Ministerio de Fomento
Dirección General de Transportes por Carretera

ANDERSEN

El transporte de mercancías por carretera en vehículos españoles en Europa y Marruecos

Documento nº I
Presente y futuro de la carretera como modo de transporte

Diciembre 2001

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

CONTENIDO

- **INTRODUCCIÓN**
  - Objeto y ámbito del estudio.
  - Antecedentes: conclusiones del estudio PETRA.
  - Importancia del transporte de mercancías en Europa.
- **EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS ESPAÑOLES DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN**
  - Evolución reciente del comercio exterior español.
  - Principales zonas de comercio español.
  - Principales productos comercializados.
  - Conclusiones.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

CONTENIDO

- **REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS**
  - Unión Europea: Zona Euro y UE-15.
    - ✓ Introducción. Situación inicial y conclusiones.
    - ✓ División modal del transporte de mercancías.
    - ✓ Participación de los distintos modos de transporte. Distancias recorridas y Grupos de bienes.
    - ✓ Transporte terrestre de mercancías en la Unión Europea. Transporte por carretera.
  - Transporte internacional con origen/destino en España.
    - ✓ Situación actual y evolución por modos de transporte.
    - ✓ Mercancías transportadas según modos de transporte. Áreas geográficas y Grupos de bienes.
    - ✓ Transporte de mercancías por carretera.
- **TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN/DESTINO EN ESPAÑA: MAGREB**
  - Mercancías transportadas por áreas geográficas.
  - Mercancías transportadas por modos de transporte.
  - Mercancías transportadas por grupo de bienes.
  - Transporte por carretera: grupos de bienes.
  - Conclusiones.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

CONTENIDO

- **TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN/DESTINO EN ESPAÑA: PAISES DEL ESTE**
  - Mercancías transportadas por áreas geográficas.
  - Mercancías transportadas por modos de transporte.
  - Mercancías transportadas por grupo de bienes.
  - Transporte por carretera: zonas geográficas y grupos de bienes.
  - Conclusiones.
- **POSICIONAMIENTO DE LA CARRETERA FRENTE AL RESTO DE MODOS DE TRANSPORTE**

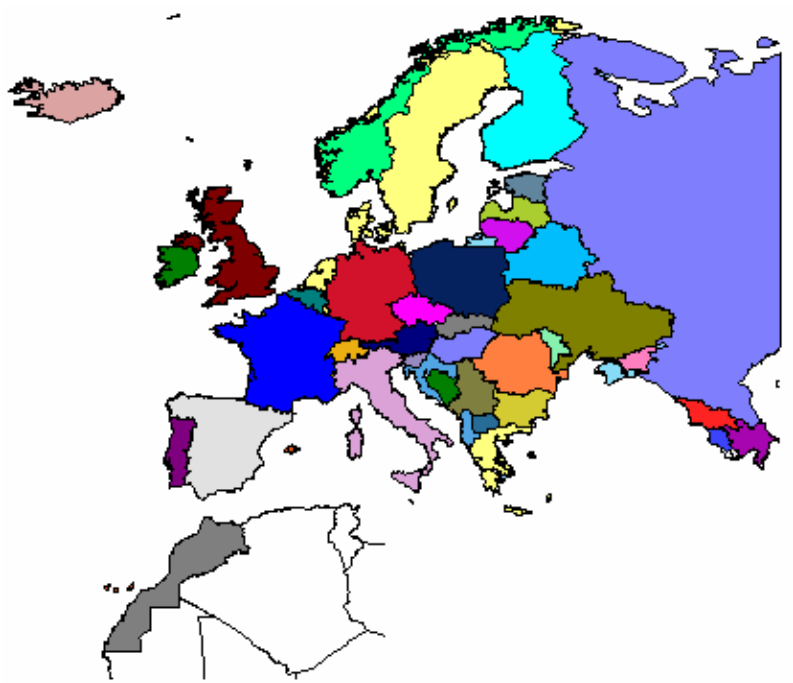
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

INTRODUCCIÓN

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

OBJETO Y AMBITO DEL ESTUDIO

- Los principales **objetivos** del proyecto pueden resumirse en:
  - Evaluar la participación española en el tráfico internacional de mercancías con Europa y Marruecos.
  - Analizar la estructura de las empresas españolas de transporte internacional.
  - Formular propuestas de actuación para potenciar el desarrollo de la participación de los vehículos españoles en los mercados internacionales.
- El **ámbito** de estudio del proyecto se centra en los países de Europa y Marruecos:



© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

OBJETO Y AMBITO DEL ESTUDIO

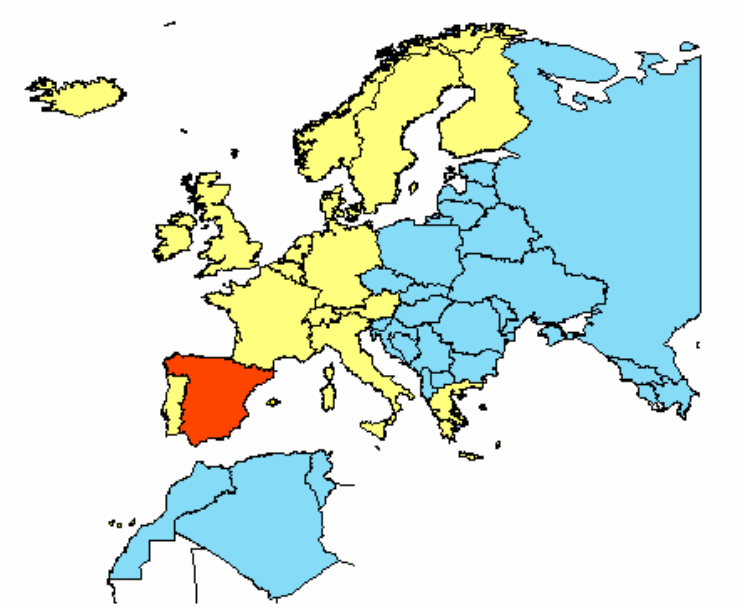
- De esta manera, el estudio pretende preparar al empresariado del transporte español para competir desde una **triple perspectiva**:

- ***Mercado nacional***. La entrada de competidores europeos fuerza a los transportistas españoles a aumentar la calidad de sus servicios, así como a abaratar sus costes, mejorando su competitividad.
- ***Mercado europeo***. Europa concentra el 43% y 42% de la facturación de las exportaciones e importaciones mundiales respectivamente, situándose como mercado principal a nivel global. Dada la relevancia de este mercado, se hace indispensable el posicionamiento de las empresas de transporte españolas.
- ***Nuevos mercados***. La globalización y liberalización actual, ofrecen oportunidades de apertura de nuevos mercados con alto potencial de desarrollo . Las posibilidades de crecimiento de los países del Este y del Magreb deben considerarse en la planificación de las inversiones españolas en el extranjero, potenciando la inversión directa en dichos países.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

OBJETO Y AMBITO DEL ESTUDIO

- Enfocaremos el trabajo en conocer cada uno de estos mercados, analizar las claves para el éxito de las empresas españolas y definir las medidas necesarias para facilitar su posicionamiento competitivo.



	MERCADO NACIONAL	MERCADO EUROPEO	NUEVOS MERCADOS
DESCRIPCIÓN Conocer	¿Qué movimientos realizan los grupos europeos en España?	¿Quién domina el transporte europeo?	¿Qué potencial ofrecen los nuevos mercados?
DAFO Analizar	¿Cuales son los factores en los que se compite?	¿Cuales son las claves para competir a nivel europeo?	¿Qué puntos fuertes pueden aprovecharse?
PLAN DE ACCIÓN Definir	¿Cómo puedo defender o mejorar	¿Cómo puedo favorecer a mis empresas para competir?	¿Cómo potenciamos la relación y la presencia española?

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANTECEDENTES: CONCLUSIONES DEL ESTUDIO PETRA

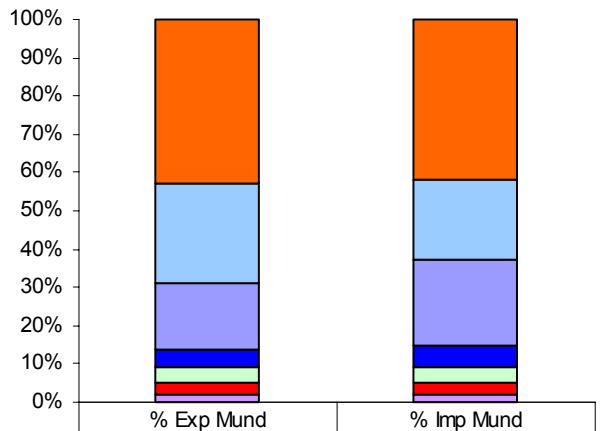
- El desarrollo del Plan Estratégico del Transporte de Mercancias (PETRA) estableció el **programa general de medidas** para el sector de mercancías por carretera, identificando 27 proyectos enmarcados en diez grandes líneas de actuación.
- Una de estas líneas de actuación, definida como Expansión Exterior, apuesta por posicionarse para aprovechar el potencial que ofrecen los mercados con altas posibilidades de desarrollo.
- El objetivo de dicho proyecto es incrementar la presencia en mercados emergentes, aprovechando la ventaja competitiva española en cuanto a costes de personal y combustibles, respecto al resto de países de la Unión Europea. Los países del Este y Magreb constituyen una **oportunidad estratégica** dado el limitado desarrollo actual de los intercambios con dichos países, así como su futura integración en la Unión Europea, lo que permite asegurar un notable crecimiento de los tráficos:
  - La situación geográfica con relación al mercado del Magreb es inmejorable.
  - La situación periférica de España en relación a los paises del Este supone una desventaja competitiva que debe superarse mediante la apertura de sucursales locales con el objetivo de captar tráficos.
  - España debe aprovechar las oportunidades estratégicas que ofrecen las cargas procedentes de Iberoamérica.
- Las **medidas propuestas** en el Plan Estrategico fueron las siguientes:
  - Expansión al Magreb como zona estratégica para el transporte español y ampliación de los convenios bilaterales.
  - Fomento de acuerdos con las autoridades magrebíes para la mejora de sus infraestructuras viarias.
  - Implantación de delegaciones en los países del Este con el objetivo de captar los tráficos.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN EUROPA

- Según datos de la Organización Mundial del Comercio, Europa Occidental concentra el **mayor volumen** de exportaciones e importaciones mundiales, alcanzando un 43 y 42% respectivamente.

Exportaciones e importaciones mundiales por regiones, 1999 (% miles de millones de dólares)

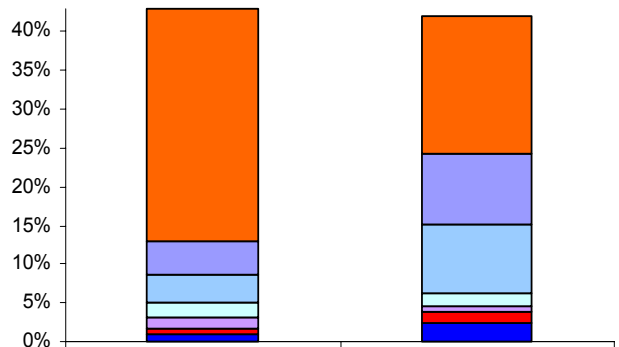


	% Exp Mund	% Imp Mund
Europa Occidental	43%	42%
Asia	26%	21%
América del Norte	17%	22%
América Latina	5%	6%
Eur. Cen. y Ori., Estados Bálticos, CEI	4%	4%
Oriente Medio	3%	3%
África	2%	2%

Fuente: Organización Mundial del Comercio

- Los países de Europa Occidental centran fundamentalmente su comercio exterior en las **relaciones intraeuropeas**. El 30% y 18% de las exportaciones e importaciones mundiales se realizan entre países de Europa Occidental.

Comercio exterior de Europa Occidental sobre el total mundial, por regiones, 1999 (% miles de millones de dólares)



	Exp UE Occ % UE Occ s/ Exp Mund Total =43%	Imp UE Occ % UE Occ s/ Imp Mund Total = 42%
Europa Occidental	30%	18%
América del Norte	4%	9%
Asia	3%	9%
Eur. Cen. y Ori., Estados Bálticos, CEI	2%	2%
África	1%	1%
Oriente Medio	1%	1%
América Latina	1%	3%

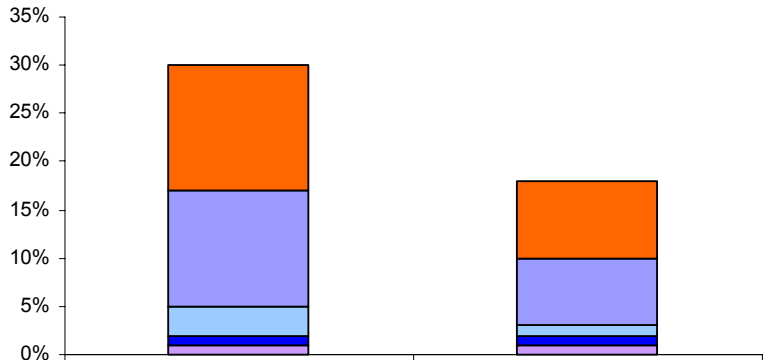
Fuente: Organización Mundial del Comercio

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN EUROPA

- Considerando el reparto modal de los países de la Unión Europea, puede observarse que el **transporte por carretera**, objeto de este estudio, es el **modo de transporte más relevante** para el comercio exterior entre los países de Europa Occidental, concentrando el 13% y 8% de las exportaciones e importaciones mundiales, respectivamente.

Reparto modal del comercio exterior de Europa Occidental sobre el total mundial, 1999 (% miles de millones de dólares)



	Exportaciones % s/ com. mundial Total = 30%	Importaciones % s/ com. mundial Total = 18%
Carretera	13%	8%
Marítimo (intra EU)	12%	7%
Ferrocarril	3%	1%
Tuberia	1%	1%
Fluvial	1%	1%

Fuente: Elaboración Propia. Datos de la Comisión Europea y Organización Mundial del comercio.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS ESPAÑOLES DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

Evolución reciente del comercio exterior español

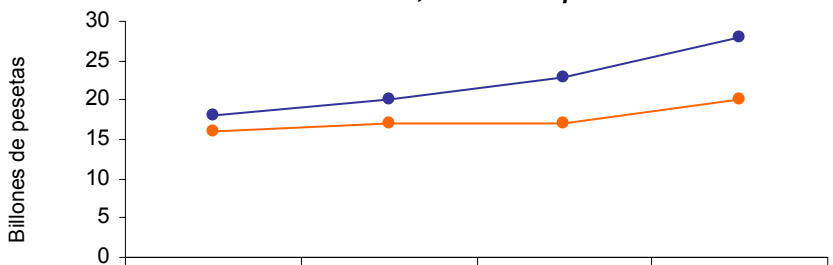
- En el período comprendido entre 1997 y 2000, en España y respecto al mercado global, se ha mantenido la tendencia existente, importando más mercancías en peso y valor económico que las que se han exportado a terceros países. La tasa de cobertura es inferior a uno al ser superior al doble el volumen de mercancías importadas frente al de exportadas (218,9 frente a 93,1 millones de toneladas).

- Las importaciones se han incrementado más que proporcionalmente a las exportaciones, aumentando la diferencia en la tasa de cobertura comercial española. Este aumento varía en función del indicador utilizado.

  - Atendiendo a su **valor económico,** las **exportaciones** han aumentado en dicho período un **25%** y las **importaciones** han alcanzado un crecimiento cercano al **56%.**

  - Atendiendo a las **toneladas** comercializadas, el crecimiento de las **exportaciones** ha sido de un **8%** frente al **27%** experimentado por las **importaciones** de mercancías.

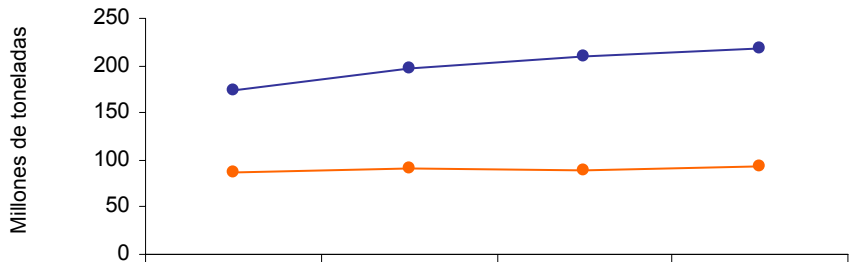
Evolución de la exportación e importación de mercancías de España. 1997-2000, billones de pesetas



	1997	1998	1999	2000
Exportaciones	16	17	17	20
Importaciones	18	20	23	28

Exportaciones Importaciones

Evolución de la exportación e importación de mercancías de España. 1997-2000, millones de toneladas



	1997	1998	1999	2000
Exportaciones	86	92	89	93
Importaciones	173	197	209	219

Exportaciones Importaciones

Fuente: Base de Datos Estacom. ICEX

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

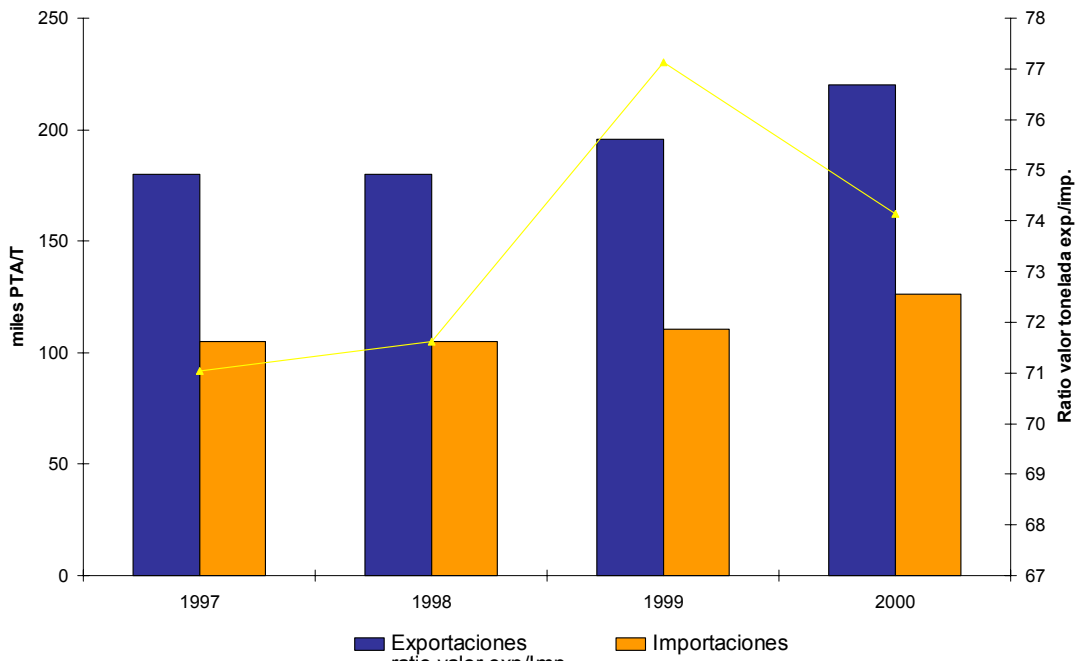
EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

Evolución reciente del comercio exterior español

- En términos de **valor unitario medio**, medido en términos de pesetas / tonelada transportada, de mercancías exportadas e importadas, el ratio medio es superior en las **exportaciones** que en las **importaciones** recibidas. Cuantificando este valor unitario para el año 2000 obtenemos:
  - Exportaciones: 219.863 Pta/Tn
  - Importaciones: 126.262 Pta/Tn
- La **evolución** de este valor unitario medio ha experimentado un crecimiento sostenido en los últimos años, incrementándose en un 22% para el caso de las exportaciones y en un 20% para las importaciones.
- Esta diferencia en el valor unitario entre las importaciones y exportaciones ha seguido un progresivo aumento en los últimos años, pasando de ser un 71% en el año 1997 a un 74% en el año 2000.

Valor unitario medio de las exportaciones e importaciones

1997-2000



Fuente: Elaboración propia según datos del ICEX.

