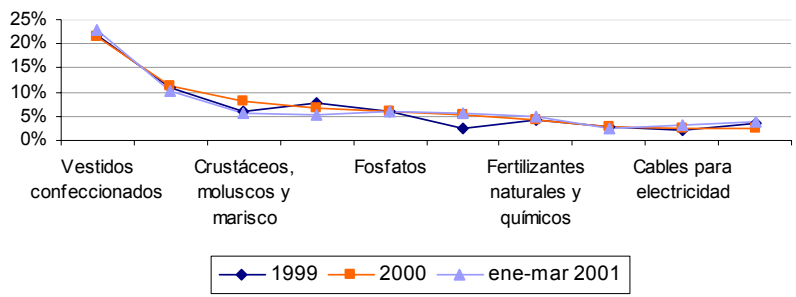

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

- Por su parte, los principales productos **exportados por Marruecos** durante los ejercicios 1999 y 2000 y en el primer trimestre del ejercicio 2001, así como la evolución del porcentaje que en dicho período han representado sobre el total de las exportaciones es el siguiente:

| | 1999 | | 2000 | | ene-mar 2001 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Peso | Valor | Peso | Valor | Peso | Valor |
| | Tn (T) | 1000 € | Tn (T) | 1000 € | Tn (T) | 1000 € |
| Vestidos confeccionados | 78.445 | 1.567.377 | 81.925 | 1.559.507 | 22.114 | 438.561 |
| Géneros de punto | 46.802 | 782.108 | 53.007 | 852.267 | 12.461 | 195.016 |
| Crustáceos, moluscos y marisco | 140.746 | 428.560 | 166.893 | 621.234 | 35.235 | 110.077 |
| Ácido fosfórico | 1.754.975 | 559.856 | 1.635.578 | 520.946 | 335.710 | 99.499 |
| Fosfatos | 11.380.836 | 432.464 | 10.317.294 | 443.653 | 2.865.734 | 116.570 |
| Componentes eletrónicos | 1.343 | 176.938 | 3.272 | 404.617 | 766 | 110.064 |
| Fertilizantes naturales y químicos | 1.853.022 | 301.139 | 2.143.450 | 322.472 | 575.360 | 91.295 |
| Pescado en conserva | 69.028 | 190.052 | 82.464 | 208.791 | 18.421 | 45.772 |
| Cables para electricidad | 11.338 | 158.222 | 14.679 | 197.627 | 4.488 | 62.118 |
| Cítricos | 627.220 | 253.273 | 470.421 | 196.131 | 180.918 | 74.294 |
| Otros productos | 5.491.674 | 2.284.737 | 5.931.968 | 2.297.549 | 1.227.712 | 565.464 |
| **TOTAL** | **21.455.429** | **7.134.725** | **20.900.951** | **7.624.794** | **5.278.919** | **1.908.731** |

Fuente: Dirección de Estadística de Marruecos.

**Evolución del peso de los productos exportados más significativos sobre el total de exportaciones**




© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# COMERCIO EXTERIOR

*Intercambios comerciales Marruecos-España*

Marruecos es un mercado natural para España por razones de vecindad y complementariedad de sus economías. Las exportaciones españolas a Marruecos son el reflejo del tipo de productos que un país de economía emergente necesita.

- Desde marzo de 2000 está en vigor el Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y Marruecos, lo que ha supuesto la eliminación inmediata o gradual de los derechos de importación para un numeroso grupo de partidas arancelarias correspondientes a productos originarios de los países miembros en función del contenido del Acuerdo.
- La actual situación de autorizaciones de las empresas españolas para opera con Marruecos es la siguiente:

| Descripción | nº Empresas | nº Licencias |
|---|---|---|
| < 10 autorizaciones | 261 | 866 |
| 10 < autorizaciones < 19 | 84 | 1.202 |
| > 20 autorizaciones | 136 | 12.728 |
| **TOTAL** | **481** | **14.796** |

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# COMERCIO EXTERIOR

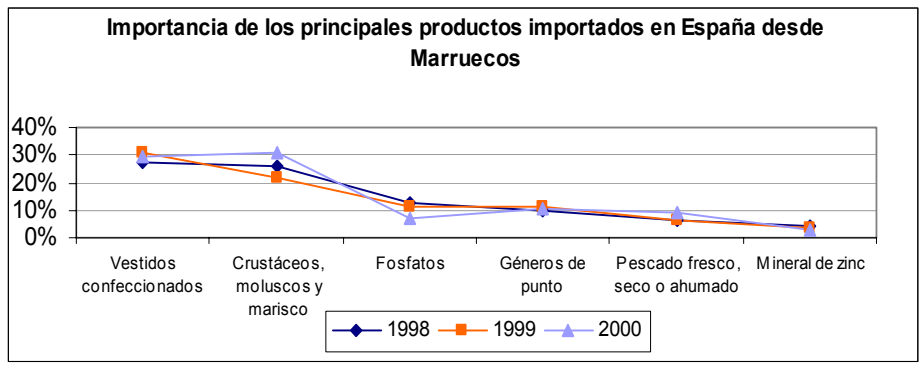
## *Intercambios comerciales Marruecos-España*

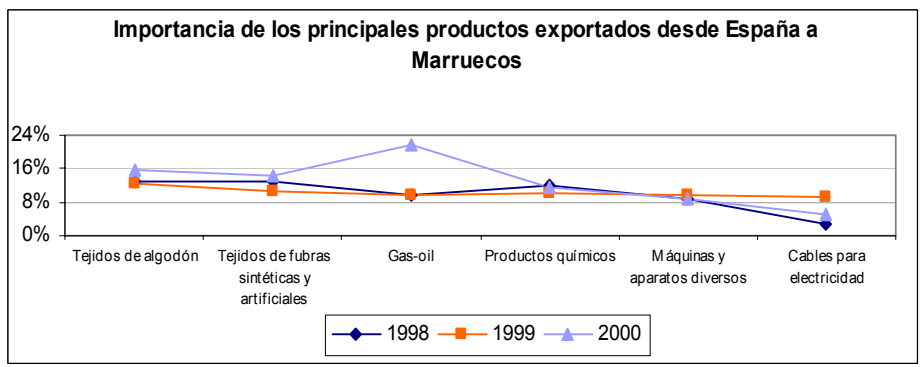
- El potencial que ofrece Marruecos es tenido en cuenta por numerosas empresas españolas, alcanzándose la cifra de más de 700 empresas ya instaladas en el país magrebí. Este hecho se pone de manifiesto en la evolución de los intercambios generados desde el ejercicio 1998 para los productos más significativos en términos de exportación y/o importación:

**España respecto a Marruecos**

| IMPORTACIONES (en millones de €) | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|---|---|---|
| Vestidos confeccionados | 154 | 200 | 235 |
| Crustáceos, moluscos y marisco | 144 | 144 | 247 |
| Fosfatos | 69 | 75 | 55 |
| Géneros de punto | 53 | 71 | 82 |
| Pescado fresco, seco o ahumado | 36 | 42 | 72 |
| Mineral de zinc | 24 | 25 | 25 |
| Cables para electricidad | 9 | 19 | 29 |
| Pescado en conserva | 10 | 13 | 19 |
| Plomo sin refinar | 14 | 14 | 12 |
| Fertilizantes naturales y químicos | 12 | 12 | 20 |
| Otros productos | 155 | 148 | 193 |
| TOTAL | 681 | 762 | 991 |

| EXPORTACIONES (millones de €) | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|---|---|---|
| Tejidos de algodón | 47 | 52 | 60 |
| Tejidos de fubras sintéticas y artificiales | 47 | 46 | 55 |
| Gas-oil | 35 | 42 | 83 |
| Productos químicos | 43 | 42 | 44 |
| Máquinas y aparatos diversos | 30 | 41 | 34 |
| Cables para electricidad | 10 | 39 | 20 |
| Materiales plásticos artificiales | 33 | 36 | 41 |
| Pepel y cartón | 23 | 24 | 24 |
| Tejidos de lana | 15 | 23 | 19 |
| Acero | 18 | 21 | - |
| Otros productos | 684 | 776 | 792 |
| TOTAL | 985 | 1.141 | 1.172 |




Fuente: Instituto de Moneda Extranjera de Marruecos

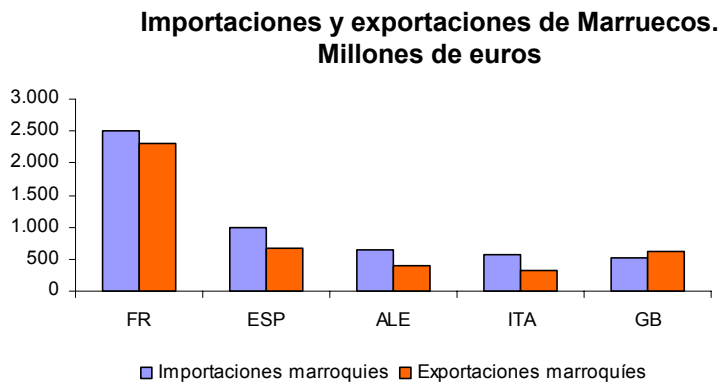
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# COMERCIO EXTERIOR

## *Intercambios comerciales Marruecos-Unión Europea*

- La Unión Europea absorbió en 1998 el 72,9% de las exportaciones marroquíes y el 62,7% de sus importaciones como se muestra a continuación:

| PAÍS | IMPORTACIONES | | EXPORTACIONES | |
|---|---|---|---|---|
| | Millones € | % | Millones € | % |
| FRANCIA | 2.516 | 26,30% | 2.310 | 34,75% |
| ESPAÑA | 985 | 10,30% | 681 | 10,24% |
| ALEMANIA | 649 | 6,79% | 402 | 6,04% |
| ITALIA | 569 | 5,95% | 331 | 4,98% |
| GRAN BRETAÑA | 518 | 5,41% | 632 | 9,50% |
| U.E.B.L. | 197 | 2,06% | 204 | 3,07% |
| PAISES BAJOS | 215 | 2,25% | 134 | 2,02% |
| SUECIA | 140 | 1,46% | 13 | 0,20% |
| PORTUGAL | 74 | 0,77% | 43 | 0,65% |
| IRLANDA | 31 | 0,32% | 28 | 0,42% |
| GRECIA | 13 | 0,14% | 38 | 0,58% |
| FINLANDIA | 32 | 0,33% | 12 | 0,19% |
| DINAMARCA | 38 | 0,40% | 3 | 0,05% |
| AUSTRIA | 16 | 0,17% | 13 | 0,20% |
| **TOTAL UE** | **5.992** | **62,66%** | **4.846** | **50,68%** |
| **TOTAL** | **9.563** | **100,00%** | **6.649** | **69,53%** |




Fuente: Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y de la Pequeña y Mediana Empresa. Ministerio de Economía y Hacienda.

Un posicionamiento adecuado español en Marruecos se traduciría en captar los retornos que el sector textil y los productos agroalimentarios producirán en un medio plazo y los tráficos que ahora no realizan

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

# PRINCIPALES EMPRESAS
## *Empresas marroquíes*

- Las principales empresas marroquíes y las actividades que desarrollan son las siguientes:

| NOMBRE | ACTIVIDAD | EMPLEADOS | FACTURACION |
|---|---|---|---|
| GROUP OCP | Química | 28.319 | 1.119.565 |
| REGIE DES TABACS | Agrícola | 2.610 | 772.689 |
| SHELL | Química | 860 | 652.173 |
| ROYAL AIR MAROC | Transportes | 5.573 | 380.434 |
| AFRIQUIA (GROUPE) | Química | 1.800 | 212.500 |
| COSUMAR | Agrícola | - | 184.369 |
| SONASID | Metalurgia | 581 | 143.510 |
| LAFARGE (GROUP) | Materiales de Construcción | 1.320 | 124.147 |
| BRASSERIE DU MAROC | Agricultura | 1.565 | 108.695 |
| COMANAV | Transportes | 1.200 | 110.434 |

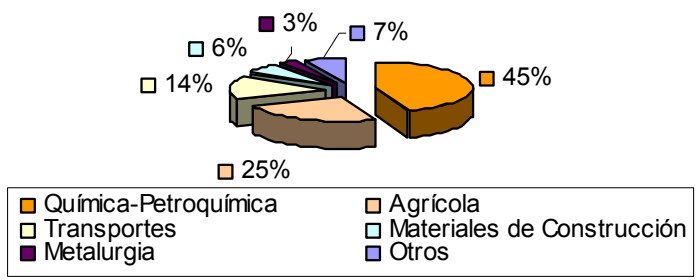
| NOMBRE | ACTIVIDAD | EMPLEADOS | FACTURACION |
|---|---|---|---|
| CENTRALE LAITIERE | Agricultura | - | 100.434 |
| ZIZ | Petro-química | 173 | 100.988 |
| SAIDA VOLVO | Transportes | 865 | 104.347 |
| ALCATEL ALSTHOM MAROC | Electrónica | 679 | 94.649 |
| AUTO-HALL | Transporte | - | 84.735 |
| CIOR | Materiales de Construcción | 770 | 83.693 |
| CIMENTS DU MAROC | Materiales de Construcción | 750 | 83.478 |
| RENAULT MAROC | Automóviles | 279 | 82.925 |
| C.I.M.R. | Seguros | 118 | 81.513 |
| AL WATANIYA | Seguros | 443 | 79.324 |

Últimos datos disponibles (1997) . Millones de dólares de EE.UU.
Fuente: Ric Group.