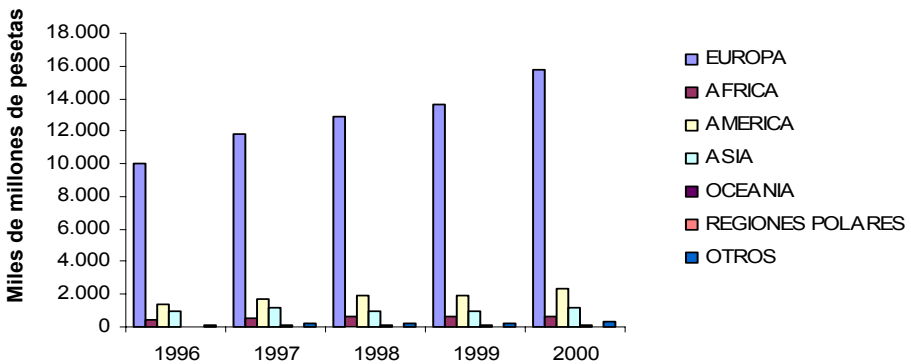
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

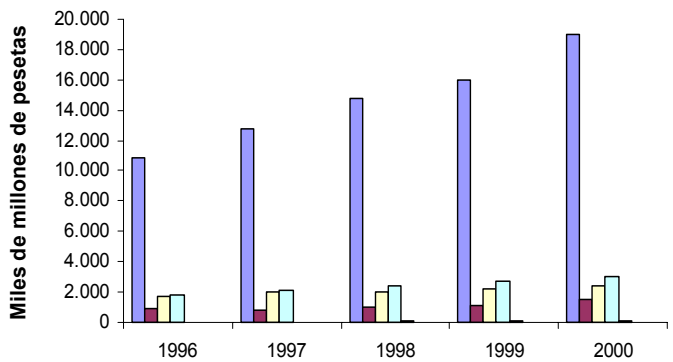
Principales zonas de comercio español

- En **términos monetarios**, el principal mercado para el **comercio exterior** español es **Europa**, con unas cuotas en el año 2000 sobre el **total del comercio exterior español** que representan el 77,06% y el 73,14% del total de las exportaciones e importaciones respectivamente.
  - En las **exportaciones**, y en segundo lugar después del mercado europeo, los principales zonas de comercio exterior para España son América y Asia, con cuotas del 11,42% y 5,96% respectivamente. Por su parte, el continente africano representa casi el 3% de las exportaciones españolas.
  - En las **importaciones** también es Europa el principal mercado de procedencia de las mercancías que entran en España. Africa tiene una cuota que representa el 5,72% del total de las importaciones españolas.

Distribución continental de la exportación de mercancías desde España. 1996-2000, miles de millones de pesetas



Distribución continental de la importación de mercancías en España. 1996-2000, miles de millones de pesetas



Fuente: Elaboración propia según datos del ICEX.

El mercado conjunto europeo y africano representa para el comercio exterior español el área de mayor importancia

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

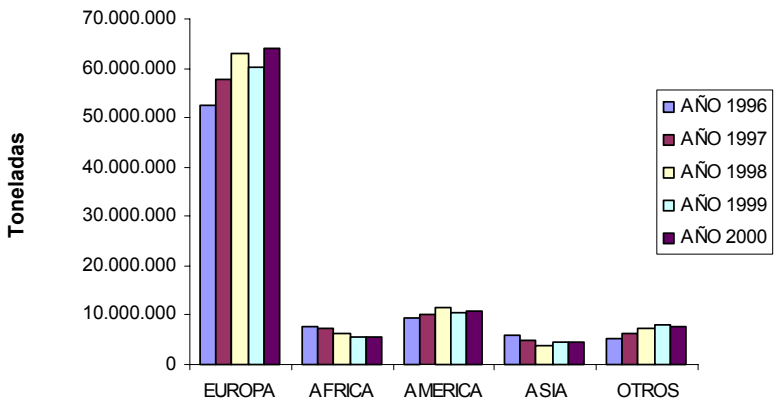
Principales zonas de comercio español

- Atendiendo al **volumen de toneladas transportadas** en España, el **mercado europeo** (Unión Europea y Países del Este) se sitúa igualmente como el principal centro de intercambios comerciales español a lo largo del período comprendido entre 1996 y 2000.

En el año 2000, en España se importaron 85.320.300 toneladas desde **Europa** y se exportaron 64.180.290 toneladas.

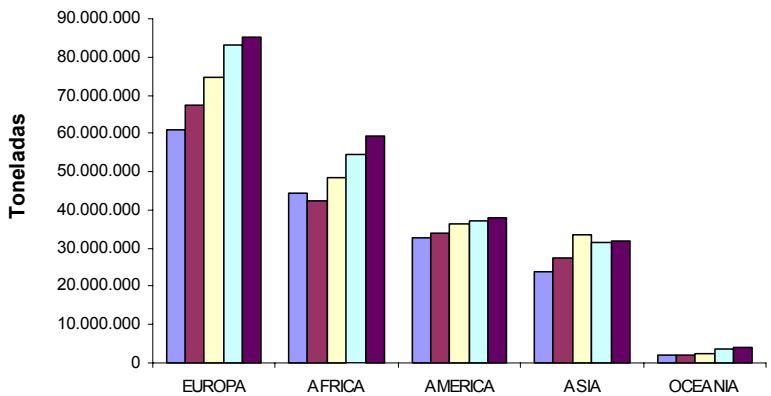
España importó desde **Africa** en el año 2000, 59.377.100 toneladas y exportó 5.534.137 toneladas

Distribución continental de la exportación de mercancías desde España. 1996-2000, toneladas



Fuente: Elaboración propia según datos del ICEX.

Distribución continental de la importación de mercancías en España. 1996-2000, toneladas



El transporte de mercancías por carretera a Europa y al Magreb se ve influido por el volumen de importaciones y exportaciones entre España y estas zonas geográficas

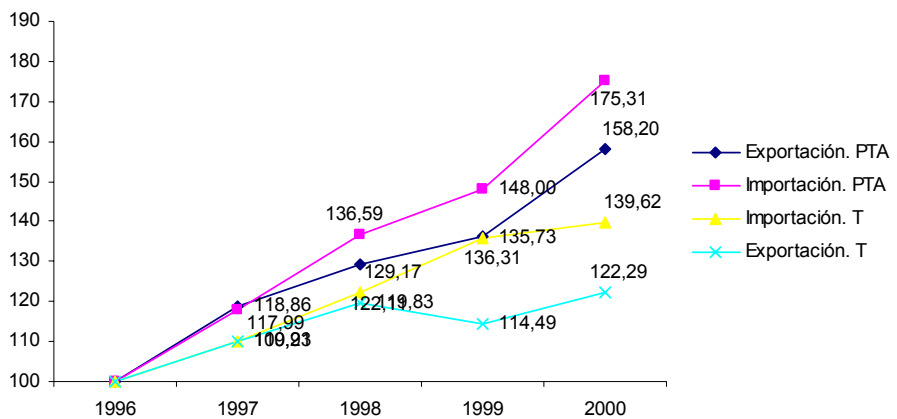
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

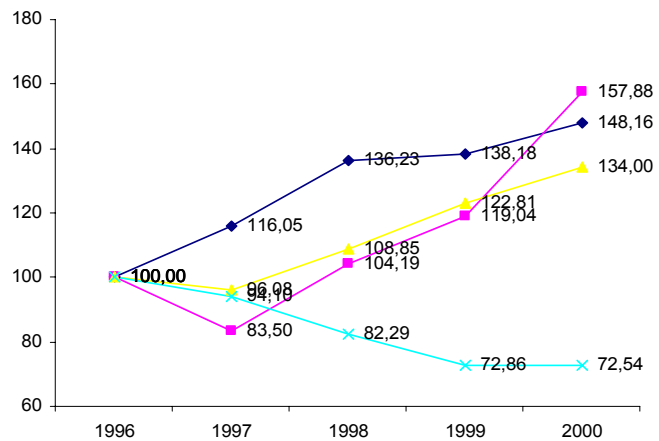
Principales zonas de comercio español

- Las relaciones con los mercados de Europa y África a los que se refiere este estudio han experimentado un crecimiento en los últimos años.
  - El **comercio con Europa** ha seguido un progresivo **ascenso** en todos los indicadores analizados con grandes crecimientos tanto en las toneladas importadas como exportadas desde España.
  - Las **toneladas importatadas** por España desde **Africa** han **aumentado** significativamente.

Evolución de tonelaje y valor económico del comercio exterior de España con Europa. Base 1996=100



Evolución de tonelaje y valor económico del comercio exterior de España con Africa. Base 1996=100



Fuente: Elaboración propia según datos del ICEX.

El aumento en las toneladas importadas desde Africa muestra la posibilidad de captación de tráficos por parte de los transportistas españoles

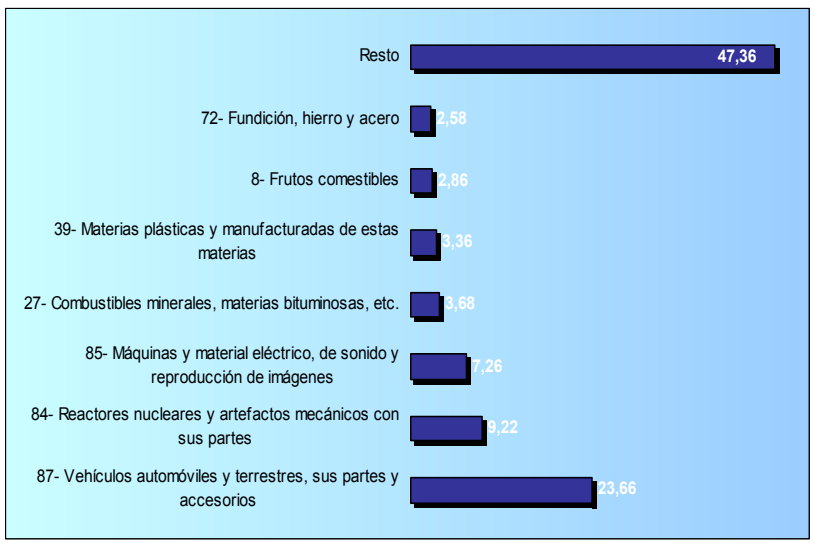
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

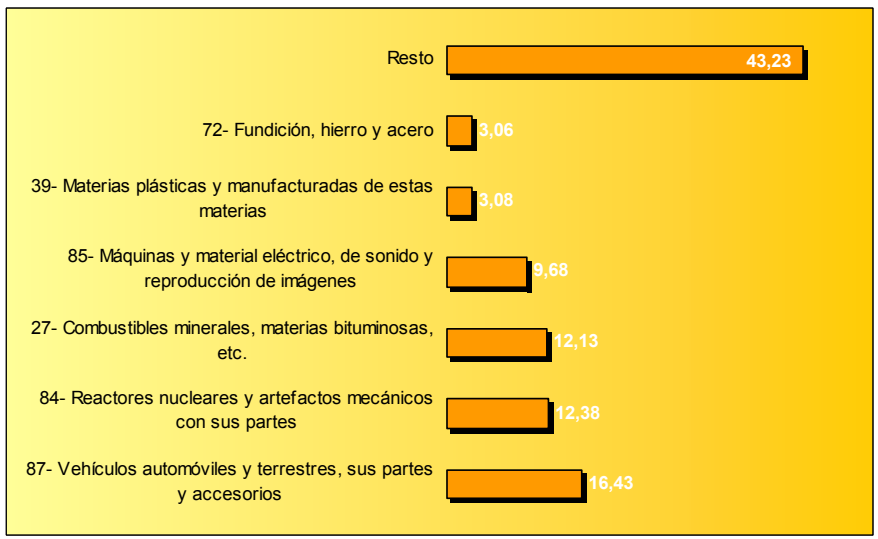
Principales productos comercializados

- La ordenación de los productos intercambiados por España a nivel mundial puede realizarse en función de dos criterios: su valor económico y las toneladas transportadas por grupo de mercancías.
- Las clasificaciones obtenidas atendiendo a ambos criterios se mantienen estables en el tiempo, sin que existan grandes cambios en la ordenación de los productos.
  - Según su **valor ecónómico**, los principales grupos de mercancías exportados e importados en el año 2000 son los siguientes:

Distribución por valor económico de los productos exportados desde España. Año 2000



Distribución por valor económico de los productos importados en España. Año 2000



Fuente: Elaboración propia según datos del ICEX.

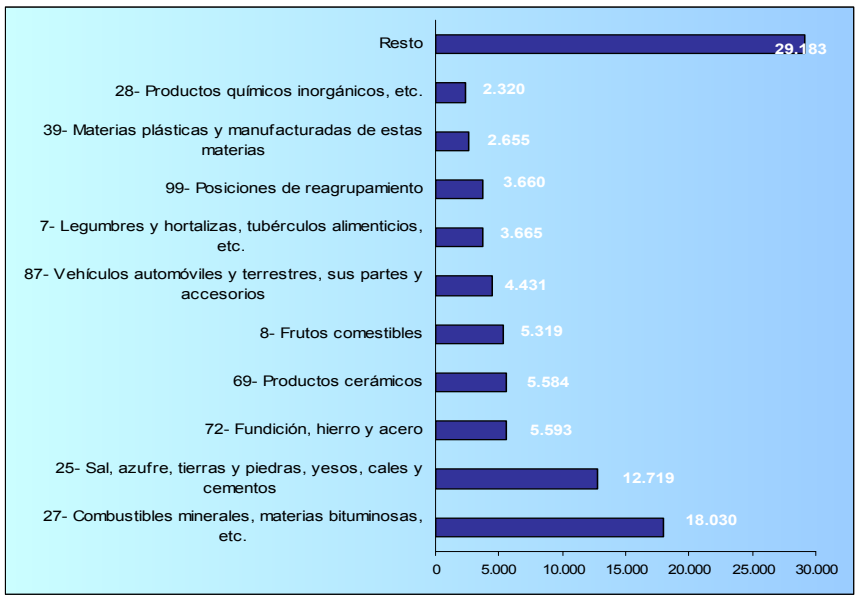
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

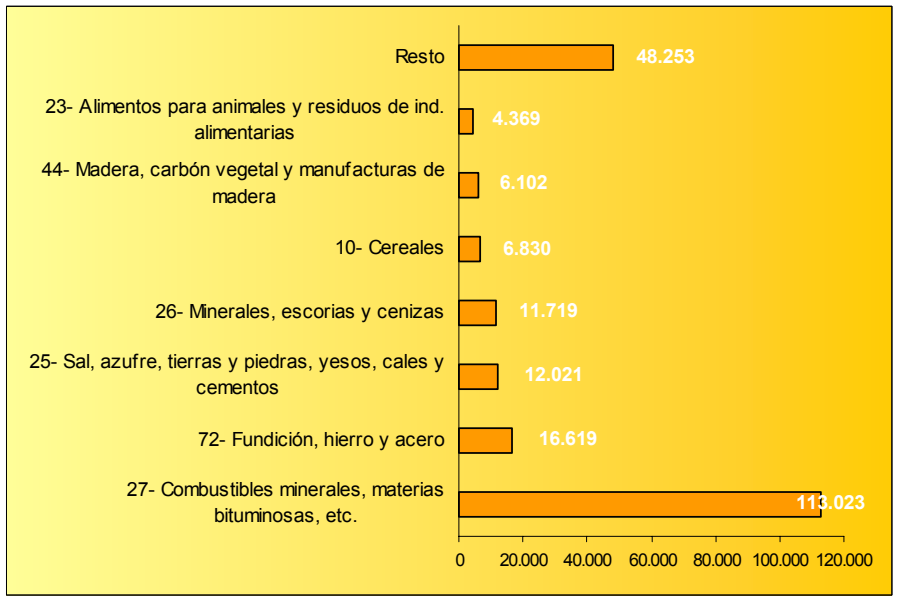
Principales productos comercializados

- Atendiendo a su **tonelaje**, los grupos de mercancías exportados e importados a nivel mundial más significativos en el año 2000 son:

Distribución por tonelaje de los productos exportados desde España. Año 2000, miles de toneladas



Distribución por tonelaje de los productos importados en España. Año 2000, miles de toneladas



Fuente: Elaboración propia según datos del ICEX.

- Se observa que en ambos casos, el mayor grupo corresponde a **combustibles minerales** (27), representando en el año 2000 un tonelaje del 51,62% de los productos importados y un 19,35% de los exportados.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

Conclusiones

- Durante el período comprendido entre los años 1997 y 2000, la **balanza comercial** española ha sido **negativa**, alcanzando en el último año analizado, 2000, una tasa de cobertura del 43%.
- El **crecimiento** de las **importaciones** frente a las exportaciones ha sido sensiblemente más significativo, atendiendo tanto al valor económico de las transacciones como al número de toneladas comercializadas, si bien, el **valor medio por mercancía exportada** es 1,74 veces superior al correspondiente por mercancía importada.
- El **área principal** de comercio exterior se concentra en **Europa**, que engloba aproximadamente el 70% del valor económico de las relaciones comerciales con el extranjero, así como el 69% y el 39% de las exportaciones e importaciones medidas en toneladas, respectivamente.

El mercado europeo (Unión Europea y Países del Este) es el principal punto de origen y destino de las mercancías españolas

- En cuanto al **crecimiento comercial** experimentado en el mercado europeo en el período comprendido entre el año 1996 y el año 2000, se observa un **progresivo crecimiento** de las relaciones comerciales de **España** con **Europa**.

Las toneladas importadas y exportadas por España a Europa (Unión Europea y Países del Este) han aumentando en los últimos años.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

Conclusiones

- **África** presenta cuotas significativas en relación con el **tonelaje importado** por España, alcanzando un porcentaje que representa el 27% del volumen comercializado.

> Las toneladas importadas por España procedentes de Africa han aumentado un 34% entre 1996 y 2000

- Los **principales productos** exportados e importados por España atendiendo a su **valor económico** son los **vehículos automóviles, complementos y accesorios,** seguidos por los reactores nucleares y los artefactos mecánicos.
- En cuanto al tonelaje de las **mercancías transportadas**, los **combustibles minerales** representan el mayor volumen comercializado con el extranjero, seguidos de la fundición de hierro y acero, así como de sal, azufre, tierras, piedras, etc.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Unión Europea:
Zona Euro y UE-15

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

UNIÓN EUROPEA: ZONA EURO Y UE-15

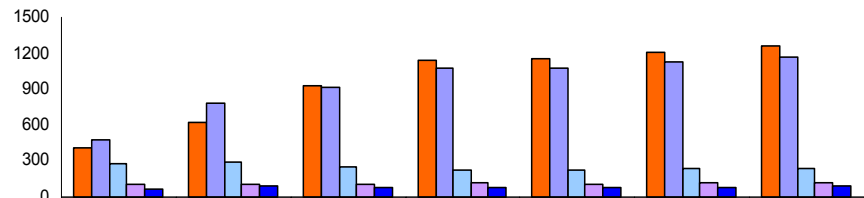
Introducción. Situación inicial

- A principios de 1970, el transporte intracomunitario de mercancías en Europa se realizaba fundamentalmente por vía marítima, por carretera y en ferrocarril.
- En 1990 se produce un **cambio significativo** y el transporte por carretera pasa a ser el modo de transporte principal en el comercio intracomunitario, en términos de toneladas por kilómetro.

El transporte por carretera es desde1990 la modalidad de transporte más significativa en términos de tonelaje por km. recorrido en la Unión Europea

- La evolución observada a partir de entonces permite identificar las siguientes tendencias:
  - El crecimiento del transporte considerando todos los modos ha sido del 25%.
  - El transporte por carretera ha consolidado su posición, gracias a su **crecimiento por encima de la media** (35%).
  - El ferrocarril ha continuado su evolución decreciente, mientras que el transporte fluvial aumenta ligeramente y el transporte marítimo crece en un porcentaje similar a la media (27%).

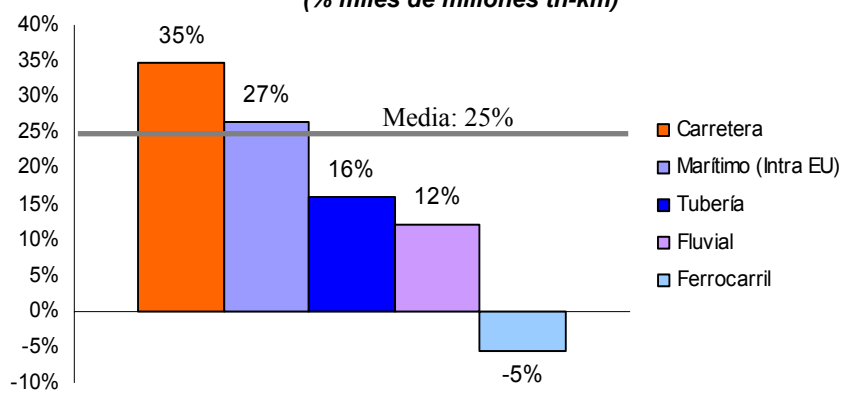
Evolución por modos de transporte en la Unión Europea, 1970-1998



	1970 (Total = 1.340)	1980 (Total = 1.893)	1990 (Total = 2.292)	1995 (Total = 2.635)	1996 (Total = 2.642)	1997 (Total = 2.770)	1998 (Total = 2.871)
Carretera	416	628	932	1146	1152	1205	1255
Marítimo (Intra EU)	472	780	922	1071	1073	1124	1167
Ferrocarril	283	287	255	221	220	238	241
Fluvial	103	107	108	114	112	118	121
Tubería	66	91	75	83	85	85	87

Fuente: Comisión Europea. EU transport in figures

Crecimiento por modo de transporte, 1990-1998 (% miles de millones tn-km)



Fuente: Comisión Europea. EU transport in figures.

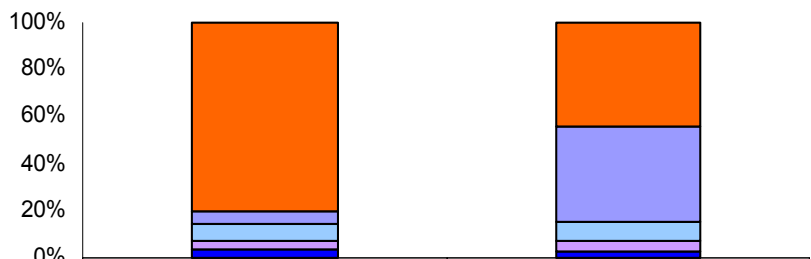
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

UNIÓN EUROPEA: ZONA EURO Y UE-15

Introducción. Conclusiones

- Los datos relativos al reparto modal por toneladas y toneladas transportadas por kilómetro en 1996 en la Unión Europea, reflejan cómo el transporte por carretera concentra el 80% de las tn transportadas, así como el 44% de las tkm, destacando además como el **modo de transporte más competitivo**.

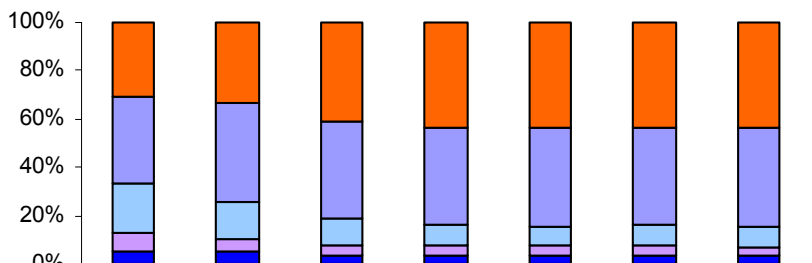
División modal por tn y tn-km, 1996



	% Toneladas	% Tkm
Carretera	80%	44%
Marítimo (Intra EU)	6%	41%
Ferrocarril	7%	8%
Fluvial	3%	4%
Tubería	4%	3%

- La evolución del reparto modal en el período 1990-1998 pone de manifiesto un trasvase de mercancías transportadas del ferrocarril a la carretera, sin duda por la mejora de la competitividad de este último modo de transporte, que contrasta con el estancamiento del ferrocarril y del transporte marítimo intracomunitario.

Reparto modal en la Unión Europea (% tn-km), 1970-1998



	1970	1980	1990	1995	1996	1997	1998
Carretera	31,0%	33,2%	40,7%	43,5%	43,6%	43,5%	43,7%
Marítimo (Intra EU)	35,2%	41,2%	40,2%	40,6%	40,6%	40,6%	40,6%
Ferrocarril	21,1%	15,2%	11,1%	8,4%	8,3%	8,6%	8,4%
Fluvial	7,7%	5,7%	4,7%	4,3%	4,2%	4,3%	4,2%
Tubería	4,9%	4,8%	3,3%	3,1%	3,2%	3,1%	3,0%

Fuente: Comisión Europea. EU transport in figures.

El transporte por carretera ha destacado como el modo de transporte más competitivo en Europa en los últimos años, frente al ferrocarril y el transporte marítimo intracomunitario

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

UNIÓN EUROPEA: ZONA EURO Y UE-15

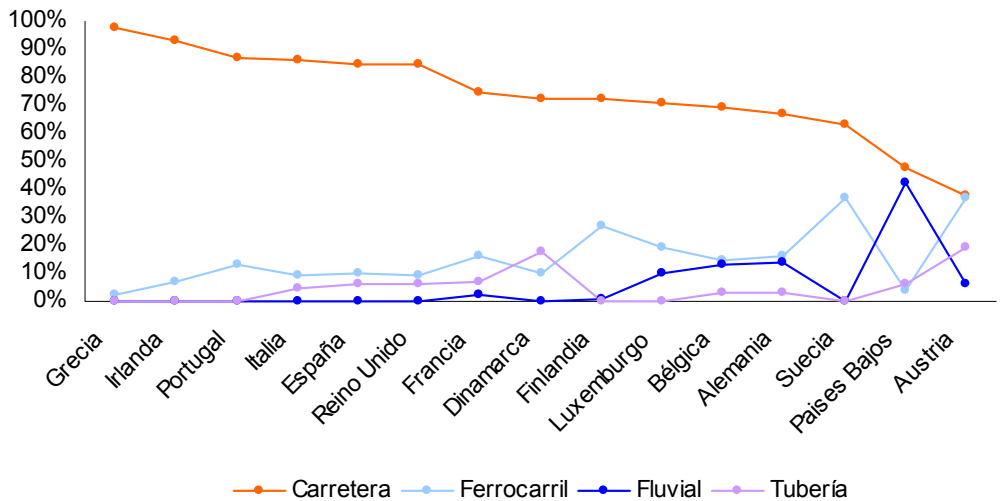
División modal del transporte de mercancías

- Si bien el transporte de mercancías por carretera es el modo de transporte más significativo en la totalidad de los países de la UE, la mayor cuota de participación la adquieren, por orden de importancia, Grecia, Irlanda, Italia, Portugal, Reino Unido y España, donde el transporte de mercancías por carretera supera el 80% de las tn-km realizadas.

El transporte de mercancías por carretera es la modalidad de transporte más significativa para el tráfico de mercancías en la Unión Europea, en todos los países miembros

División Modal por país en % tn-km, 1998

	Carretera	Ferrocarril	Fluvial	Tubería
Grecia	98%	2%	0%	0%
Irlanda	93%	7%	0%	0%
Portugal	87%	13%	0%	0%
Italia	86%	9%	0%	5%
España	**85%**	**10%**	**0%**	**5%**
Reino Unido	85%	9%	0%	6%
Francia	75%	16%	2%	7%
Dinamarca	72%	10%	0%	18%
Finlandia	72%	27%	1%	0%
Luxemburgo	71%	19%	10%	0%
Bélgica	69%	15%	13%	3%
Alemania	67%	16%	14%	3%
Suecia	63%	37%	0%	0%
Paises Bajos	48%	4%	42%	6%
Austria	38%	37%	6%	19%
EU-15	**74%**	**14%**	**7%**	**5%**



Nota: No incluye datos del transporte marítimo.

Fuente: Comisión Europea. EU transport in figures.

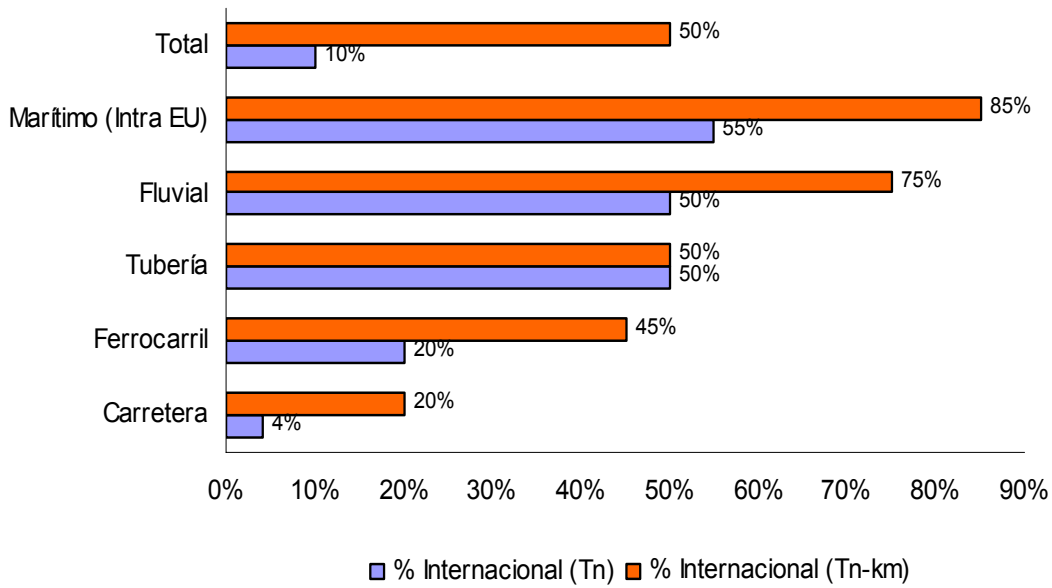
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

UNIÓN EUROPEA: ZONA EURO Y UE-15

División modal del transporte de mercancías por destino

- Según datos de la Comisión Europea para *la Europa de los 15*, durante 1996 sólamente el 4% de las mercancías transportadas por carretera, en toneladas, correspondían a tráfico internacional, poniéndose de manifiesto la **importancia del tráfico intraeuropeo** que representa el 96% restante.
- El destino del 20% de las tn-km transportadas por carretera en la Unión Europea es extracomunitario, indicando por tanto que el 80% restante corresponde a transporte realizado entre los países de la Unión Europea.

Cuota de tráfico internacional por modo de transporte, % tn y % tn-km, 1996



Fuente: Comisión Europea. EU transport in figures.

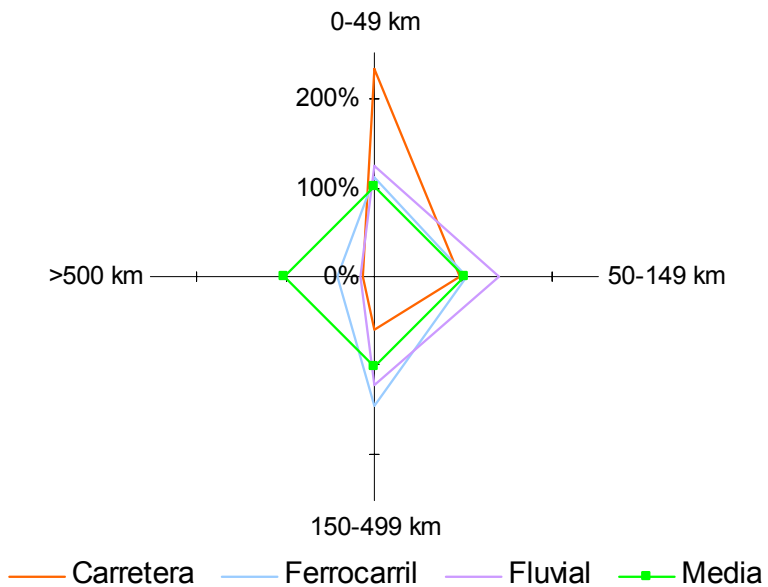
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

UNIÓN EUROPEA: ZONA EURO Y UE-15

Participación de los distintos modos por distancias recorridas

- El transporte por carretera es el modo de transporte más utilizado **para todos los intervalos de distancia considerados**, frente al transporte ferroviario y la tubería.
- El análisis comparativo de toneladas y toneladas por kilómetro refleja cómo la participación de los distintos modos de transporte en función de la distancia recorrida es homogénea, **destacando** principalmente el **transporte por carretera.**

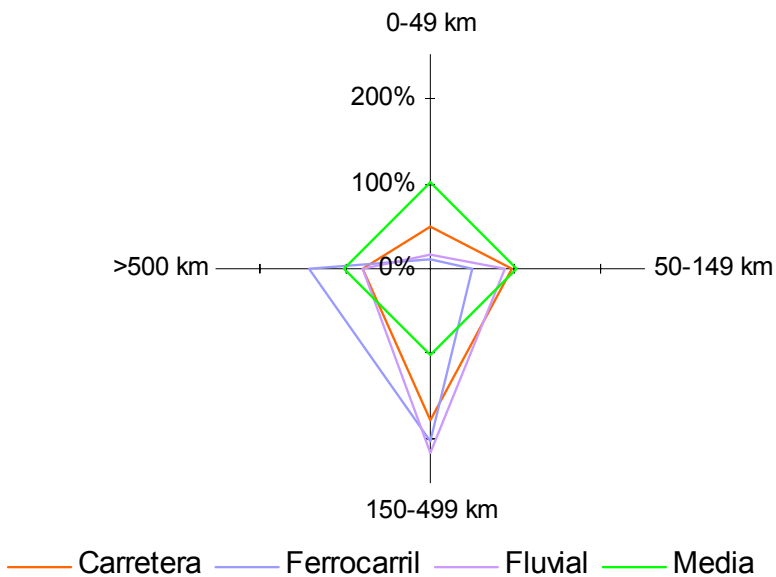
Distancias recorridas por modos de transporte, 1996
% tn (media por modo = 100)



Nota: No incluye datos del transporte marítimo

Fuente: Comisión Europea. EU transport in figures.

Distancias recorridas por modos de transporte, 1996
% tn-km (media por modo = 100)



Nota: No incluye datos del transporte marítimo.

Fuente: Comisión Europea. EU transport in figures.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

UNIÓN EUROPEA: ZONA EURO Y UE-15

Participación de los distintos modos por grupos de bienes

El transporte por carretera es el modo principal utilizado para transportar la mayoría de los grupos de bienes

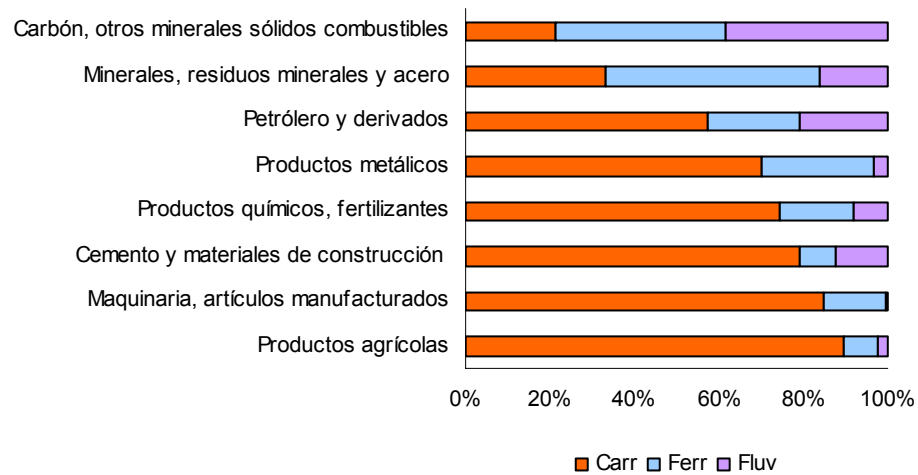
Los mayores porcentajes de toneladas por kilómetro transportadas por carretera se encuentran para los **productos agrícolas, maquinaria y artículos manufacturados**

Asimismo, el transporte de productos metálicos, cemento, materiales de construcción, productos químicos y fertilizantes presentan un reparto modal basado fundamentalmente en la carretera, con porcentajes superiores al 70% .

- El carbón y los minerales son los únicos productos para los que el transporte ferroviario alcanza una cuota de participación superior al transporte por carretera, debido fundamentalmente a la naturaleza de los mismos.

Grupos de bienes para la Unión Europea por modos de transporte, % tn-km

% tn-km por grupo de bienes	Carr	Ferr	Fluv
Productos agrícolas	90%	8%	2%
Maquinaria, artículos manufacturados	85%	14%	1%
Cemento y materiales de construcción	79%	9%	12%
Productos químicos, fertilizantes	74%	18%	8%
Productos metálicos	70%	27%	3%
Petrólero y derivados	57%	22%	21%
Minerales, residuos minerales y acero	33%	51%	16%
Carbón, otros minerales sólidos combustibles	21%	40%	38%



Nota: No incluye datos del transporte marítimo

Fuente: Comisión Europea. EU transport in figures.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

UNIÓN EUROPEA: ZONA EURO Y UE-15

Transporte terrestre de mercancías en la Unión Europea

Con un porcentaje superior al **92% de las toneladas transportadas**, el **transporte por carretera** se encuentra posicionado como el **modo principal de transporte terrestre de mercancías** en la Unión Europea.

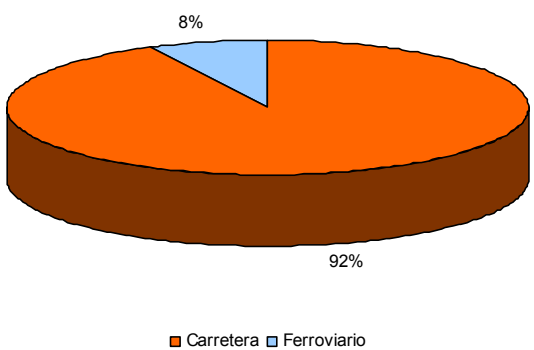
El transporte ferroviario alcanza un porcentaje inferior al 8% del total de mercancías transportadas, por lo que considerando su evolución negativa durante la década de los 90, el transporte por carretera reafirma su **primacía** en el ámbito terrestre de mercancías.

- Los países europeos analizados presentan niveles de transporte por carretera **muy superiores** al transporte ferroviario, salvo Austria que mantiene un reparto equilibrado entre ambos modos de transporte.

Reparto modal del transporte terrestre % tn, 1998

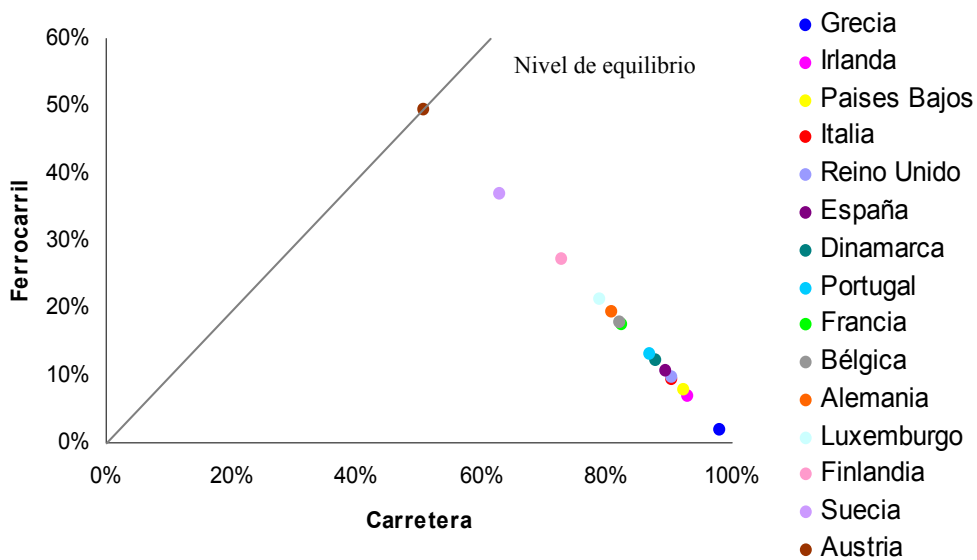
Total en 1997: 11.800 mio tm

Total en 1998: 11.670 mio tm



Fuente: Comisión Europea. Eurostat

Reparto modal del transporte terrestre por países, % tn-km, 1998



Fuente: Comisión Europea. EU transport in figures.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

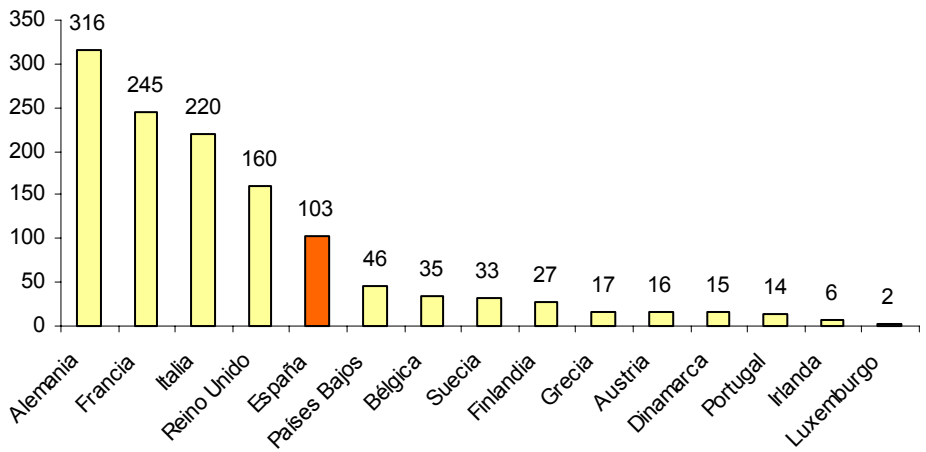
UNIÓN EUROPEA: ZONA EURO Y UE-15

Transporte por carretera en los países de la Unión Europea

Según datos de la Comunidad Europea correspondientes a 1998, España se encontraba entre los cinco primeros países con mayores porcentajes de transporte de mercancías por carretera en la Unión Europea.