Las actividades más representativas de las principales empresas del país se centran en el desarrollo de productos químicos y agricultura seguidos por el sector del transporte que representa un 14% del total

El desarrollo de sectores como la agricultura incide favorablemente en el desarrollo y elaboración de productos que posteriormente generarán intercambio y relaciones comerciales con terceros

**Distribución por tipología de actividad de las principales empresas marroquíes**




© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# PRINCIPALES EMPRESAS
## *Empresas españolas*

- Las principales empresas españolas consolidadas en Marruecos, excepto sector bancario, son las siguientes:

| NOMBRE | ACTIVIDAD | NOMBRE | ACTIVIDAD |
|---|---|---|---|
| TAVEX | Textil | FCC | Construcción |
| FAGOR | Electrodomésticos | ROCA | Fabricación productos sanitarios |
| INDO | Óptica oftálmica | DRAGADOS | Construcción |
| GAS NATURAL | Energía | CORTEFIEL | Distribución |

Fuente: Ric Group.

- Considerando la información obtenida en las encuestas realizadas a las empresas que demandan tráfico internacional de mercancías obtenemos también:

| NOMBRE | ACTIVIDAD | NOMBRE | ACTIVIDAD |
|---|---|---|---|
| INDITEX | Distribución | INDUSTRIAS DE ÓPTI( | Óptica |
| ANCLES TEXTIL, S.A. | Textil | UNIPAPEL, S.A. | Papel y cartón |
| BSH ELECTRODOMÉS | Electrodomésticos | J. GARCÍA CARRiÓN | Alimentación |

Fuente: Encuestas elaboradas por Andersen.

- Por otra parte, algunas de las empresas de transporte españolas que operan en Marruecos son las siguientes:

| NOMBRE | |
|---|---|
| GRUPO CARRERAS | LUIS SIMPES ESPAÑA |
| OPEN EUROPEAN FLEET, S.A. | TRANSLIMUS S.A. |
| SINTAX LOGÍSTICA | FRIO ALICANTE S.L. |
| TRACEMSA, S.A. | FRIO EJIDO S.A. |
| RALLO HERMANOS, S.A. | MARCOTRAN T.I.S.A. |
| SOCIEDAD COOP. TRANSPORTES DE VEHÍCULO | TRANSPORTES OLLOQUIEGUI |
| SIT TRANSPORTES INTERNACIONALES S.A. | TRANS-FRIO RINCONADA S.L. |
| SUÑER TRANSPORT S.A. | TRANSPORTE ALONSO HERMANOS S.A. |
| CAMPILLO | TRANS COSTA 2000 S.L. |
| GRUPO CARRILLO | |

Fuente: Encuestas elaboradas por Andersen.

Algunas empresas como Cortefiel e Inditex tiene el mercado maroquí como origen de sus mercancías, pero el mayor desarrollo de este mercado en el futuro lo convertirá en centro de exportaciones

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# PRINCIPALES EMPRESAS
## *Empresas españolas*

- Entre las empresas españolas consolidadas en Marruecos destacan empresas de confección textil (Cortefiel), compañías del sector turístico (Sol Meliá) y empresas de obras públicas (Dragados y Construcciones), además de otras del sector bancario (Cajamadrid, SCH ó BBV).
- Algunas de las experiencias españolas en el mercado marroquí se ponen de manifiesto en los siguientes ejemplos:
  - La demanda existente en el pujante sector hostelero marroquí de productos alimenticios de calidad, llevó al Grupo Leche Pascual a participar en la fundación de una Sociedad con empresarios marroquíes. La aportación del Grupo Leche Pascual se centra en la teconología de producción, y permitió al Grupo concretar una oportunidad de negocio que puede abrir puertas a iniciativas similares.
  - La posibilidad de atender los mercados vecinos de Africa del Norte y el potencial de desarrollo, además de la proximidad, fueron las consideraciones del Grupo Indas para comercializar sus productos sanitarios en el mercado marroquí.
  - La compañía Gonvarri Industrial, líder nacional en la fabricación de productos siderúrgicos, ha apostado también por Marruecos, considerando igualmente la existencia de un nicho de mercado sin cubrir, además de la cercanía geográfica.
  - Entre los principales factores que han convertido a Marruecos en un mercado atractivo para las inversiones españolas de Cortefiel y sus sociedades dependientes destacan los bajos costes de producción. Este hecho ha beneficiado también las inversiones de Indo, implantando en Marruecos su posición de líder dentro del sector de la óptica oftálmica.
  - Grandes empresas del transporte internacional español operan ya actualmente con Marruecos, como es el caso de Transportes Olloquiegui, Campillo y el Grupo Carrillo.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# PRINCIPALES EMPRESAS

*Empresas españolas*

Por otra parte, las empresas de transporte que operan en Marruecos son mayoritariamente andaluzas.
El conocimiento de la situación y la experiencia de trabajo en el país ha sido la iniciativa de cuatro consolidadas empresas de transporte andaluzas que han decidido crear Frío Maroc, S.A., dedicada exclusivamente al transporte de mercancías desde Marruecos hasta cualquier punto de la Unión Europea.
Esta iniciativa ha sido muy positiva en el sector, dado que se están incorporando clientes que antes no comercializaban ningún tipo de mercancía con Marruecos por no encontrar las máximas garantías.

El desarrollo industrial y el desarrollo de infraestructuras de transporte significará un salto cualitativo y cuantitativo para las empresas de transporte de mercancías españolas que aprovechen o sepan aprovechar este momento.
Un posicionamiento en Marruecos significará un desarrollo del transporte futuro hacia África central

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# PRINCIPALES EMPRESAS
## *Otros países*

- Entre la principales empresas de otros países asentadas en el mercado magrebí se encuentran Renault, Coca-Cola o Siemens.
- En lo referente a empresas de transporte, también desde otros países se tiende a la creación de sociedades conjuntas:
  - la compañía de transporte de envíos francesa Chronopost y la empresa de correos marroquí Barid Al-Maghrib han decidido crear una sociedad conjunta de transporte urgente que servirá de base para formar una red de envíos entre el norte de África y Europa.

| NOMBRE | |
|---|---|
| Shell | Volvo |
| Renault | Alcatel |
| Akzo | Hoechst |
| Thomson | Coca Cola |
| Siemens | Sandoz |

Fuente: Ric Group.