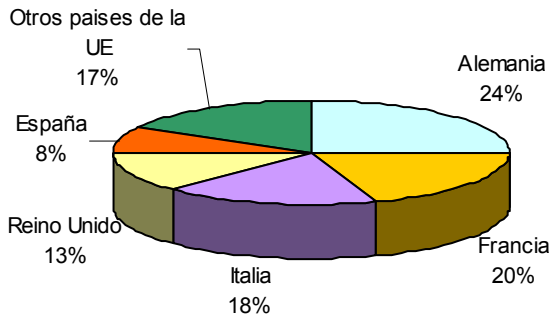
- Alemania es el país más destacado de los mismos, concentrando un 25% del total de la mercancia transportada por carretera en los paises de la UE, seguido de Francia, Italia y Reino Unido con porcentajes superiores al 13% y España, con un 8% de participación.

Mercancias transportadas por carretera, 1998
(Miles de millones tkm)



Fuente: Comisión Europea. Eurostat Yearbook 2001

Mercancías transportadas por carretera, % tkm, 1998



Fuente: Elaboración propia. Comisión Europea. Eurostat Yearbook 2001

España transporta el 8% del total de tkm de mercancías transportadas por carretera en la Unión Europea

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

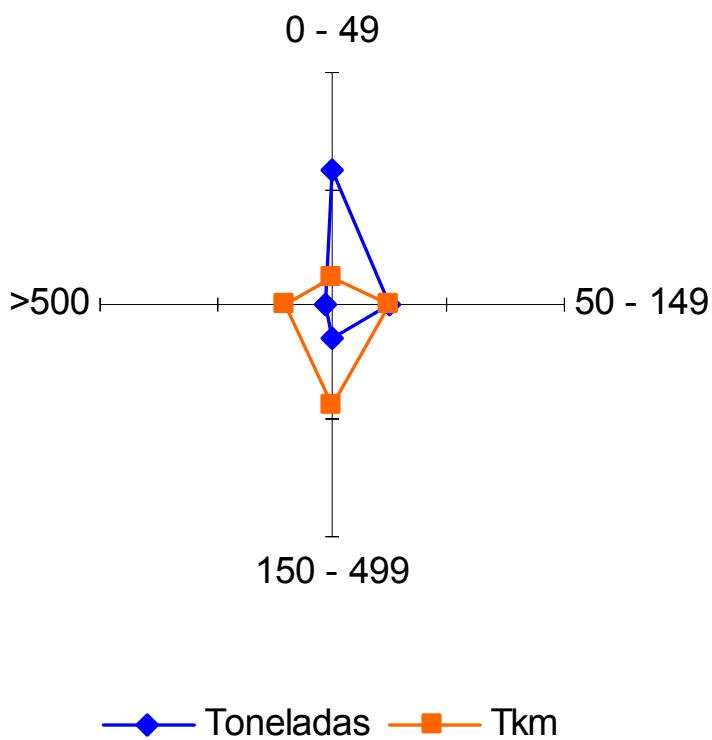
UNIÓN EUROPEA: ZONA EURO Y UE-15

Transporte por carretera. Distancias recorridas

- Analizando los datos relativos al transporte de mercancias por carretera en función de la distancia recorrida, observamos que más de la mitad de las toneladas recorren distancias inferiores a 50 Km, mientras que el 25% realiza entre 50 y 149 km.

- Los datos en toneladas por kilómetro indican que el 44% del transporte realizado recorre entre 150 y 499 km, mientras que los porcentajes relativos a otras distancias recorridas se encuentran en torno al 20%.

Transporte de mercancías por distancia recorrida.
% tm y tkm (1996)



Fuente: Comisión Europea. EU transport in figures.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

UNIÓN EUROPEA: ZONA EURO Y UE-15

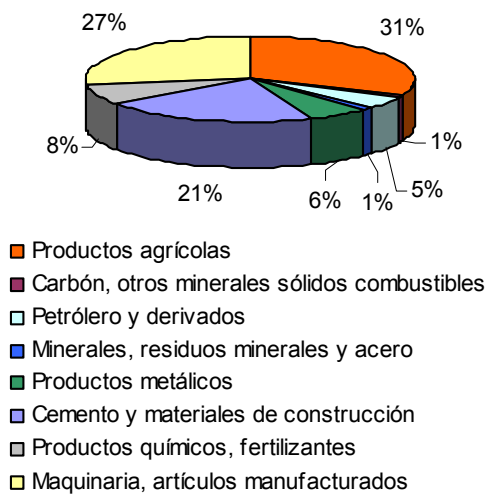
Transporte por carretera. Grupos de bienes

- El transporte por carretera concentra aproximadamente el 80% de las tkm transportadas en tres tipos de bienes:
  - Los productos agrícolas son el principal tipo de bienes representando el 31%
  - La maquinaria y artículos manufacturados, un 27%
  - Los cementos y materiales de construcción alcanzan el 21%
- El resto de los productos presentan una cuota residual sobre el total de toneladas por kilómetro, concentrando entre las cinco categorías restantes un 21% del porcentaje total.

Transporte de mercancías por grupos de bienes, % tn-km

Transporte por carretera	% Tn-km
Productos agrícolas	31%
Maquinaria, artículos manufacturados	27%
Cemento y materiales de construcción	21%
Productos químicos, fertilizantes	8%
Productos metálicos	6%
Petrólero y derivados	5%
Carbón, otros minerales sólidos combustibles	1%
Minerales, residuos minerales y acero	1%
Total	100%

Fuente: Comisión Europea. EU transport in figures.



© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Transporte Internacional con origen o destino en España

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN / DESTINO EN ESPAÑA

Situación actual de la participación por modos de transporte

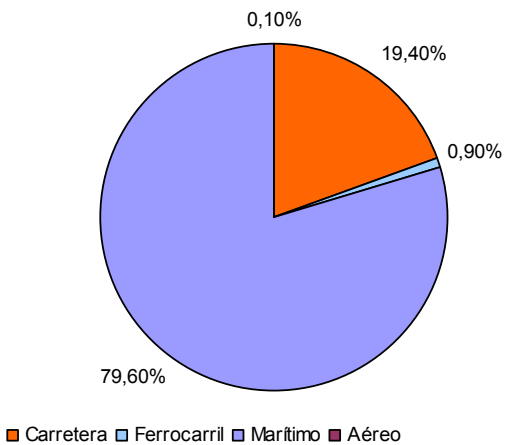
- Actualmente, el principal modo utilizado en el transporte internacional de mercancías con origen o destino en España en el mundo, es el transporte marítimo, alcanzando aproximadamente un 80% y un 52% de las toneladas exportadas e importadas, respectivamente.

El transporte por carretera es el segundo modo de transporte más importante en España, suponiendo el **20%** y **47%** del total de las entradas y salidas de mercancía.

- Debido a las características de los productos y los destinos de las importaciones españolas, hay diferencias en la importancia de los cuotas de los modos de transporte significativos (carretera y marítimo). Sin embargo las características de los productos exportados por España producen un reparto más homogeneo entre estos dos modos de transporte.

Entradas de mercancía a España por modos de transporte 1999, % tm

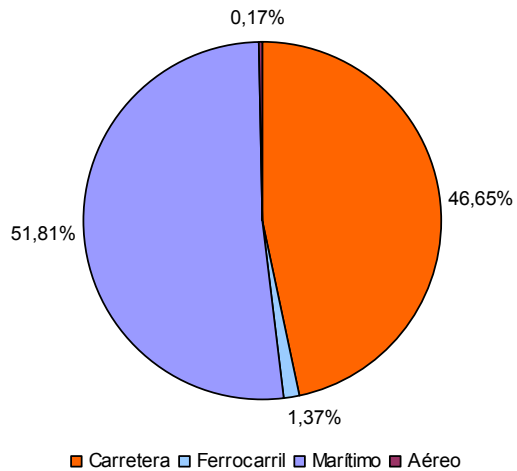
Total: 196.782 miles de toneladas



Fuente: Elaboración Propia. Ministerio de Fomento

Salidas de mercancía desde España por modos de transporte 1999, % tm

Total: 83.158 miles de toneladas



Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

Frente a un 8% de cuota del ferrocarril en la Unión Europea, en España solo realiza un 1% del transporte internacional de mercancías

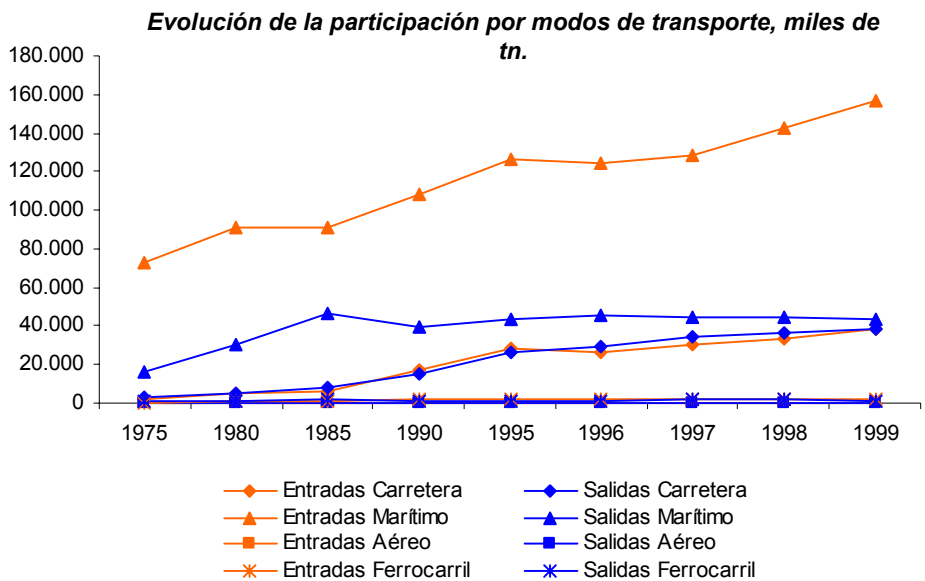
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN / DESTINO EN ESPAÑA

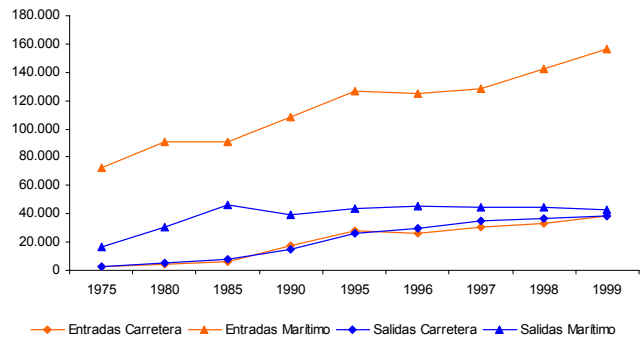
Evolución de la participación por modos de transporte.

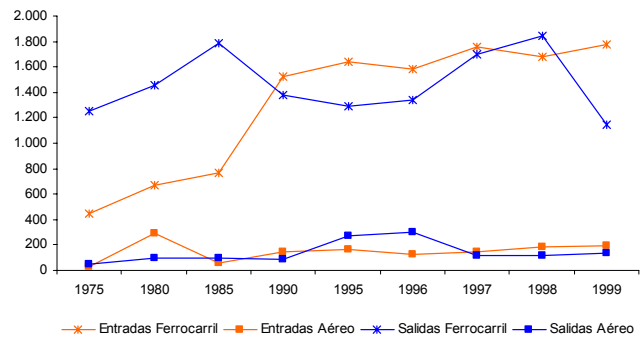
- Tanto el transporte marítimo como el transporte por carretera desde España al extranjero, mantienen desde 1975 un **crecimiento constante** de las toneladas totales transportadas, destacando especialmente el aumento correspondiente a las entradas de mercancías.

El transporte ferroviario ha reducido sus cuotas de participación en el transporte internacional a pesar del incremento de mercancías transportadas, pasando de un 1,6% en el año 1990 a un 1,04% en el año 1999



Fuente: Comisión Europea. EU transport in figures.





© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN / DESTINO EN ESPAÑA

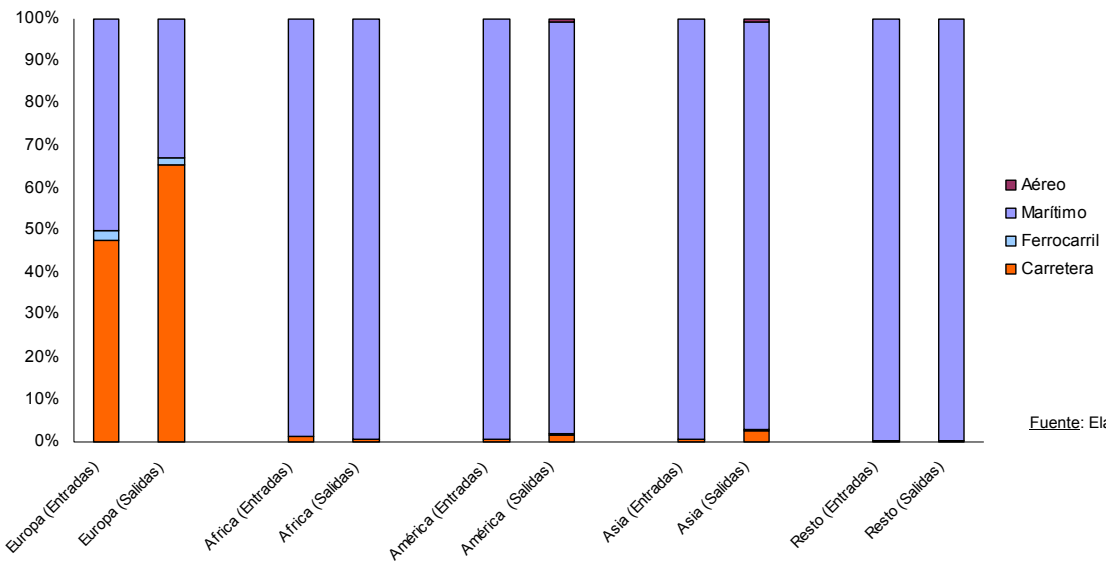
Mercancías transportadas por áreas geográficas según modos

- El reparto modal de las mercancías transportadas por España muestra la importancia que tiene el tráfico de mercancías por carretera con Europa.

Entradas y salidas de mercancía en España por áreas geográficas y modos de transporte 1999, % tn

Total entradas: 196.782 miles de toneladas

Total salidas: 83.158 miles de toneladas



Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

- Pese a que de forma global el transporte marítimo destaca en toneladas transportadas, **con Europa** hay que destacar la **participación del transporte por carretera** en la exportación e importación de mercancías, dado que este modo de transporte alcanza el 47,6% de las entradas de mercancía en España procedentes de Europa, así como el 65,6% de las salidas con destino Europa.

El transporte de mercancías por carretera es la modalidad de transporte más significativa en las exportaciones a Europa.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN / DESTINO EN ESPAÑA

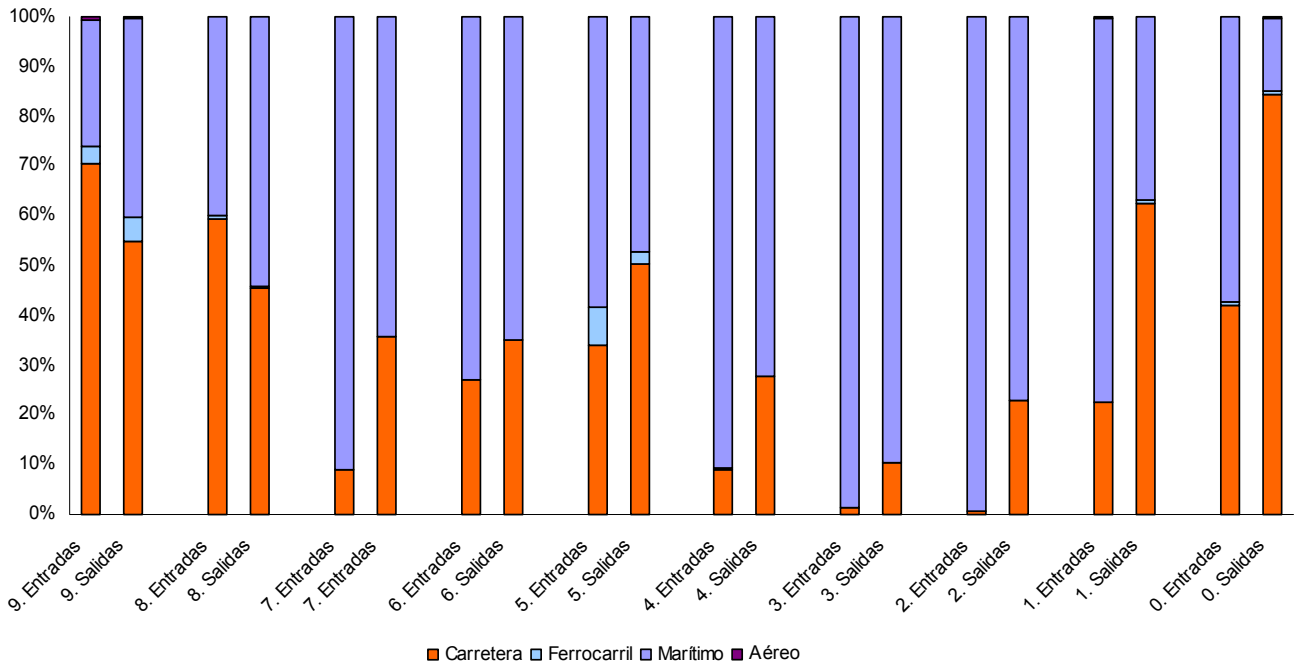
Mercancías transportadas por grupos de bienes según modos

- Las exportaciones e importaciones españolas **a nivel mundial** de productos agrícolas y animales vivos, maquinaria, vehículos, objetos manufacturados y transacciones especiales se realizan fundamentalmente por carretera. Asimismo, las exportaciones de alimentos y forrajes, así como las importaciones de productos químicos presentan porcentajes de participación del transporte de carretera superiores al 50%.

Grupo	Mercancía
Grupo 0	Agrícolas y animales vivos
Grupo 1	Alimentarios y forrajes
Grupo 2	Combustibles y minerales sólidos
Grupo 3	Productos petrolíferos
Grupo 4	Minerales y desperdicios metalurgia
Grupo 5	Productos metalúrgicos
Grupo 6	Mineral. (bruto-manuf) y mat.construcc.
Grupo 7	Abonos
Grupo 8	Productos químicos
Grupo 9	Maquinaria, manufac y transcc. Espec.

Fuente: Ministerio de Fomento

Mercancías transportadas por clase de producto según modos de transporte, % tn, 1999.