El posicionamiento en un mercado marroquí actualmente emergente, permitirá la captación de los actuales y futuros tráficos interiores, además de los internacionales

Una estrategía adecuada en Marruecos permitirá afrontar con garantías un futuro de desarrollo de la actividad del transporte por carretera en Africa

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS



© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS

*Análisis de la oferta*

- El trabajo acerca de la oferta del transporte de mercancías por carretera en el mercado de análisis, Marruecos, ha sido desarrollado considerando la información obtenida en las encuestas realizadas a este respecto cuyo análisis global se desarrolla en el documento nº4 de este proyecto.
- La muestra objeto de la encuesta se considera representativa, según se argumenta en el documento anteriormente mencionado.
- En líneas generales, el 18% de las empresas españolas que realizan transporte internacional de mercancías operan con Marruecos, y en un 66% de estos casos estas operaciones se hacen de forma habitual.
- El objeto de este análisis pretende conocer, a través de la información facilitada por la oferta (empresas españolas de transporte internacional por carretera), las siguientes áreas en relación con el transporte de mercancías por carretera en Marruecos en términos de:
  - Facturación
  - Plantilla
  - Tipología de flota y parque de vehículos
  - Tipología de clientes
  - Captación de carga: origen y retorno
  - Tipología de productos

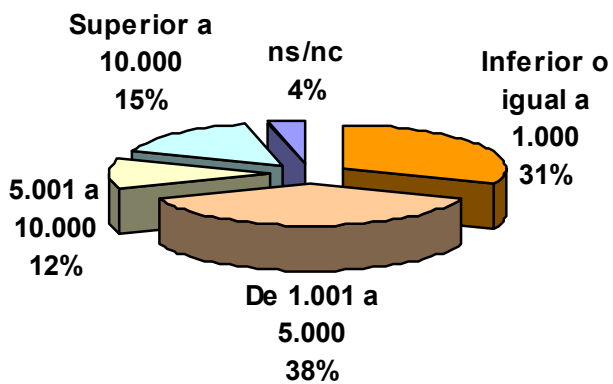
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS

*Facturación*

- La distribución de empresas de transporte internacional de mercancías que operan en Marruecos en términos de volumen actual de facturación muestra los siguientes resultados:
  - la totalidad de empresas cuyo volumen de facturación actual es inferior a 5.000 millones de pesetas representa el 69% de la totalidad de empresas objeto de este análisis, y por otra parte representativas del sector.
  - únicamente el 15% de estas empresas obtienen actualmente un volumen de facturación superior a 10.000 millones de pesetas.

**Facturación de las empresas españolas de transporte internacional de mercancías que operan en Marruecos**




Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

El posicionamiento de las empresas de transporte en este mercado muestra sus perspectivas de crecimiento para alcanzar una mayor dimensión

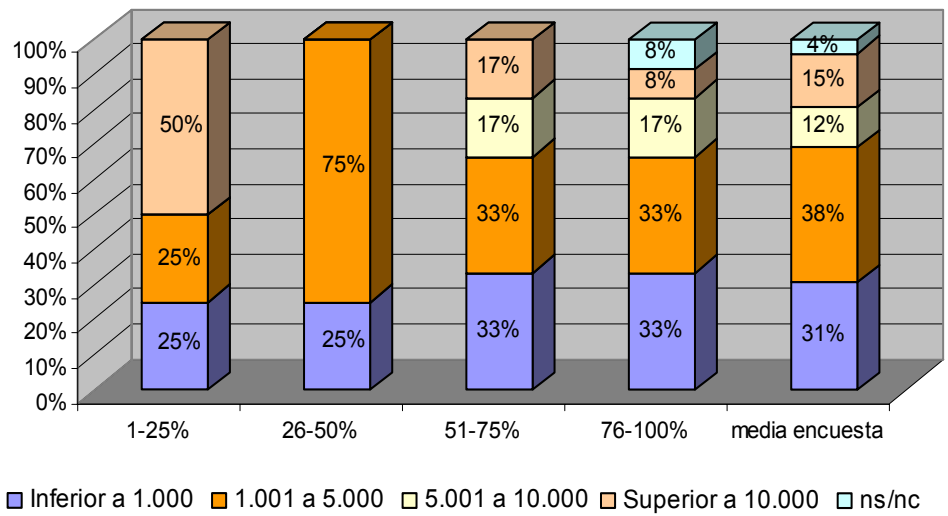
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS

*Facturación*

- Por otra parte, la importancia del transporte internacional en cada una de las distintas tipologías de empresas consideradas en función de las horquillas de facturación, refleja que, en las empresas que representan un porcentaje mayoritario de la totalidad de empresas objeto de este análisis (38%), el transporte internacional supone, en líneas generales, una parte significativa de sus operaciones, destacando especialmente cuando este transporte internacional supone de un 26% a un 50% de su actividad.

**Importancia del transporte internacional en las empresas españolas de transporte internacional de mercancías que operan en Marruecos**




Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

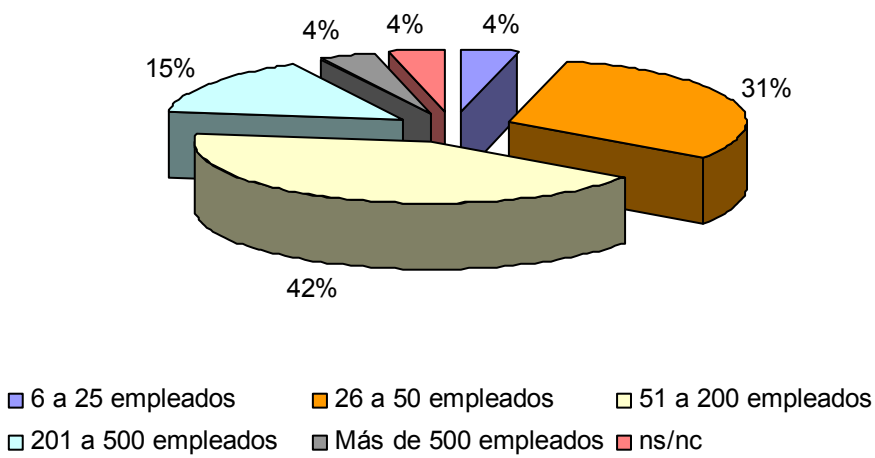
# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS

## *Plantilla*

- Las empresas de transporte internacional por carretera que operan con Marruecos destacan por ser mayoritariamente empresas que cuentan con una plantilla significativa, reflejándose en que más del 50% de las empresas cuentan con una plantilla de entre 51 y 500 empleados.

Ninguna de las empresas tiene una plantilla inferior a 5 empleados, y únicamente el 4% cuentan con una plantilla inferior a 25 empleados

**Plantilla de las empresas de transporte internacional que operan con Marruecos**




Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

La tendencia de las empresas de transporte internacional de mercancías españolas en dimensión de personal indica un crecimiento en el desarrollo de la actividad de estas empresas.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

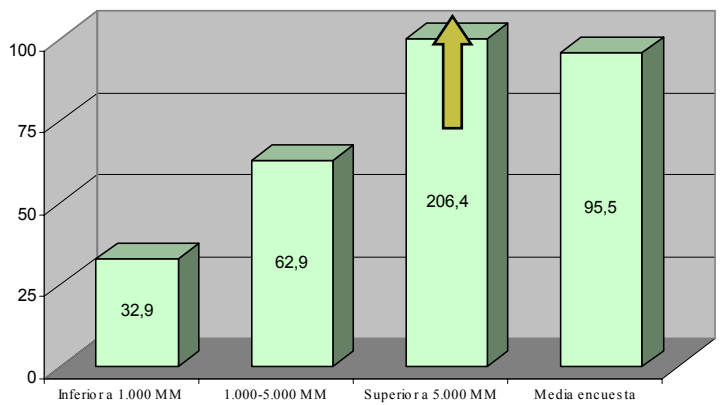
# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS

*Tipología de flota y parque de vehículos*

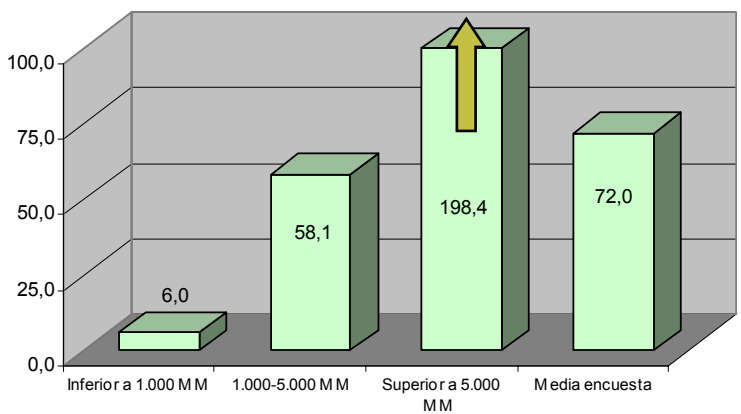
La totalidad de empresas de transporte internacional que operan con Marruecos dispone de una flota, en mayor o menor medida, de vehículos propios. El tamaño medio de dicha flota se incrementa de forma significativa a medida que el volumen de facturación de las empresas consideradas es superior

La tónica se mantiene en el tamaño medio de la flota subcontratada, que igualmente se incrementa significativamente a medida que el volumen de facturación de las empresas aumenta

**Flota media propia de empresas de transporte internacional que operan con Marruecos**




**Flota media subcontratada de empresas de transporte internacional con flota ajena que operan con Marruecos**




Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

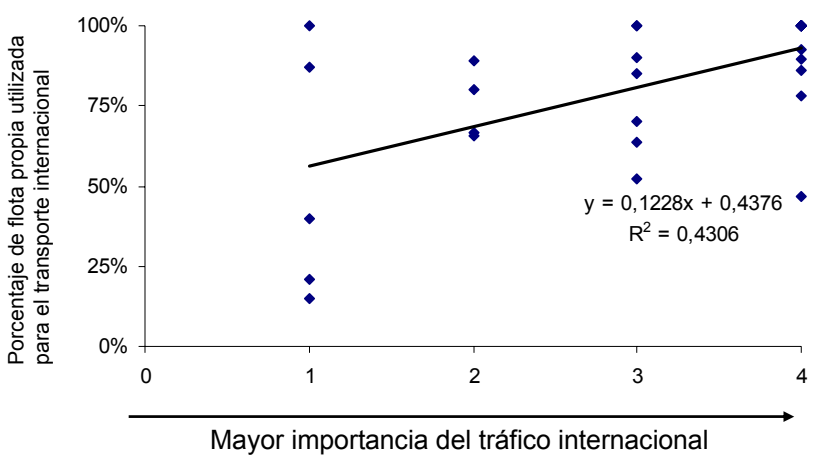
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS

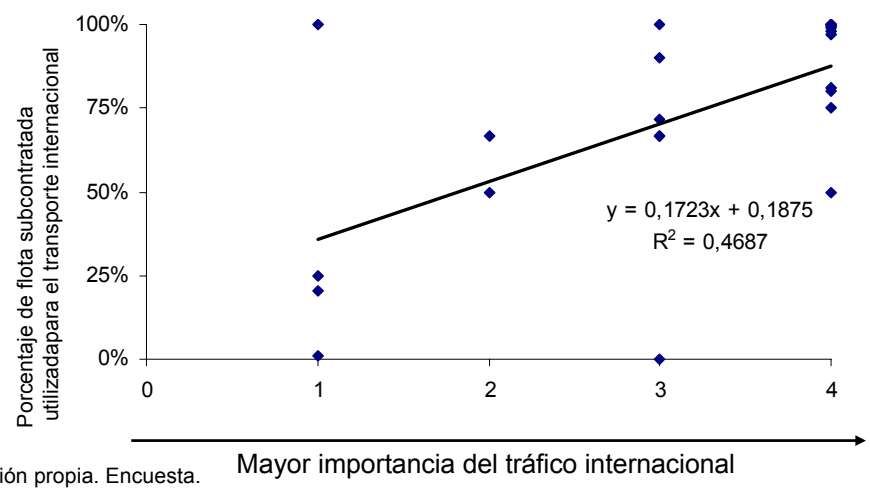
## *Tipología de flota y parque de vehículos*

- Las siguientes distribuciones reflejan los vehículos, propios y subcontratados, que las distintas empresas españolas que operan en Marruecos utilizan en el tráfico internacional.
- A medida que el tráfico internacional cobra mayor importancia en las distintas empresas, el uso que éstas realizan tanto de su flota propia como subcontratada se incrementa.