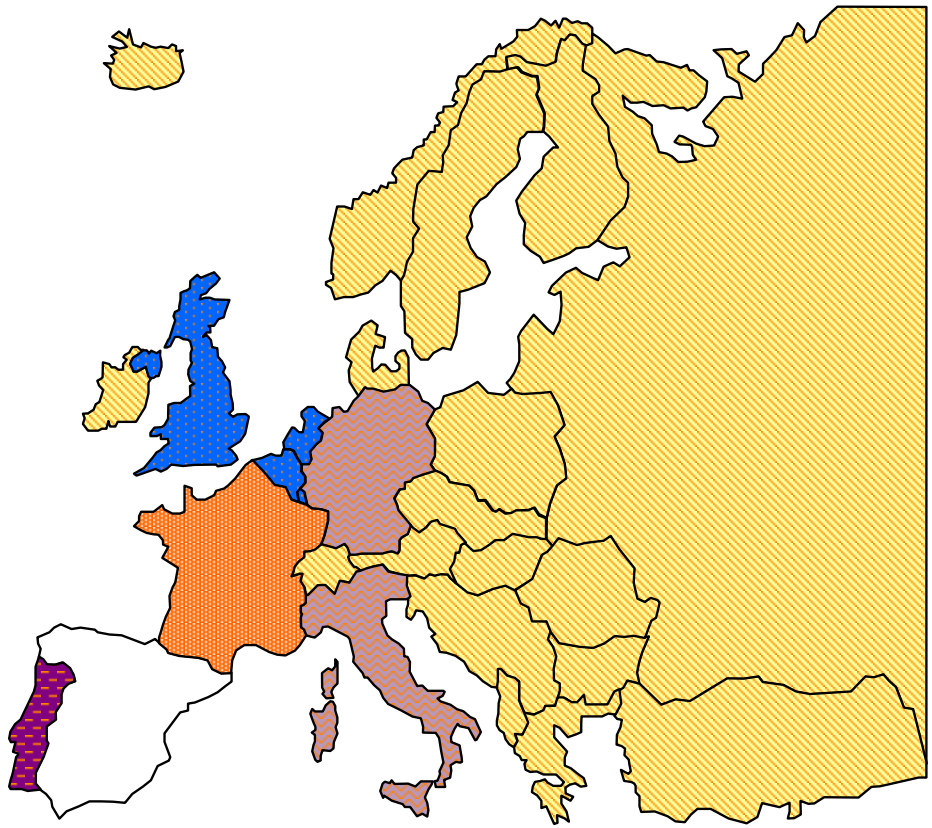
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN / DESTINO EN ESPAÑA

Transporte por carretera. Importaciones y exportaciones en la Unión Europea

- **Francia** es el país europeo con el que España mantiene el mayor volumen de importaciones y exportaciones de mercancías transportadas por carretera. **Portugal, Alemania e Italia**, presentan asi mismo volúmenes destacados de comercio exterior realizado por carretera, agrupando el 43% y el 51% de las entradas y salidas respectivamente.

Miles de tn	1999	
	Entradas	Salidas
Francia y Mónaco	13.889	11.000
Portugal	5.515	8.674
Alemania	4.905	5.272
Italia	4.187	3.768
Bélgica y Luxemburgo	1.961	1.166
Holanda	1.840	1.530
Reino Unido	1.372	2.518
Dinamarca	239	228
Grecia	136	208
Irlanda	135	133
Resto de Unión Europea	2.885	3.956
TOTAL UNIÓN EUROPEA	**34.179**	**34.497**



Entradas a España

- > 7.000 miles de tn
- Entre 5.000 y 6.999 miles de tn
- Entre 3.000 y 4.999 miles de tn
- Entre 1.000 y 2.999 miles de tn
- < 999 miles de tn

Salidas desde España

- > 10.000 miles de tn
- Entre 6.000 y 9.999 miles de tn
- Entre 3.000 y 5.999 miles de tn
- Entre 1.000 y 2.999 miles de tn
- < 999 miles de tn

Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

La proximidad geográfica incrementa el comercio, y el incremento del comercio incide de forma directa en el incremento del transporte de mercancías

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

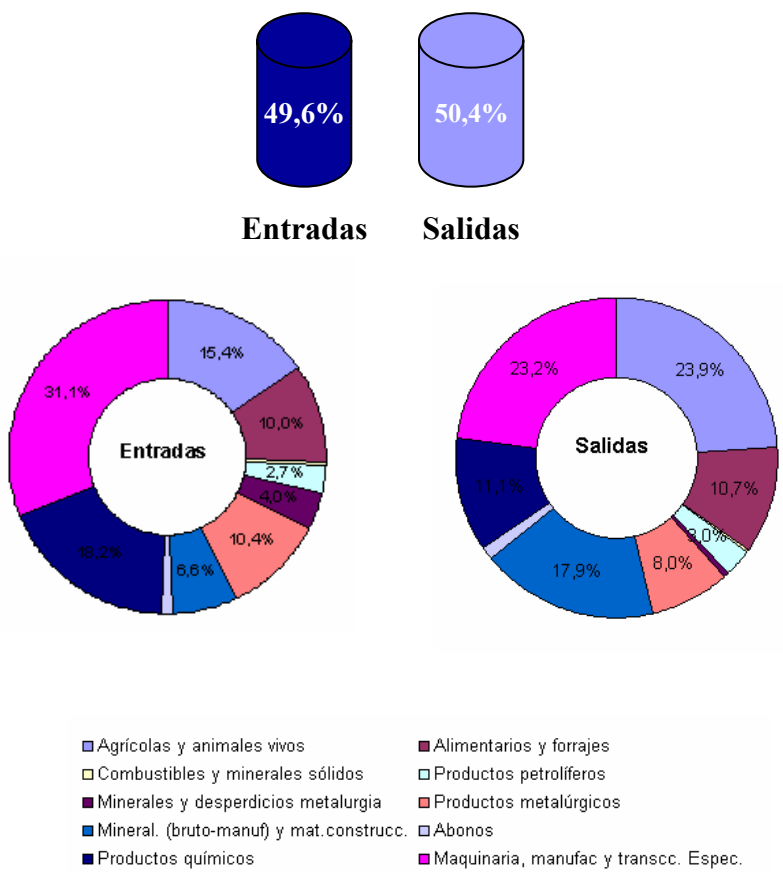
TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN / DESTINO EN ESPAÑA

*Transporte por carretera. **Importaciones y exportaciones en la Unión Europea***

Existe un **reparto casi homogéneo** de las toneladas exportadas e importadas por carretera desde España a la Unión Europea.

- De la totalidad de importaciones realizadas por carretera, el **volumen** que cobra **más importancia** lo representa el transporte de maquinaria, vehículos y objetos manufacturados, así como transacciones especiales.
- Los productos agrícolas y animales vivos, así como la maquinaria, vehículos y objetos manufacturados, y transacciones especiales concentran aproximadamente la mitad de las exportaciones realizadas.
- Los productos químicos, los minerales en bruto o manufacturados y los materiales de construcción, presentan asimismo porcentajes de participación significativos.
- La distribución según tipología de producto en las exportaciones e importaciones de mercancías por carretera presentan una **estructura similar**.

Importaciones y exportaciones de mercancías por carretera con origen y/o destino España 1999, % tn



Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

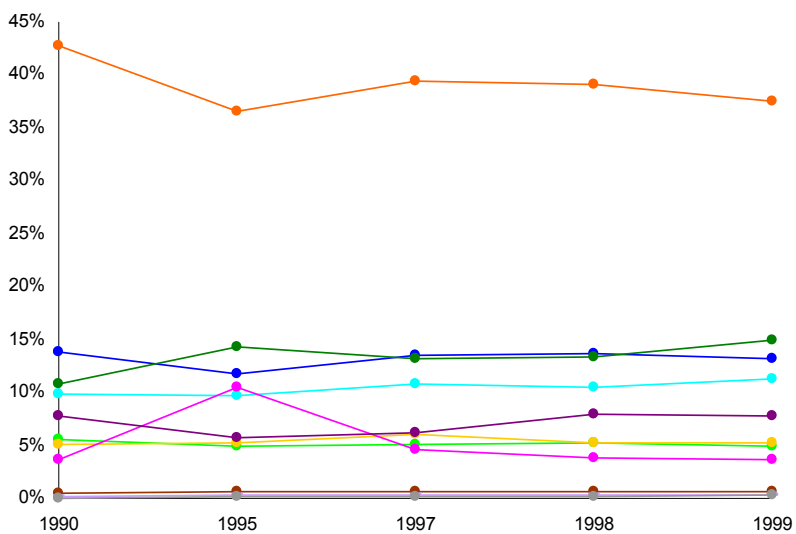
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN / DESTINO EN ESPAÑA

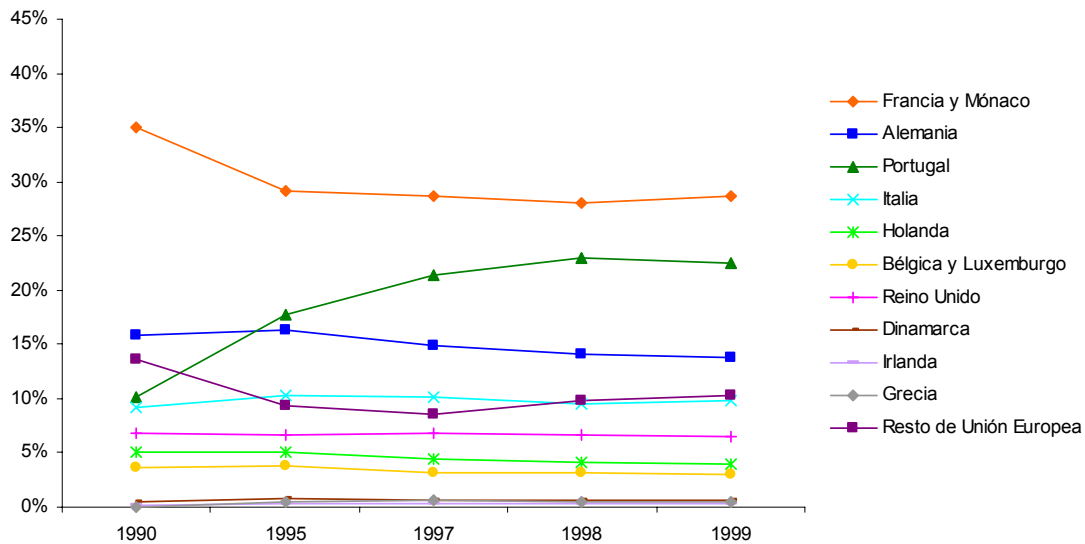
*Transporte por carretera. **Evolución del intercambio en la Unión Europea***

- Desde 1990, **Francia** se mantiene como el principal país objeto de las importaciones y exportaciones españolas por carretera en la Unión Europea.
- Portugal, Alemania e Italia presentan una evolución homogénea, si bien destaca el aumento de la cuota de participación de **Portugal** desde 1995 en la exportación española de mercancías por carretera.

Evolución de las importaciones españolas transportadas por carretera desde países de la Unión Europea 1990-1999, % tn



Evolución de las exportaciones españolas transportadas por carretera a países de la Unión Europea 1990-1999, % tn



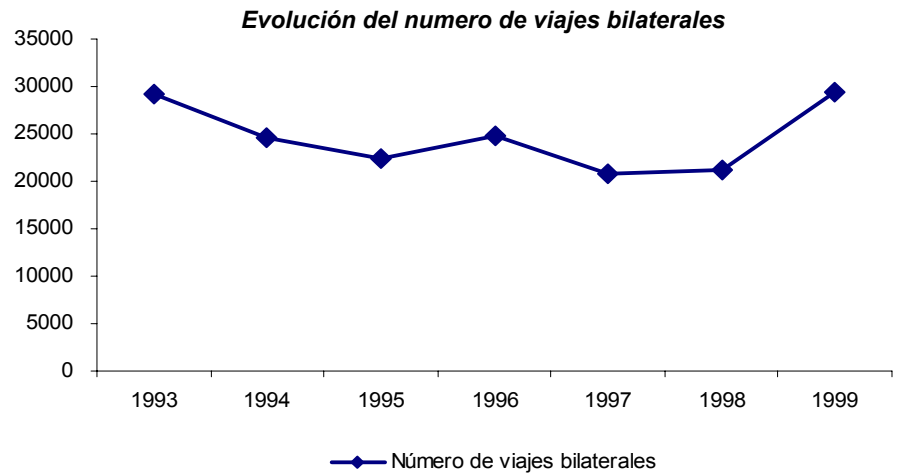
Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN / DESTINO EN ESPAÑA

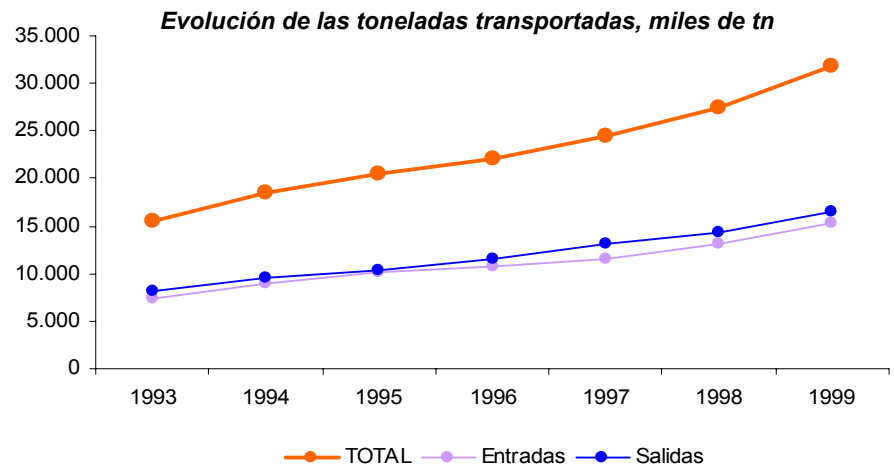
*Transporte por carretera. **Mercancías transportadas en vehículos españoles***

- El número de autorizaciones bilaterales concedidas y consumidas por los transportistas se ha mantenido constante desde 1993 hasta 1998, realizando aproximadamente entre 20.000 y 30.000 viajes anuales.
- Si bien, dadas las políticas de desarrollo del transporte internacional llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento, durante el ejercicio 1999 el número de autorizaciones consumidas ha aumentado un 39%, lo que podría generar un **crecimiento mantenido a largo plazo.**



Las toneladas transportadas por carretera en vehículos españoles han reflejado un **incremento significativo** desde 1993, alcanzando un crecimiento del 106% hasta 1999. Tanto las entradas como las salidas han duplicado su valor en dicho período, aumentado fundamentalmente desde 1996.

- El volumen de exportaciones e importaciones españolas en dicho período es muy similar, si bien el número de toneladas exportadas por carretera en vehículos españoles es ligeramente superior a las importadas en ese mismo modo de transporte.



Fuente: Ministerio de Fomento. Encuesta del transporte de mercancías por carretera

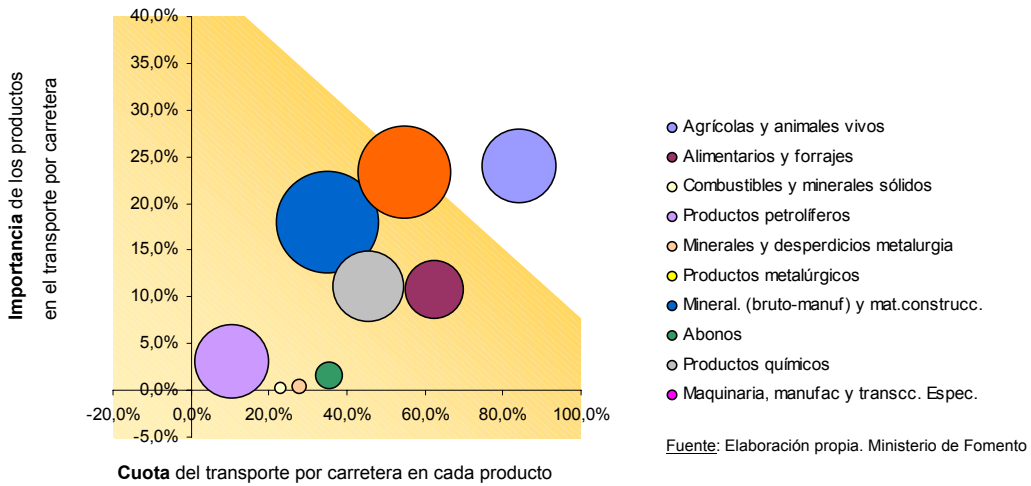
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN / DESTINO EN ESPAÑA

Transporte por carretera. Grupos de bienes de mayor impotancia

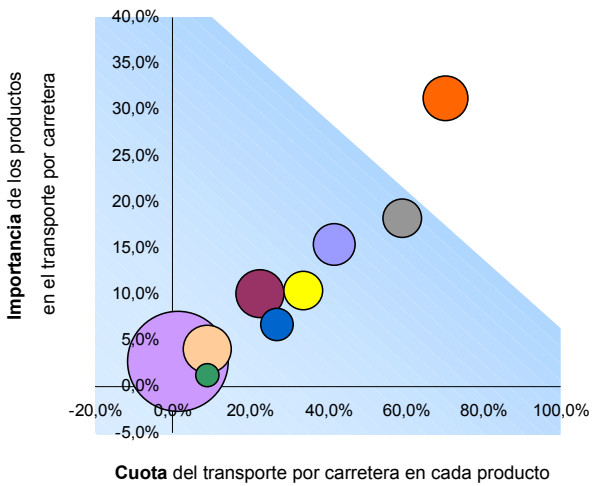
- Analizamos de forma conjunta la siguiente información:
  - Porcentaje de toneladas transportadas por carretera de un determinado producto y
  - Porcentaje que sobre el total de productos exportados y/o importados por carretera representa dicho producto
- De esta manera obtenemos una matriz de dispersión que nos indica la importancia relativa de los productos más significativos en términos de exportación y/o importación por carretera según la participación que tienen en el total de exportaciones y/o importaciones por carretera.

Importancia de los productos sobre el volumen de exportaciones desde España. 1999, % miles de tn



Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

Importancia de los productos sobre el volumen de importaciones en España. 1999, % miles de tn



La **maquinaria, vehículos, objetos manufacturados y transacciones especiales** son los productos mejor posicionados en cuanto a las importaciones y exportaciones, mientras que los **productos agrícolas y animales vivos** destacan especialmente en las salidas de mercancías.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN O DESTINO EN ESPAÑA. MAGREB

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. MAGREB

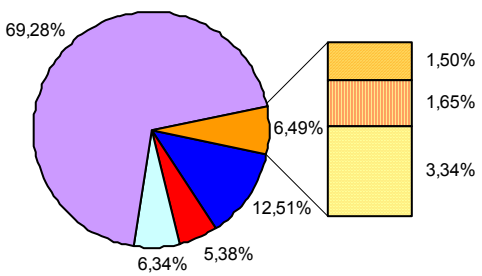
Mercancías transportadas por áreas geográficas.

- **Africa** se sitúa como el **segundo** centro desde el que España importa mercancías, al representar el 26% de las toneladas recibidas anualmente. Igualmente ostenta una importante posición como destino de las mercancías españolas al ser la **tercera zona** de destino de las mismas, representando el 6,5% de las toneladas transportadas internacionalmente con origen en España.

Africa es un importante centro de intercambio comercial para España

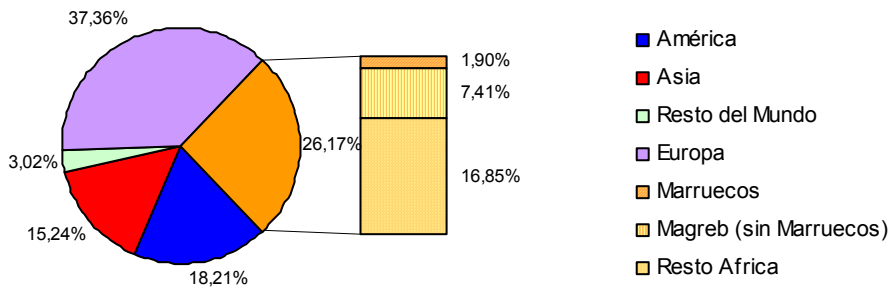
- Las cifras que a este respecto representan los países de Argelia, Túnez y Marruecos (conjunto del Magreb) son muy significativas en el conjunto total de los intercambios con África.