**Relación entre importancia del transporte internacional y porcentaje de la flota propia utilizada en empresas que operan con Marruecos**




**Relación entre importancia del transporte internacional y porcentaje de la flota subcontratada utilizada en empresas que operan con Marruecos**




Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

Las empresas de transporte tratan de prestar un servicio de calidad en el mercado marroquí utilizando grandes porcentajes de su flota propia

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

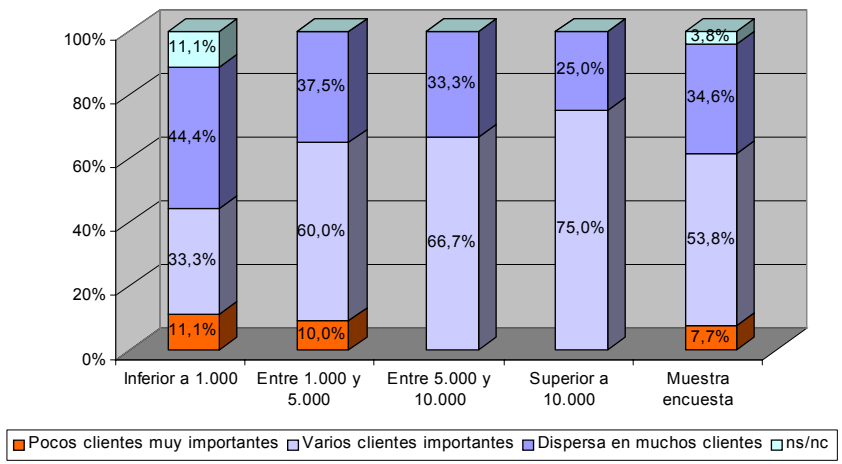
# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS

*Tipología de clientes*

La distribución de los clientes de las empresas de transporte internacional de mercancías por carretera que operan en Marruecos se caracteriza por corresponder, de forma significativa, a varios clientes importantes, y en menor medida, dispersa en muchos clientes.

- En las empresas de mayor facturación, la distribución es más equitativa, sin embargo, en la muestra considerada se observa que no existe una dependencia significativa de pocos clientes para ninguna de las empresas.

**Distribución de la tipología de cliente en las empresas de transporte internacional que operan con Marruecos**



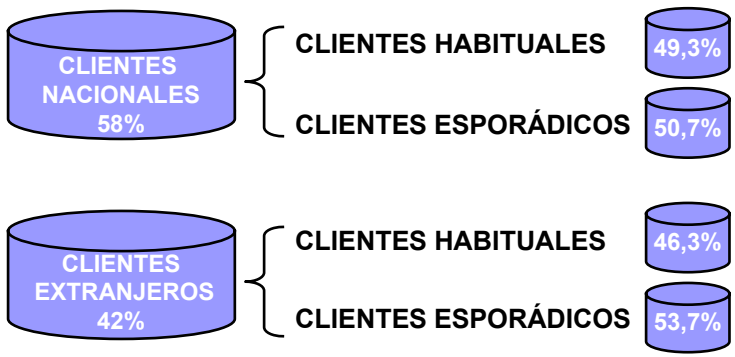

Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

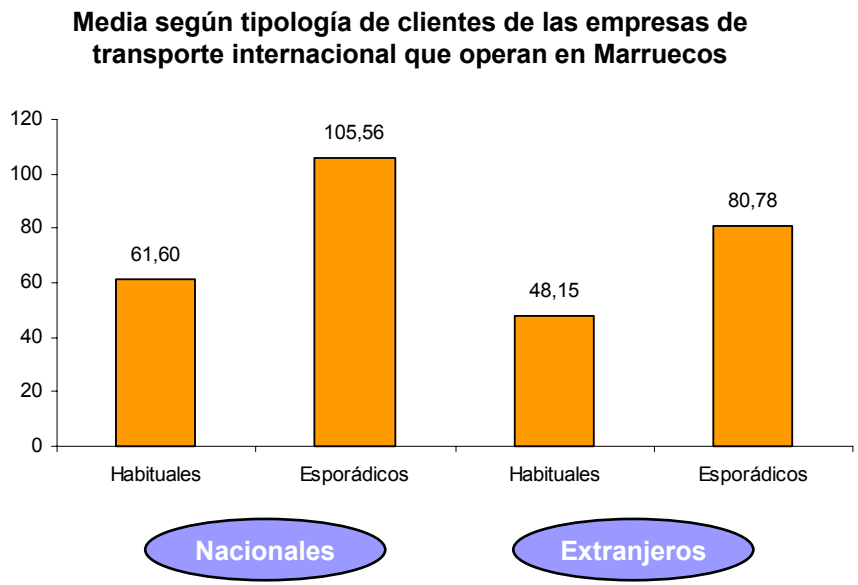
# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS

## *Tipología de clientes*

- Las empresas que operan con Marruecos, cuentan con un mayor porcentaje de clientes españoles que extranjeros, como ocurre con el conjunto de las empresas de transporte nacionales que realizan viajes al extranjero.




Fuente: Elaboración propia. Encuesta.




© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS

## *Tipología de clientes*

- La distribución de esta tipología de clientes según el volumen de facturación de las empresas refleja:

Las empresas de menor facturación cuentan con un porcentaje superior de clientes nacionales que las empresas de facturación superior a 5.000 millones, y por el contrario, las empresas de mayor facturación cuentan con un porcentaje superior de empresas extranjeras.

- Las empresas de mayor facturación tienen una cartera de clientes esporádicos superior a la de las empresas de menor facturación.

| | Empresas con facturación > 5.000 millones de pesetas | Empresas con facturación < 5.000 millones de pesetas |
|---|---|---|
| Habituales | 8% | 35% |
| Esporádicos | 38% | 27% |
| **TOTAL NACIONALES** | **46%** | **62%** |
| Habituales | 9% | 22% |
| Esporádicos | 46% | 16% |
| **TOTAL EXTRANJEROS** | **54%** | **38%** |

Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

La mayor internacionalización y política de captación de cargas de las grandes empresas de transporte internacional se refleja en la distribución de sus clientes

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS

## *Captación de carga: origen y retorno*

La mayor parte de las empresas de transporte que operan con Marruecos (46%) obtienen su carga internacional de origen en una única zona geográfica, que resulta ser generalmente la zona de Levante en la mitad de los casos (50%) y en menor medida la zona Sur (25%).

- La captación de carga de retorno para las empresas de transporte que operan en Marruecos genera la siguiente situación:
  - en líneas generales, en la totalidad de países, estas empresas no tienen excesivas dificultades para la captación de carga de retorno,
  - por el contrario, en el mercado marroquí la situación sí plantea dificultades,

por lo que cuando estas empresas indican que captan cargas de retorno con asiduidad, no se refieren al mercado de Marruecos.

Marruecos es un mercado potencial para la captación de carga en el que las empresas de transporte españolas tienen dificultades para obtener cargas de retorno

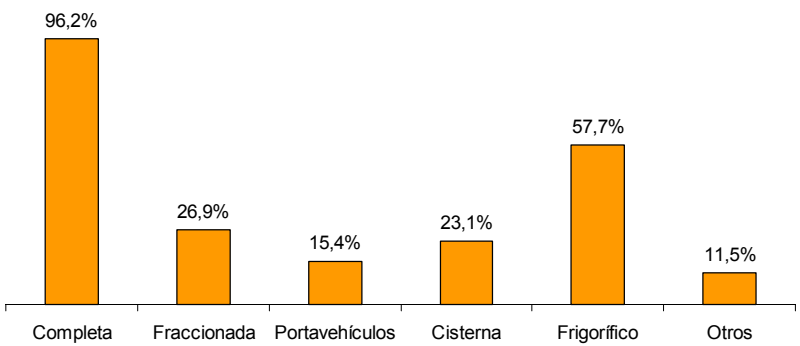
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS

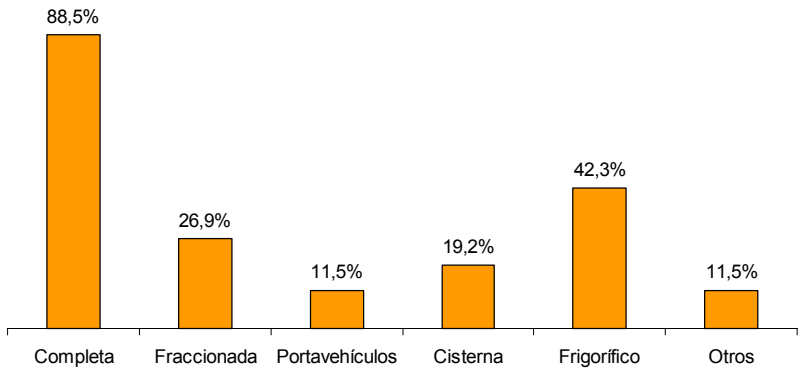
## *Captación de carga: origen y retorno*

- La tipología de cargas que las empresas españolas de transporte internacional objeto de este análisis obtienen tanto en origen como de retorno se concentra fundamentalmente en carga completa seguida en orden de importancia por carga en vehículos frigoríficos.

**Tipología de carga en origen para las empresas de transporte internacional que operan en Marruecos**




**Tipología de carga de retorno para las empresas de transporte internacional que operan en Marruecos**




Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

Un 23,1% de los transportistas españoles que operan en el mercado marroquí obtienen carga de retorno en dicho país.

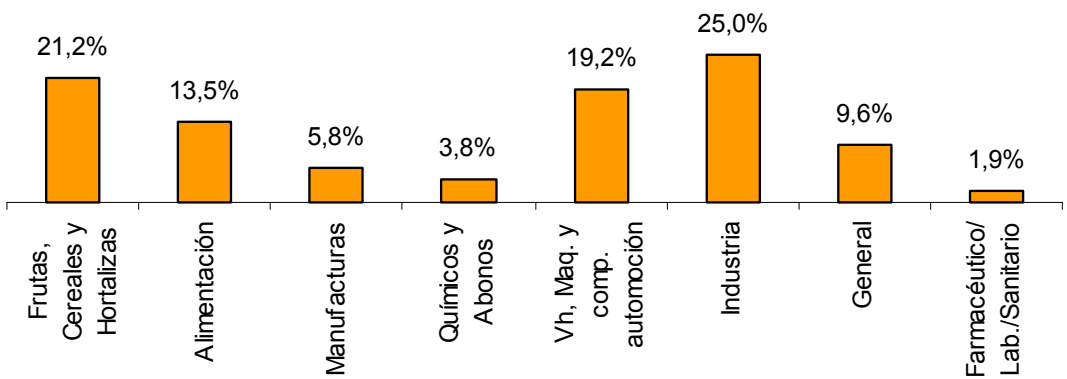
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS

## *Tipología de productos*

- Los productos que generalmente transportan las empresas analizadas son fundamentalmente cargas industriales y productos agrícolas en un 25% y 21% respectivamente. En menor medida, vehículos, maquinaria y componentes de automoción (19%) seguidos por productos de alimentación (14%).
- Las tipologías de productos más específicos como productos farmacéuticos o de laboratorio son poco significativos sobre el total de productos transportados por las empresas de transporte españolas que operan con Marruecos.

**Tipología de productos transportados**




Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

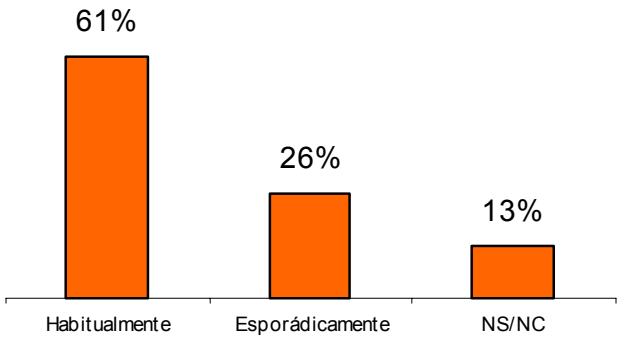
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MARRUECOS

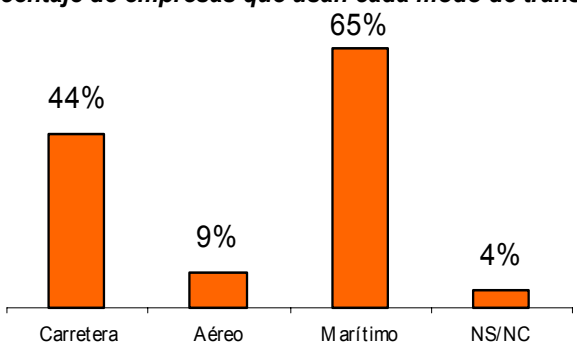
## *Análisis de la demanda*

- El trabajo acerca de la demanda del transporte de mercancías por carretera en el mercado de análisis, Marruecos, ha sido desarrollado considerando la información obtenida en las encuestas realizadas a este respecto cuyo análisis global se desarrolla en el documento nº3 de este proyecto.
- En líneas generales, las empresas cargadoras que realizan tráfico internacional operan con Magreb en términos de exportación en casi un 50%, mientras que en términos de importación opera solamente un escaso 11%.
- La frecuencia de las relaciones con Magreb de las empresas estudiadas según el análisis desarrollado en el documento nº 3 refleja que el 61% de las empresas que operan con Marruecos lo hacen de forma habitual, si bien la modalidad de transporte prioritaria para este intercambio es el transporte marítimo.