Exportaciones desde España por áreas geográficas. 1999, % de toneladas



ɴración propia. Ministerio de Fomento

Importaciones en España por áreas geográficas. 1999, % de toneladas



Marruecos es origen del 1,9% del total de las toneladas importadas en España y destino del 1,5% de las exportadas

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

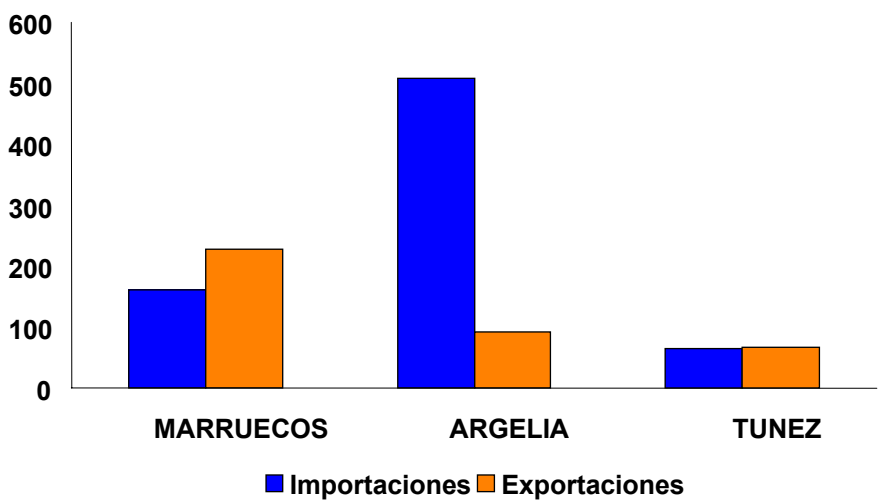
TRANSPORTE INTERNACIONAL. MAGREB

Mercancías transportadas por áreas geográficas

- Las cifras del año 2000 muestran un volumen de mercancías medido en toneladas entre España y los países del Magreb que en su conjunto alcanzan el 9,3% de las importaciones y el 3,2% de las exportaciones totales españolas.
- Los gráficos adjuntos muestran las diferencias en los valores absolutos entre las importaciones y exportaciones de estos países.
  - Atendiendo al **volumen transportado,** las importaciones son superiores a las exportaciones en todos los países analizados.
  - Atendiendo al **valor económico**, en Marruecos y Tunez las exportaciones suponen unos mayores ingresos que las importaciones

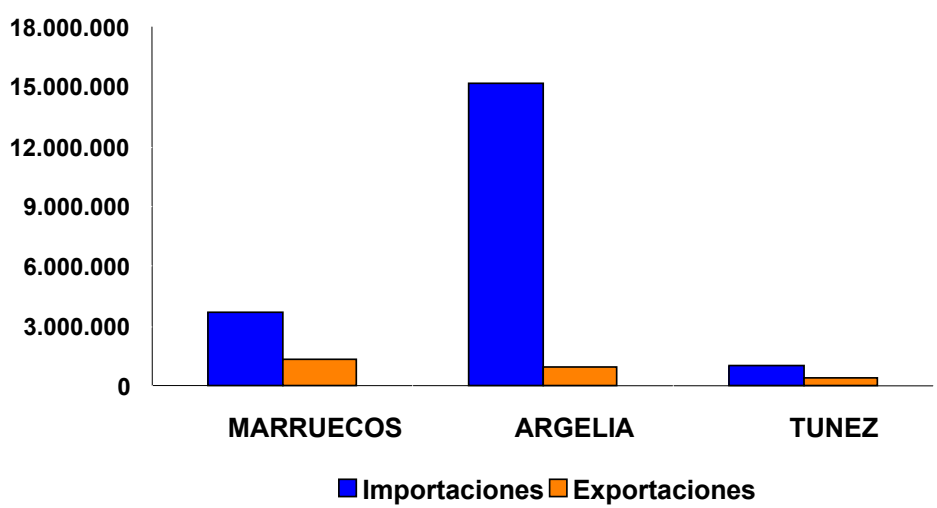
Importaciones y exportaciones de España

2000, miles de millones de pesetas



Importaciones y exportaciones de España

2000, toneladas



Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. MAGREB

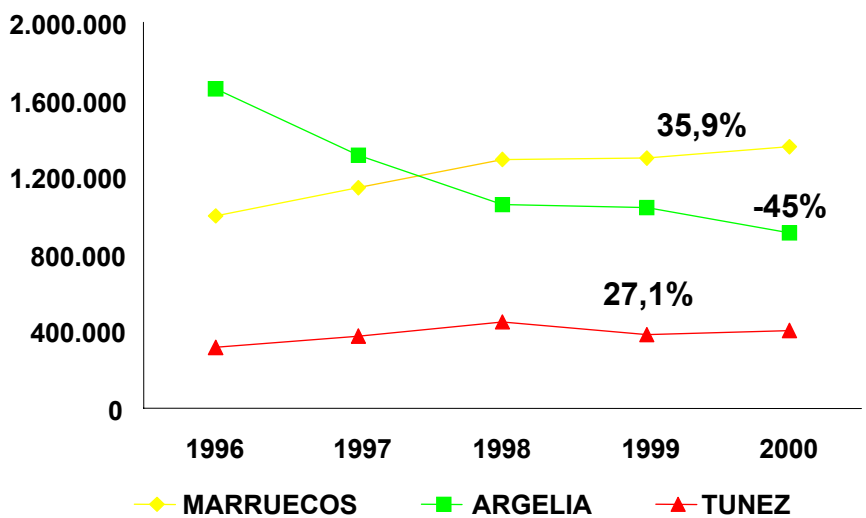
Mercancías transportadas por áreas geográficas

- Los intercambios españoles con Marruecos y Túnez presentan una tendencia ascendente en todos los casos, con crecimientos que varían desde el 10,9% hasta el 35,9%, excepto en las importaciones desde Túnez, donde este crecimiento únicamente representa el 1,2%.

Este crecimiento incide favorablemente en el transporte por carretera

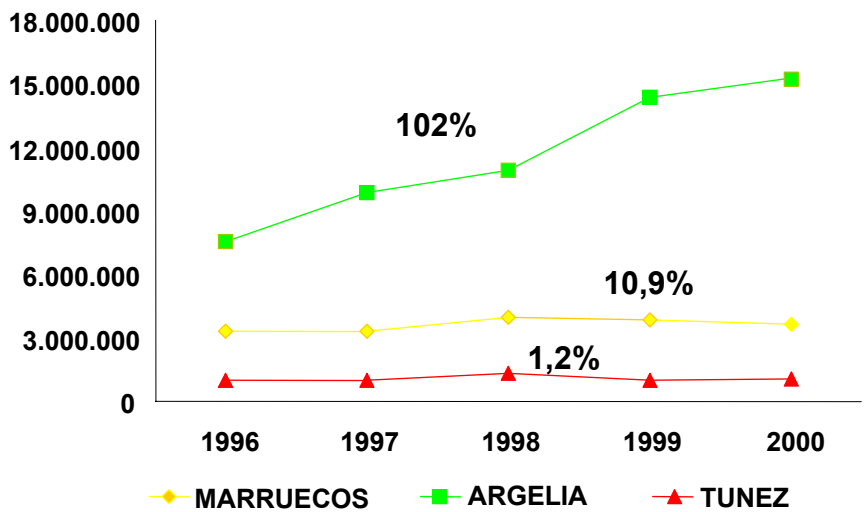
Evolución de las exportaciones desde España

1996-2000, Toneladas



Evolución de las importaciones en España

1996-2000, Toneladas



Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

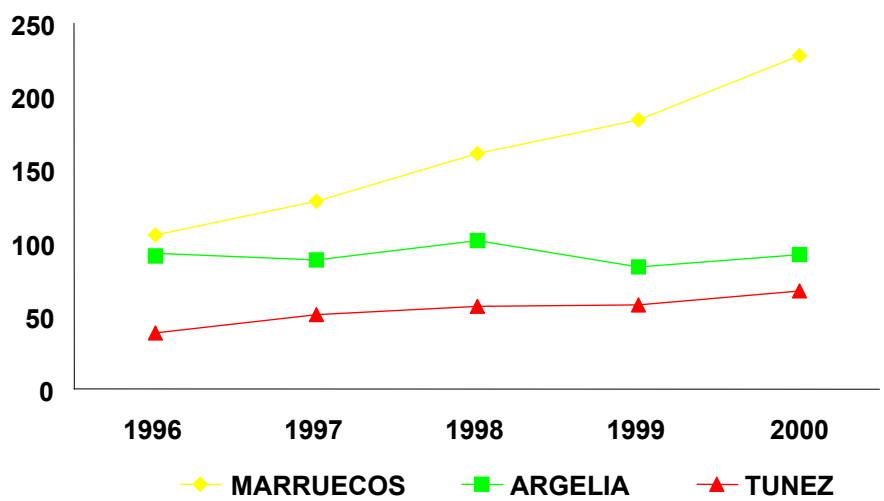
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. MAGREB

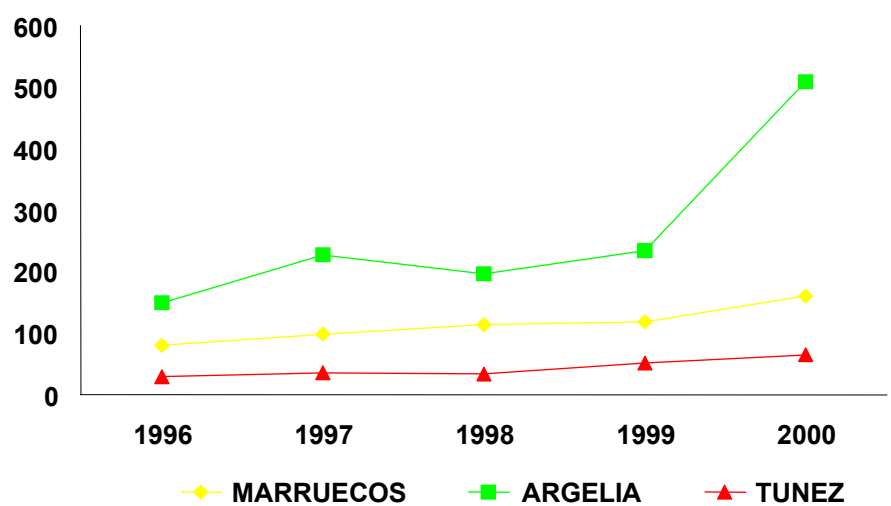
Mercancías transportadas por áreas geográficas

- Las mismas tendencias se pueden observar en los grafícos de evolución de las importaciones y exportaciones en términos monetarios, que presentan importantes tasas de crecimiento en todas las relaciones comerciales excepto en las exportaciones españolas a Argelia, cuyo crecimiento en el período analizado es de un 1,7%.
  - Las importaciones desde Argelia y Túnez y las exportaciones a Marruecos muestran crecimientos superiores al 100%.
  - Las importaciones a Marruecos y exportaciones a Túnez han aumentado en un 98,6% y un 77,1% respectivamente.

Evolución de las exportaciones desde España
1996-2000, miles de millones de pesetas



Evolución de las importaciones en España
1996-2000, miles de millones de pesetas



Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. MAGREB

Mercancías transportadas por modos de transporte

- Los datos relativos al **Magreb** muestran como el porcentaje correspondiente al transporte por carretera es **superior** respecto a los valores totales de Africa, debido fundamentalmente a la proximidad geográfica de estos países con España.
- **Marruecos**, al ser el país africano más cercano a España, presenta una cuota de participación del transporte por carretera superior tanto a la que refleja la totalidad del Magreb como el total de Africa.
  - El **14% de las importaciones** desde este país se realizan **por carretera**.
  - Por otra parte, el **1% de lo exportado** a dicho país se realiza también mediante transporte **por carretera** .

Reparto de las importaciones y exportaciones de España. 1999, miles de tn.

1999, Miles de tn	Exportaciones	Importaciones
AFRICA	5.494	52.704
Magreb	2.667	18.762
Marruecos	**1.267**	**3.831**

Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

La intermodalidad necesaria para el paso del Estrecho de Gibraltar, provoca que la cuota marítima sea superior a sus datos reales, en perjuicio del transporte por carretera

El volumen de importaciones españolas por carretera desde Marruecos representa el 14% del total de las toneladas importadas por España desde dicho país.

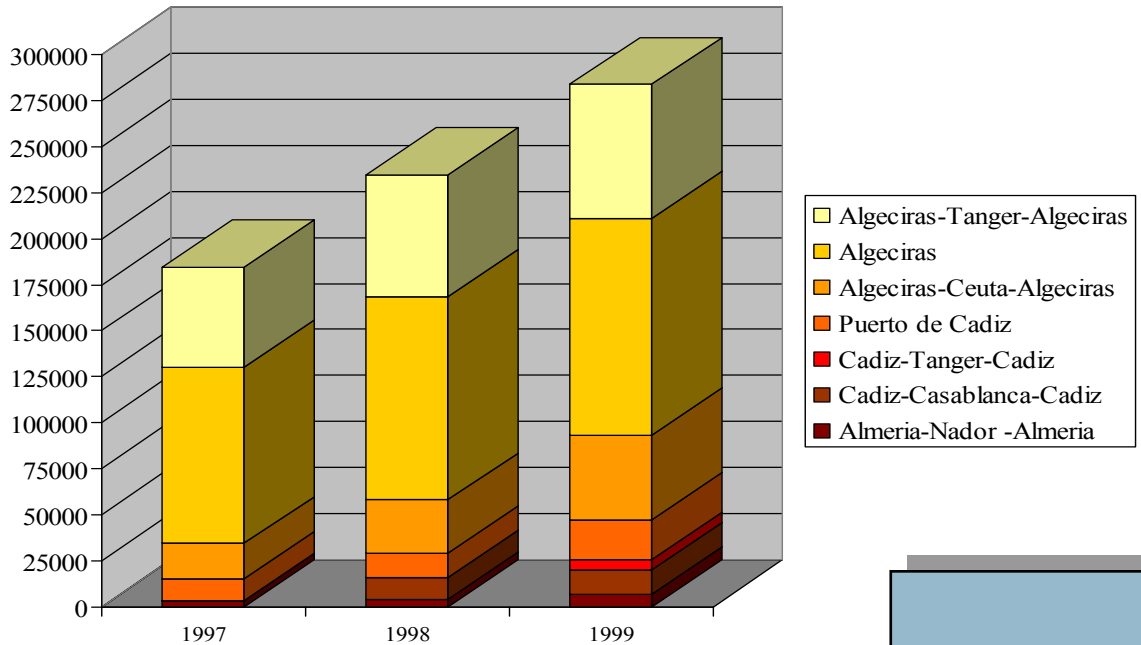
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. MAGREB

Mercancías transportadas por modos de transporte

- Estudios recientes llevados a cabo por Andersen muestran que el volumen total de vehículos de transporte de mercancías que cruza desde España a Africa ha aumentado progresivamente en los últimos años.

Tráfico de camiones España-Africa



1997	1998	1999
184.638	234.557	283.737

+ 27% + 21%

Africa cada vez adquiere una mayor importancia para el transporte de mercancías por carretera

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. MAGREB

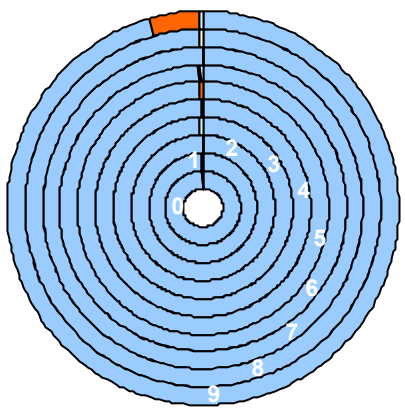
Mercancías transportadas por grupos de bienes. Exportación

- El transporte de mercancías por carretera no presenta actualmente altas cuotas en las relaciones comerciales entre España y el Magreb. En ambos casos es el transporte máritimo el modo más utilizado.
  - Las toneladas transportadas vía marítima generalmente distorsionan las transportadas por carretera debido a la necesidad de cruzar el Estrecho.
- El 98,9% de la **exportación** de mercancías a estos países se realiza por modo marítimo.
- Es el **grupo 9,** correspondiente a maquinaria, productos manufacturados y transacciones especiales, el único que presenta un nivel de **transporte por carretera ligeramente significativo** al alcanzar un porcentaje del 4% sobre el total de las exportaciones de dicho grupo.
- Asimismo, se exportan por carretera mercancías de los **grupos 0, 1, 5, 6 y 8**, si bien su importancia es marginal.

Mercancías exportadas desde España a Magreb por grupos de bienes y modos de transporte. Miles de toneladas, 1999

Grupo	MARITIMO	CARRETERA	AEREO
Grupo 0	254,7	1,0	0,0
Grupo 1	318,4	1,9	0,0
Grupo 2	9,2	-	-
Grupo 3	449,1	0,0	2,3
Grupo 4	7,9	0,0	-
Grupo 5	166,0	1,0	0,0
Grupo 6	614,0	1,1	2,2
Grupo 7	62,9	0,0	-
Grupo 8	374,9	0,6	0,1
Grupo 9	379,1	16,7	0,6
Total	2.636,3	22,4	5,2

Nota: Estos datos se ven desviados por la necesidad de paso del Estrecho de Gibraltar



Grupo	Mercancía
Grupo 0	Agrícolas y animales vivos
Grupo 1	Alimentarios y forrajes
Grupo 2	Combustibles y minerales sólidos
Grupo 3	Productos petrolíferos
Grupo 4	Minerales y desperdicios metalurgia
Grupo 5	Productos metalúrgicos
Grupo 6	Mineral. (bruto-manuf) y mat.construcc.
Grupo 7	Abonos
Grupo 8	Productos químicos
Grupo 9	Maquinaria, manufac y transcc. Espec.

Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

MARITIMO FERROCARRIL CARRETERA AEREO

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. MAGREB

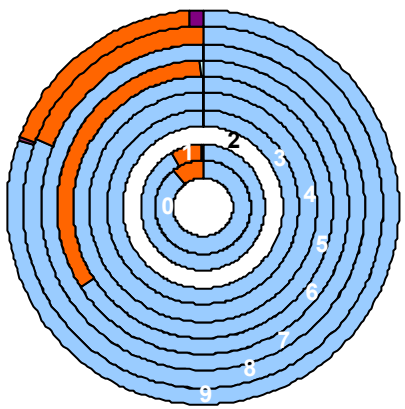
Mercancías transportadas por grupos de bienes. Importación

Mercancías importadas en España desde Magreb por grupos de bienes y modos de transporte. Miles de toneladas, 1999

Grupo	MARITIMO	CARRETERA	AEREO
Grupo 0	45,4	5,3	0,0
Grupo 1	168,0	14,9	0,4
Grupo 2	-	-	-
Grupo 3	9.615,1	-	-
Grupo 4	265,4	0,0	-
Grupo 5	73,2	0,1	-
Grupo 6	989,2	511,3	2,9
Grupo 7	2.199,0	-	-
Grupo 8	224,8	52,5	0,0
Grupo 9	39,6	8,9	0,6
Total	***13.619,8***	***593,0***	***3,8***

Nota: Las toneladas transportadas vía marítima generalmente distorsionan las transportadas por carretera debido a la necesidad de cruzar el Estrecho.

Grupo	Mercancía
Grupo 0	Agrícolas y animales vivos
Grupo 1	Alimentarios y forrajes
Grupo 2	Combustibles y minerales sólidos
Grupo 3	Productos petrolíferos
Grupo 4	Minerales y desperdicios metalurgia
Grupo 5	Productos metalúrgicos
Grupo 6	Mineral. (bruto-manuf) y mat.construcc.
Grupo 7	Abonos
Grupo 8	Productos químicos
Grupo 9	Maquinaria, manufac y transcc. Espec.



Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

MARITIMO FERROCARRIL CARRETERA AEREO

- La **importación** de mercancías se realiza de forma más **heterogénea**. Se utiliza mayoritariamente el transporte martítimo, como ocurre con las exportaciones al Magreb, pero se produce una mayor presencia del transporte por carretera.
- El porcentaje del transporte por carretera en los **grupos 6, 8 y 9**, minerales, materiales de construcción, productos químicos, maquinaria y transacciones especiales, representa el **34%, 19% y 18%** respectivamente.
- **También** se realiza transporte de mercancías por carretera de productos de los **grupos 0** (agrícolas y animales vivos) y **1** (alimentarios y forrajes), pero representan tan solo un 10,4 y 8,1% respectivamente.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

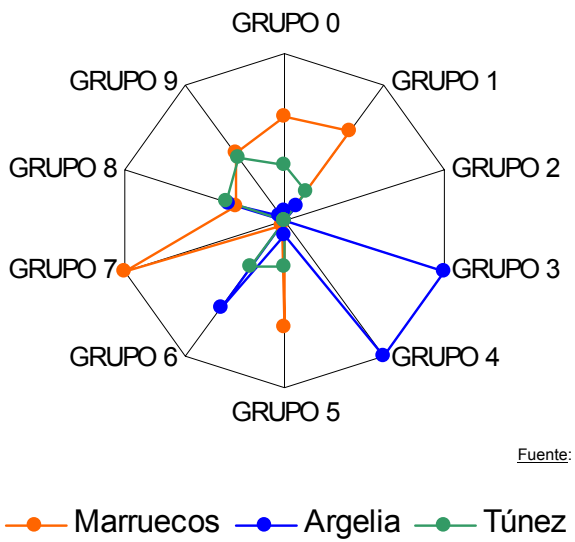
TRANSPORTE INTERNACIONAL. MAGREB

Grupos de bienes. Transporte por carretera

- Los datos relativos a 1999 muestran la importancia que tiene Marruecos como destino de las mercancías exportadas por carretera desde España al Magreb.
- **Marruecos** agrupa el mayor número de **toneladas españolas exportadas** a dichos países en los grupos **de abonos, productos agrícolas y animales vivos, alimentarios y forrajes, y productos metalúrgicos.**

Mercancías exportadas por carretera desde España a países del Magreb

1999, % de toneladas



Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

Grupo	Mercancía
Grupo 0	Agrícolas y animales vivos
Grupo 1	Alimentarios y forrajes
Grupo 2	Combustibles y minerales sólidos
Grupo 3	Productos petrolíferos
Grupo 4	Minerales y desperdicios metalurgia
Grupo 5	Productos metalúrgicos
Grupo 6	Mineral. (bruto-manuf) y mat.construcc.
Grupo 7	Abonos
Grupo 8	Productos químicos
Grupo 9	Maquinaria, manufac y transcc. Espec.

Exportación de mercancías. 1999, Miles de Tn				
Grupo	Marruecos	Argelia	Túnez	Resto Africa
0	1	0	0	2
1	1	0	0	3
5	1	0	0	3
6	0	1	0	2
8	0	0	0	1
9	8	1	8	5

Marruecos es el principal destino de las mercancías exportadas por carretera desde España al Magreb

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

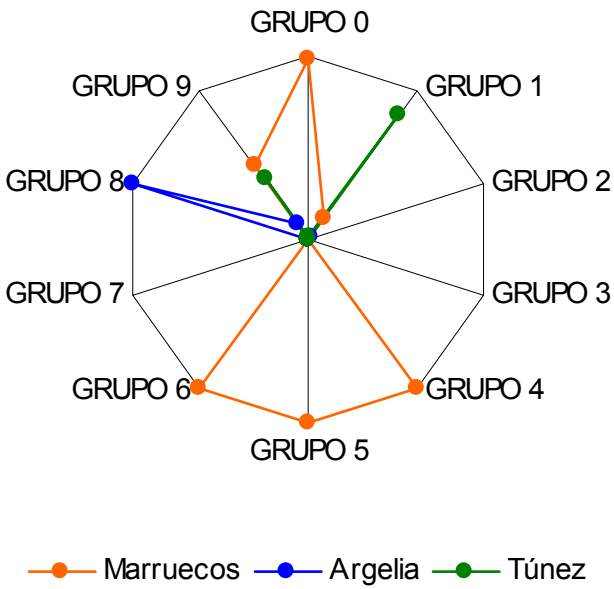
TRANSPORTE INTERNACIONAL. MAGREB

Grupos de bienes. Transporte por carretera

- La importancia de Marruecos en el transporte por carretera español con el Magreb, se ve reforzada atendiendo a los datos de importaciones.
  - La mayoría de las entradas de minerales y materiales de construcción desde el Magreb, provienen de **Marruecos.** Este país concentra, asímismo, la **importación de productos agrícolas y animales vivos, minerales, metalúrgicos, materiales de construcción y maquinaria, manufacturas y transacciones especiales.**

Mercancías importadas por carretera en España de países del Magreb

1999, % de toneladas



Grupo	Mercancía
Grupo 0	Agrícolas y animales vivos
Grupo 1	Alimentarios y forrajes
Grupo 2	Combustibles y minerales sólidos
Grupo 3	Productos petrolíferos
Grupo 4	Minerales y desperdicios metalurgia
Grupo 5	Productos metalúrgicos
Grupo 6	Mineral. (bruto-manuf) y mat.construcc.
Grupo 7	Abonos
Grupo 8	Productos químicos
Grupo 9	Maquinaria, manufac y transcc. Espec.

Importación de mercancías. 1999, Miles de Tn				
Grupo	Marruecos	Argelia	Túnez	Resto Africa
0	5	0	0	24
1	2	0	13	16
5	0	0	0	1
6	511	0	0	1
8	0	53	0	19
9	4	1	4	2

Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. MAGREB.

Conclusiones

- Las operaciones comerciales de España con los principales países que forman el Magreb, son origen del 35,6% de las importaciones y destino del 48,5% de las exportaciones españolas existentes con Africa.

> Los países del Magreb son el principal foco de comercio español con Africa

- El transporte marítimo es el modo en que actualmente se realizan la mayor parte de las relaciones comerciales entre España y Africa.
  - El transporte por carretera adquiere una mayor importancia en las relaciones con el Magreb pese a la distorsión en las cifras de reparto modal que supone el Estrecho de Gibraltar.

> El principal origen y destino del transporte español de mercancías por carretera con el Magreb es Marruecos

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. MAGREB.

Conclusiones

- La evaluación de la **progresión** tanto de las exportaciones como importaciones en los últimos años muestra **elevadas tasas de crecimiento**, que indican el incremento de las relaciones que se está produciendo con estos mercados emergentes.

> Existe una oportunidad de captación de cargas para el transporte por carretera tanto en las importaciones como en las exportaciones con Marruecos y el resto de países del Magreb

- El desarrollo de estrategías de comercialización, el conocimiento del mercado marroquí y las consecuencias de la mayor dimensión de las empresas españolas, supondrán una oportunidad para las empresas españolas de transporte por carretera.
- El acuerdo bilateral hipano-marroquí que está en vigor desde el año 1988, las especiales relaciones de este país con la Unión Europea con tratados recientes de cooperación y la posibilidad de operar con tráfico TIR en su territorio, han contribuido al **aumento de los tráficos españoles** con este área del continente africano.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN O DESTINO EN ESPAÑA. PAÍSES DEL ESTE

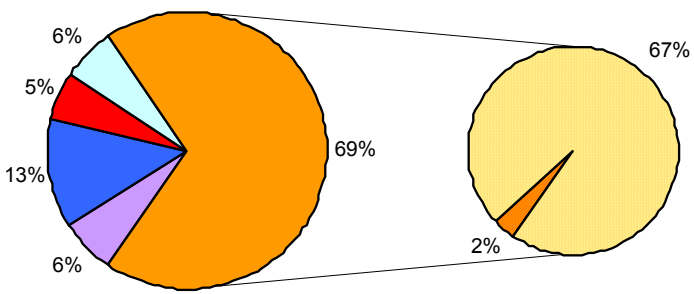
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. PAISES DEL ESTE

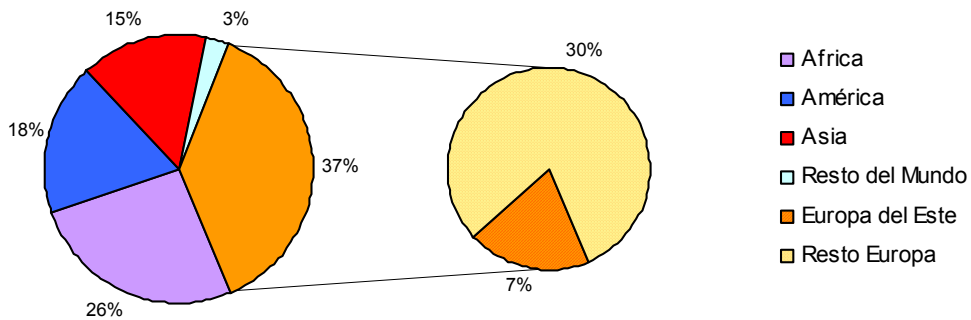
Mercancías transportadas por áreas geográficas

- Actualmente, los **países de Europa del Este** alcanzan el 2,38% de las salidas de mercancía con origen España (cualquier destino), así como el 7,16% de las entradas de mercancía con destino España (cualquier origen), lo que equivale a 1.981.280 y 14.796.649 toneladas exportadas e importadas respectivamente.
- La importancia de los Países del Este en el comercio español debe evaluarse según la progresión experimentada en los últimos años, observando su oportunidad de futuro como mercado para el transporte por carretera español

Exportaciones desde España por áreas geográficas. 1999. % miles de tn



Importaciones en España por áreas geográficas. 1999, % miles de tn



El mayor volumen de cargas importadas en España desde los Países del Este supone una oportunidad de captación de cargas de retorno para los transportistas españoles por carretera

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. PAISES DEL ESTE

Mercancías transportadas por áreas geográficas

- El volumen de las mercancías intercambiadas por España con los Países del Este en el año 2000 se sitúa en 2,5 millones de toneladas en exportaciones y 16,8 millones de toneladas en importaciones, habiendo sufrido en su conjunto incrementos del 64,3% en las importaciones y del 76,9% en las exportaciones.

- La evolución de los intercambios generados por España con los diferentes países es dispar, con crecimientos en algunos casos muy elevados partiendo de bases muy bajas. En las importaciones se producen algunos decrementos en los casos de Lituania, Rumanía, Bulgaria o Albania.

- Atendiendo al **valor económico** de las mercancías, se observa que en todas las relaciones existentes de importación y exportación, el valor de éstas refleja incrementos en el período analizado.

Toneladas	Importación en España			Exportación desde España		
	Año 1996	Año 2000	Crecimiento 96/00	Año 1996	Año 2000	Crecimiento 96/00
ESTONIA	43.639	241.427	453%	5.383	35.030	551%
LETONIA	32.603	67.175	106%	15.970	29.842	87%
LITUANIA	273.407	248.386	-9%	31.245	48.556	55%
POLONIA	468.238	793.280	69%	461.667	829.782	80%
REPUBLICA CHECA	100.036	238.295	138%	179.533	295.910	65%
ESLOVAQUIA	59.999	82.783	38%	43.740	104.198	138%
HUNGRIA	70.614	330.902	369%	67.695	190.013	181%
RUMANIA	770.973	692.476	-10%	73.648	101.419	38%
BULGARIA	531.952	359.743	-32%	17.406	71.190	309%
ALBANIA	2.995	401	-87%	5.847	63.972	994%
UCRANIA	501.259	1.352.088	170%	29.915	70.747	136%
BIELORRUSIA	19.374	96.646	399%	5.905	10.742	82%
MOLDAVIA	6.283	60.386	861%	2.188	4.673	114%
RUSIA	7.262.126	12.063.880	66%	350.745	343.820	-2%
ESLOVENIA	17.501	33.347	91%	41.586	153.929	270%
CROACIA	46.204	52.086	13%	52.422	79.566	52%
BOSNIA HERZEGOVINA	220	4.132	1778%	4.060	24.549	505%
YUGOSLAVIA SER MON	0	47.000	9%	23.000	37.909	65%
MACEDONIA	10.368	27.934	169%	5.438	11.604	113%

Millones de pesetas	Importación en España			Exportación desde España		
	Año 1996	Año 2000	crecimiento 96/00	Año 1996	Año 2000	crecimiento 96/00
ESTONIA	1.143	29.356	2468%	1.658	5.173	212%
LETONIA	1.550	2.589	67%	1.786	6.031	238%
LITUANIA	7.429	15.880	114%	5.841	11.096	90%
POLONIA	36.957	93.293	152%	79.295	167.141	111%
REPUBLICA CHECA	22.792	89.182	291%	45.427	105.964	133%
ESLOVAQUIA	7.874	20.040	155%	13.936	47.170	238%
HUNGRIA	42.659	108.287	154%	31.353	88.220	181%
RUMANIA	17.736	28.624	61%	14.664	19.751	35%
BULGARIA	19.414	21.495	11%	3.958	16.287	311%
ALBANIA	210	272	30%	457	2.522	452%
UCRANIA	16.622	40.724	145%	8.002	14.365	80%
BIELORRUSIA	982	2.582	163%	1.370	2.617	91%
MOLDAVIA	544	2.915	436%	1.257	1.064	-15%
RUSIA	172.724	405.351	135%	75.008	96.002	28%
ESLOVENIA	6.719	16.877	151%	22.191	44.826	102%
CROACIA	1.642	4.539	176%	8.970	18.283	104%
BOSNIA HERZEGOVINA	45	492	993%	1.013	4.448	339%
YUGOSLAVIA SER MON	0	3.343	-	-	4.967	-
MACEDONIA	1.803	2.065	15%	1.001	2.368	137%

Fuente: Base de datos ESTANCOM (ICEX).

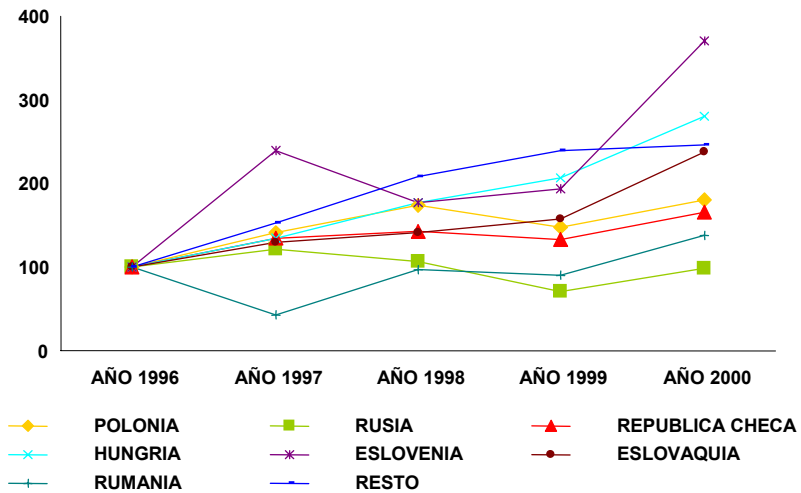
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. PAISES DEL ESTE

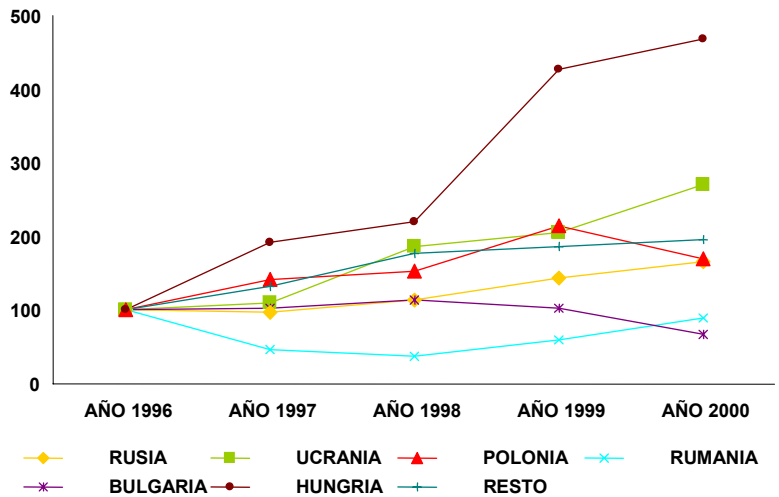
Mercancías transportadas por áreas geográficas

- Los **crecimientos experimentados** por los principales países de origen y destino de cargas en volumen de toneladas de mercancía transportada en el período comprendido entre 1996 y 2000, son los siguientes:

Evolución de las exportaciones desde España
1996-2000, toneladas
(base 1996=100)



Evolución de las importaciones en España
1996-2000, toneladas
(base 1996=100)



Fuente: Base de datos ESTANCOM (ICEX).

- Se observan **elevados crecimientos de forma generalizada** en todos los tráficos existentes.

La oportunidad de captación de cargas de retorno para los transportistas españoles por carretera aumenta

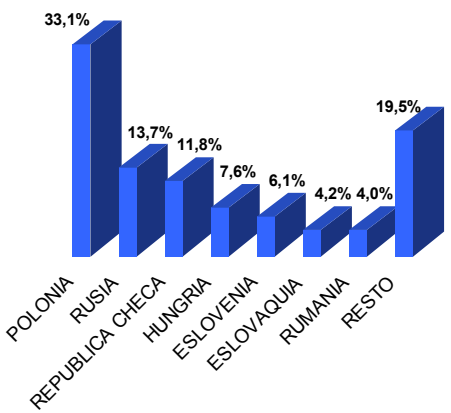
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. PAISES DEL ESTE

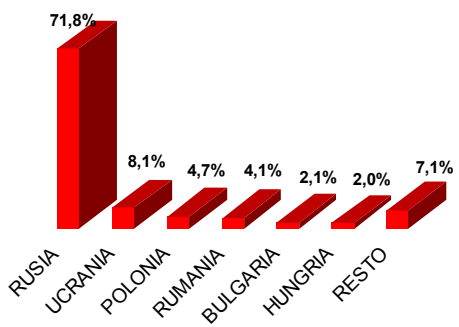
Mercancías transportadas por áreas geográficas

- **Las actividades comerciales españolas con los países del Este en volumen de toneladas se distribuyen de forma muy concentrada**, si bien podemos destacar que:
  - Existe una **mayor dispersión de las exportaciones**, pero aún así, los siete principales países receptores de carga española (Polonia, Rusia, Rep. Checa, Hungría, Eslovenia, Eslovaquia y Rumanía) suponen más del 80% de las exportaciones españolas.
  - El 71,8% de las **importaciones** proceden de Rusia, englobando más de 12 millones de toneladas. La suma de los seis países más importantes de procedencia de la carga española, Rusia,Ucrania, Polonia, Rumanía, Bulgaria y Hungría, representa el 92,9% de las toneladas importadas.

Exportaciones desde España a los Países del Este
2000, toneladas



Importaciones en España de los Países del Este
2000, toneladas



Fuente: Base de datos ESTANCOM (ICEX).

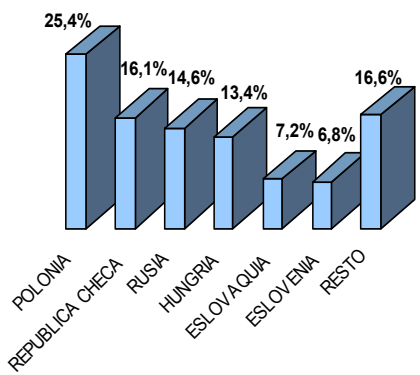
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. PAISES DEL ESTE

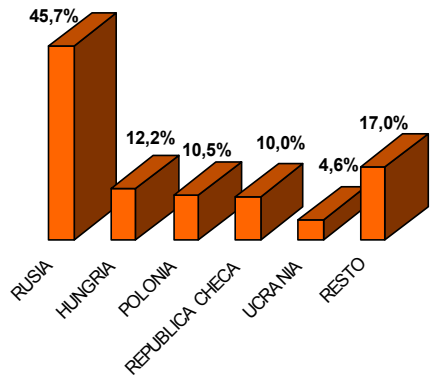
Mercancías transportadas por áreas geográficas

- Atendiendo al **valor monetario de las mercancías** intercambiadas, se observa un comportamiento similar al analizado en términos de toneladas, con una elevada concentración en pocos países.
  - Los **seis principales países** a los que **exporta** España en Europa del Este, suponen el **83,4%** del total de la facturación.
  - Los **cinco países importadores principales** concentran el **83%** del valor de las mercancías intercambiadas.

Exportaciones desde España a los Países del Este
2000, Valor económico en porcentaje



Importaciones en España de los Países del Este
2000, Valor económico en porcentaje



Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. PAISES DEL ESTE

Mercancías transportadas por modos de transporte

- Las relaciones comerciales entre España y Europa del Este se realizan utilizando diferentes modos principales de transporte según sean importaciones o exportaciones.

La carretera transporta el 67% de las mercancías exportadas por España a los Países del Este

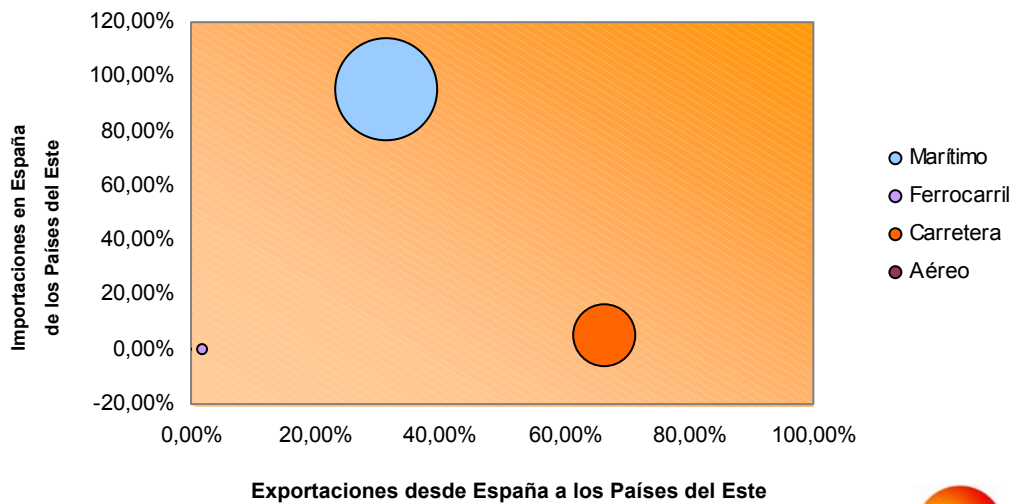
Reparto modal de las salidas y entradas de mercancías desde España con los Países del Este. 1999, miles de toneladas

Países del Este	Exportaciones	Importaciones
Maritimo	614	14.091
Ferrocarril	36	6
Carretera	1.297	694
Aéreo	2	2
TOTAL	***1.981***	***14.797***

- Las importaciones de mercancías de Países del Este se realizan fundamentalmente mediante transporte marítimo, el cuál supone el 95% de las toneladas transportadas, frente a la cuota por carretera que asciende a un 5%.
  - La tipología de mercancías importadas por España desde estos países provoca este uso mayoritario del transporte marítimo.

El transporte marítimo representa el 95% de las toneladas importadas por España desde los Países del Este

Reparto modal de las salidas y entradas de mercancías desde España con los Países del Este. 1999, toneladas



Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Fomento

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. PAISES DEL ESTE

Mercancias transportadas por grupos de bienes. Exportación

El transporte por carretera es el principal modo de exportación de mercancías a los Países del Este

Los principales productos exportados son los agrícolas y animales vivos asi como la maquinaria, manufacturas y las transacciones especiales

- **Otros productos** como los alimentarios y forrajes, metalúrgicos, minerales y materiales de construcción y los productos químicos, que presentan también cuotas de participación del modo carretera muy **significativas.**

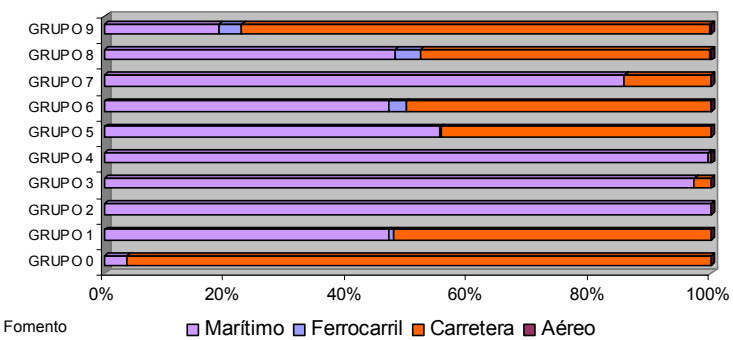
- Los productos de los **grupos 2, 3 y 4** que hacen referencia a combustibles, productos petrolíferos y minerales y desperdicios metalúrgicos, se exportan casi en su totalidad por vía marítima, no obstante su importancia es **marginal** dentro de la totalidad de las exportaciones españolas a estos países.

Grupo	Mercancía
Grupo 0	Agrícolas y animales vivos
Grupo 1	Alimentarios y forrajes
Grupo 2	Combustibles y minerales sólidos
Grupo 3	Productos petrolíferos
Grupo 4	Minerales y desperdicios metalurgia
Grupo 5	Productos metalúrgicos
Grupo 6	Mineral. (bruto-manuf) y mat.construcc.
Grupo 7	Abonos
Grupo 8	Productos químicos
Grupo 9	Maquinaria, manufac y transcc. Espec.

Mercancías exportadas desde España por clase de producto y modos de transporte, miles toneladas, 1999.

Grupo	Marítimo	Ferrocarril	Carretera	Aéreo
Grupo 0	21,3	0,0	553,1	0,3
Grupo 1	127,8	2,3	142,2	0,1
Grupo 2	13,2	-	0,0	0,0
Grupo 3	56,2	-	1,5	0,1
Grupo 4	18,6	-	0,1	0,0
Grupo 5	16,3	0,0	13,1	0,0
Grupo 6	203,8	12,8	218,8	0,0
Grupo 7	0,0	-	0,0	-
Grupo 8	88,4	7,7	88,2	0,3
Grupo 9	68,7	13,6	279,8	1,1
Total	*614,4*	*36,5*	*1.296,9*	*2,0*

Mercancías exportadas desde España por clase de producto y modos de transporte, % toneladas, 1999.



Fuente: Ministerio de Fomento

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. PAISES DEL ESTE

Mercancías transportadas por grupos de bienes. Importación

Las principales mercancías importadas en España de los Países del Este por vía marítima son productos petrolíferos y desperdicios metalúrgicos

- Las mercancias **importadas por carretera** se centran fundamentalmente en los productos agrícolas y animales vivos, así como la maquinaria, manufacturas y transacciones especiales.
- De forma mucho más residual, también se realiza transporte por carretera de productos de los grupos 8 ,1 y 5 que hacen referencia a productos químicos, alimentarios y forrajes y productos metalúrgicos respectivamente.

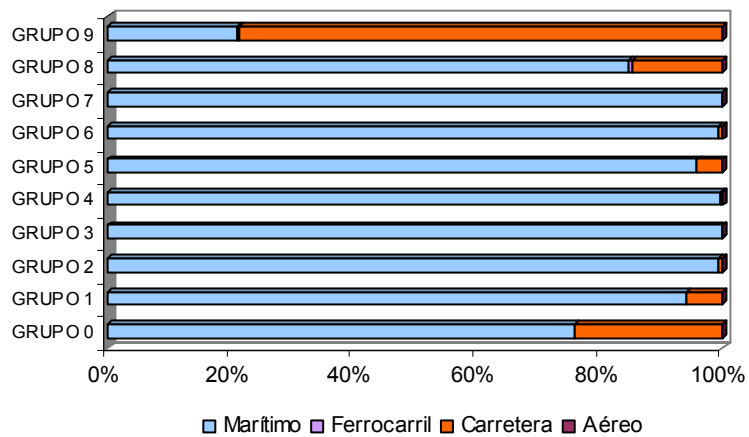
Grupo	Mercancía
Grupo 0	Agrícolas y animales vivos
Grupo 1	Alimentarios y forrajes
Grupo 2	Combustibles y minerales sólidos
Grupo 3	Productos petrolíferos
Grupo 4	Minerales y desperdicios metalurgia
Grupo 5	Productos metalúrgicos
Grupo 6	Mineral. (bruto-manuf) y mat.construcc.
Grupo 7	Abonos
Grupo 8	Productos químicos
Grupo 9	Maquinaria, manufac y transcc. Espec.

Hay mercancías que se importan por vía marítima que se pueden captar por el transporte por carretera

Mercancías importadas en España por clase de producto y modos de transporte, miles toneladas, 1999.

Grupo	Marítimo	Ferrocarril	Carretera	Aéreo
Grupo 0	423,3	0,1	133,6	0,1
Grupo 1	430,5	0,8	26,4	0,0
Grupo 2	1.791,5	-	12,9	0,0
Grupo 3	6.984,2	-	1,1	-
Grupo 4	1.242,3	0,0	3,8	-
Grupo 5	1.222,7	-	51,6	1,1
Grupo 6	870,6	-	6,3	0,0
Grupo 7	497,2	-	0,0	-
Grupo 8	530,0	4,1	92,0	0,0
Grupo 9	99,1	1,3	365,9	0,7
Total	*14.091,4*	*6,3*	*693,7*	*1,9*

Mercancías importadas en España por clase de producto y modos de transporte, % toneladas, 1999.



Fuente: Ministerio de Fomento

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

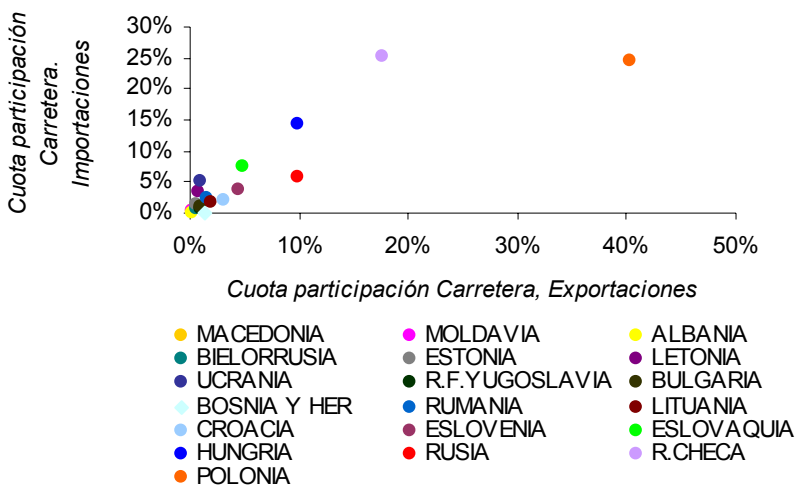
TRANSPORTE INTERNACIONAL. PAISES DEL ESTE

Zonas geográficas. Transporte por carretera

- **Polonia, República Checa, Hungría y Rusia** presentan las cuotas de participación más significativas en las exportaciones e importaciones de transporte de mercancías por carretera de España hacia los distintos países del Este de Europa.

La captación de carga de retorno se pone de manifiesto principalmente en Polonia y Rusia, y én la mayoría de los grupos de bienes excepto en el de maquinaria, manufactura y transacciones especiales (Grupo 9)

Importancia de los Países del Este en función de la cuota de participación del transporte por carretera en el comercio exterior con España. % toneladas, 1999.



Miles de toneladas (1999)	Exportación desde España		Importación en España	
	Carretera	Total	Carretera	Total
MACEDONIA	2	7	2	15
MOLDAVIA	2	4	3	22
ALBANIA	2	69	0	0
BIELORRUSIA	7	8	5	160
ESTONIA	9	14	9	210
LETONIA	9	27	24	117
UCRANIA	12	57	34	1.006
R.F.YUGOSLAVIA	12	49	4	58
BULGARIA	12	69	7	544
BOSNIA Y HER	17	17	0	0
RUMANIA	19	67	17	464
LITUANIA	24	46	12	187
CROACIA	40	102	13	53
ESLOVENIA	58	78	26	30
ESLOVAQUIA	63	68	53	59
HUNGRIA	128	138	99	301
RUSIA	129	248	40	10.377
R.CHECA	229	235	176	194
POLONIA	522	676	170	1.001
TOTAL	***1.297***	***1.981***	***694***	***14.797***

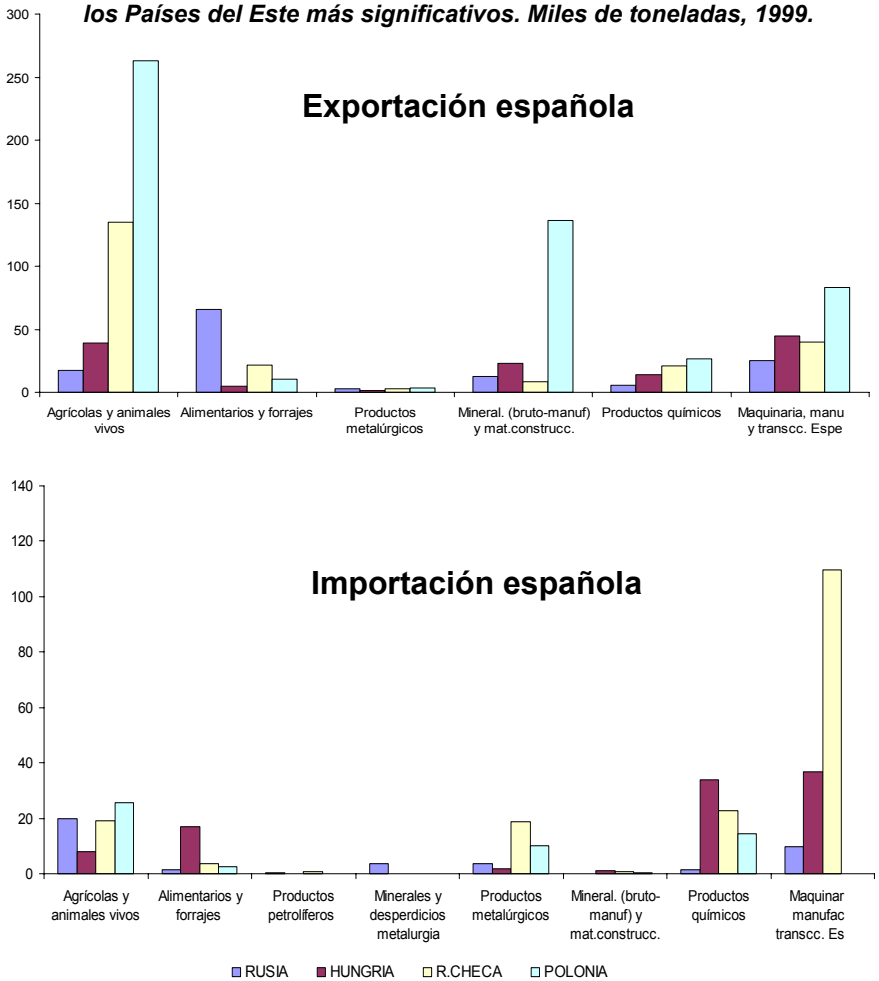
Fuente: Ministerio de Fomento

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. PAISES DEL ESTE

Grupos de bienes. Transporte por carretera

Mercancías exportadas e importadas por carretera entre España y los Países del Este más significativos. Miles de toneladas, 1999.



Fuente: Ministerio de Fomento

- Atendiendo al volumen de **mercancías exportadas desde España por carretera** a los Países del Este, se observa que:
  - **Polonia** recibe el mayor número de toneladas exportadas españolas de productos agrícolas y animales vivos, así como de minerales y materiales de construcción.
  - Asimismo, la **República Checa** presenta niveles de compras de productos agrícolas y animales vivos, maquinaria, manufacturas y transacciones especiales procedentes de España.
- Los principales países de **origen de las mercancías importadas en España** por carretera de los Países del Este son:
  - **Polonia** es el principal suministrador de los países del Este a España de maquinaria, manufacturas, productos agrícolas y animales vivos.
  - **Hungría**, es el principal suministrador de los países del Este a España de productos químicos, alimentos y forrajes, mientras que la **República Checa** lo es de productos metalúrgicos.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

TRANSPORTE INTERNACIONAL. PAISES DEL ESTE

Conclusiones

- Los **intercambios** con los países del Este han evolucionado en los últimos años mostrando grandes tasas de **crecimiento** que indican la importancia de estos países como destino de productos de exportación españoles o como fuente de procedencia de las mercancías que penetran en el mercado español.

El incremento del intercambio comercial entre España y los países del Este genera incremento en el transporte de mercancías

- Las **relaciones comerciales** españolas con los países del Este en el año 2000 han supuesto:
  - Exportaciones por valor de 658.295 millones de pesetas, que significan un tráfico de 2,5 millones de toneladas.
  - Importacíones por valor de 16,8 millones de toneladas, y un importe de 887.906 millones de pesetas.
- **Polonia, República Checa, Hungría y Rusia** son los países de este área con los que España mantiene, en la actualidad, una relación comercial más estrecha. Además, **Eslovaquia y Eslovenia** presentan niveles significativos de actividad en los tráficos de exportaciones españolas, al igual que ocurre con **Ucrania** como origen de cargas hacia el mercado español.
- Esta situación es aún más llamativa teniendo en cuenta que las **importaciones** de mercancías a España desde los países del Este son **7,5 veces superiores** a las mercancías que a estos países se exportan.

Las exportaciones de mercancías a estos países se realiza de forma mayoritaria por carretera, si bien casi la totalidad de las mercancías importadas se transportan marítimamente. En valores absolutos, el transporte por carretera supuso en el año 1999 1.297.000 toneladas exportadas mientras que se importan 694.000 toneladas, con lo que se demuestra la existencia de oportunidades de cargas de retorno.

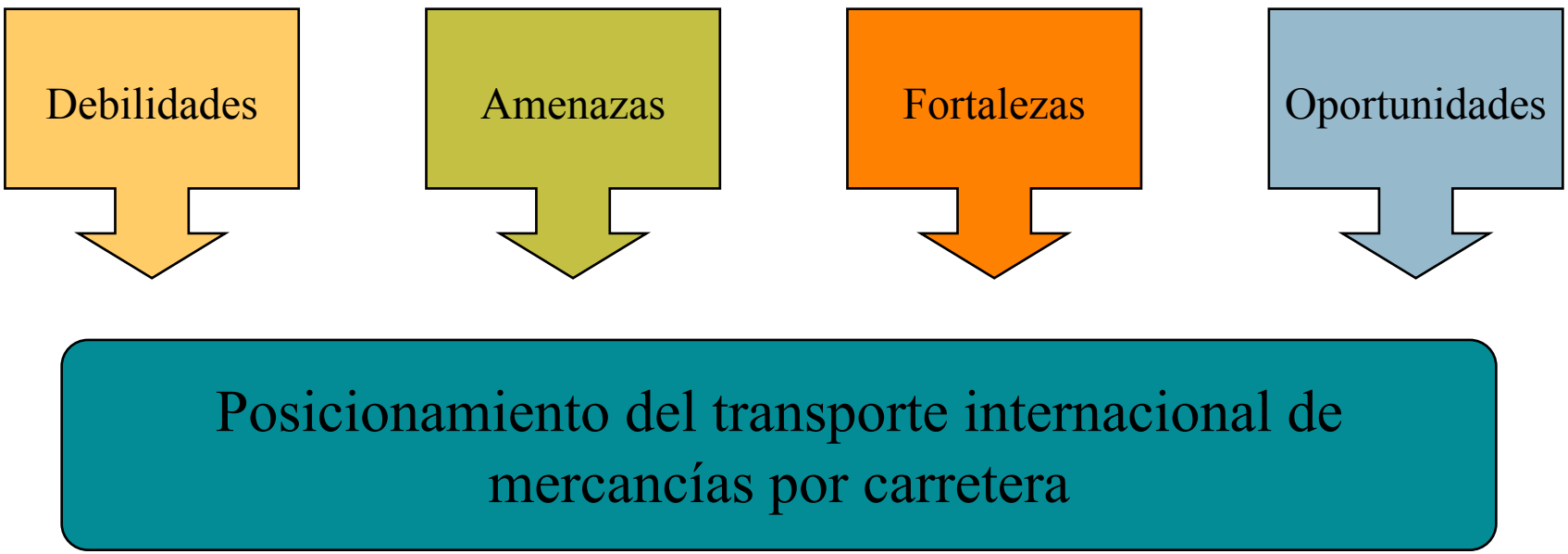
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

POSICIONAMIENTO DE LA CARRETERA FRENTE AL RESTO DE MODOS DE TRANSPORTE

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO

- El análisis del reparto modal en el transporte internacional de mercancías, los orígenes y destinos de este transporte internacional y la evolución de los tráficos de mercancías en los últimos años, permiten tener una imagen fiel del entorno en que se va a desarrollar el transporte internacional en el futuro.
- Para ello se va a realizar un análisis DAFO consistente en examinar aquellos aspectos que se pueden considerar Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades para el transporte internacional de mercancías por carretera frente al resto de modos de transporte.



© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Debilidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

Elevado coste unitario frente a otros modos

- El coste del transporte de mercancías sitúa a la carretera como un modo más caro que el transporte ferroviario y marítimo, pero con un coste inferior al del transporte aéreo.
  - El coste medio por kilómetro del transporte de una tonelada por carretera supone ocho céntimos de euro, frente a los cinco céntimos del ferrocarril