***Frecuencia de las relaciones***




***Porcentaje de empresas que usan cada modo de transporte***




Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

Las empresas cargadoras que demandan transporte internacional y que operan en Marruecos utilizan transporte por carretera como modalidad de transporte prioritaria por detrás del transporte marítimo.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# VALORACIÓN Y CONCLUSIONES SOBRE EL ANÁLISIS REALIZADO



© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# ATRACTIVO DEL MERCADO
*Principales conclusiones*

- La estructura poblacional de Marruecos evoluciona hacia una población, mayoritariamente joven, residente en entornos urbanos.
- La evolución de algunos indicadores como el Índice de Precios al Consumo es semejante a la evolución del mismo índice en otros países desarrollados como España, lo que representa en cierta medida una garantía de estabilidad, evolución y desarrollo.
- El desarrollo del país se pone de manifiesto en un incremento generalizado de las distintas industrias de transformación: agroalimentaria, textil, metalúrgica, mecánica y otras.
- El sector primario, si bien sigue representado un peso significativo del Producto interior Bruto, evoluciona de forma decreciente en favor de sectores como la industria manufacturera o el comercio, lo que augura un desarrollo del intercambio entre España y Marruecos así como ventajas competitivas para las empresas de transporte españolas.
- Existe un crecimiento generalizado en el transporte de mercancía por carretera que se refleja de forma significativa en el incremento del número de camiones que ha transitado por las distintas líneas que unen la península con Marruecos.
- La iniciativa de empresas de transporte ya asentadas en Marruecos favorece la incorporación de clientes que hasta el momento no comercializaban en dicho mercado por no encontrar las máximas garantías.
- El significativo volumen de importaciones de Marruecos frente al de exportaciones muestra una oportunidad de mercado para las empresas de transporte españolas.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# POSICIONAMIENTO DE LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS

## *Análisis DAFO: debilidades*

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

**Pérdida de cuota**

- Las proyecciones de crecimiento del transporte de mercancías en las próximos años son superiores a las de creación y mejora de infraestructuras de carretera. Esto implicará un aumento de la saturación, ya de por sí existente, que puede redundar en una pérdida de cuota de la carretera frente a otros modos de transporte.

**Dificultad para la comercialización**

- Es necesario un apoyo directo por parte de las Administraciones Públicas que faciliten a las empresas españolas la captación de clientes en el extranjero, información sobre empresas importadoras para facilitar la captación de cargas de retorno, etc.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# POSICIONAMIENTO DE LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS

## *Análisis DAFO: debilidades*

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

**Exención de rentas**

- El exceso de carga de los camiones procedentes de Marruecos genera rentas exentas del pago de aranceles y de pago de transporte.

**Lentitud en trámites burocráticos**

- Los trámites burocráticos y aduaneros en Marruecos se desarrollan con lentitud, incrementando los plazos de entrega de la carga en destino.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# POSICIONAMIENTO DE LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS

## *Análisis DAFO: amenazas*

Debilidades | **Amenazas** | Fortalezas | Oportunidades

**Toma de posición de grandes operadores**

- Las grandes empresas y los operadores de correo europeo se están posicionando estratégicamente en el mercado marroquí. El transportista español debe actuar con celeridad haciendo frente a estos intentos de control por parte de los grandes operadores de transporte que le pueden dificultar su asentamiento en este mercado.

**Inseguridad e incertidumbre**

- La operatividad en el mercado marroquí por parte de las empresas de transporte españolas no resulta fácil. En algunos casos los transportistas se ven obligados a realizar trayectos de hasta 700/800 km. sin detenerse para evitar situaciones de inseguridad como la incertidumbre ante la inmigración clandestina o la posibilidad de intrusión de droga en el vehículo.

**Dificultad de adaptación**

- Adaptarse a una nueva situación de mercado tan particular como la marroquí (problemas de inmigración clandestina, intrusión de droga, etc.) conlleva unos elevados costes que las pequeñas empresas de transporte no son capaces de asumir.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# POSICIONAMIENTO DE LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS

## *Análisis DAFO: fortalezas*

Debilidades | Amenazas | **Fortalezas** | Oportunidades

**Competencia poco significativa**

- El mercado marroquí dispone de una pequeña flota de camiones, por lo que su competencia para el transportista español resulta insignificante.
- El empresario español está tratando de internacionalizar su empresa, con las consiguientes necesidades de movimientos de carga y gestión de las mismas.

**Ventaja geográfica**

- Se puede intentar convertir a España en centro de gestión de mercancías, compitiendo con centroeuropa, con lo que se generarían millones de toneladas que se moverían desde y hacia España.
- La situación geográfica de España respecto al mercado marroquí supone una ventaja competitiva de nuestro país respecto al resto de países.

**Complementariedad de mercados**

- El mercado de temporada marroquí es en muchos de los sectores complementario al mercado español, permitiendo a las empresas españolas abarcar los distintos mercados.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# POSICIONAMIENTO DE LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS

## *Análisis DAFO: oportunidades*

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | **Oportunidades**

**Sectores de importación marroquí más significativos**

- Los sectores en los que las importaciones marroquíes están siendo especialmente importantes son el de materias primas (especialmente algodón, pasta de papel y azufre), el de bienes de consumo (tejidos de algodón y medicamentos) y el de bienes de equipo, especialmente aeronaves, vehículos industriales, ascensores y aparatos de elevación, todo tipo de aparatos eléctricos, contadores, generadores, motores, equipos de telefonía y telegrafía, maquinaria para la industria textil y agroalimentaria, frío industrial, energías renovables, así como máquinas, útiles, tractores y cualquier otro tipo de bien de equipo de uso agrícola.

**Sectores potenciales para las empresas españolas**

- La confección es otro de los sectores que ofrece más posibilidades a las empresas españolas.
- La falta de infraestructuras (autopistas, puertos, grandes obras públicas, sistemas de regadío,…) abre un gran mercado para las empresas de estos sectores.
- El sector agroalimentario y el sector de la pesca también presentan buenos nichos de mercado, como lo demuestra la gran cantidad de empresas españolas presentes en el sector hortofrutícola marroquí.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 

# POSICIONAMIENTO DE LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS

## *Análisis DAFO: oportunidades*

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | **Oportunidades**

**Necesidad de productos semielaborados**

- El incremento de las exportaciones marroquíes de productos con alto valor añadido indica que también están aumentando sus necesidades de productos semielaborados: productos químicos, plásticos, fundiciones de hierro y acero, papel y cartón.

**Importaciones > > Exportaciones**

- Oportunidad de captación de mercado por parte de los transportistas debido a la actual situación de importación y exportación con Marruecos:
  - el volumen de toneladas importadas desde Marruecos por España es significativamente superior al volumen de exportaciones de España hacia Marruecos, tanto en términos generales como en el transporte por carretera. Las empresas de transporte españolas deben captar estos tráficos que ahora no realizan logrando cubrir su deficit de retornos

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados 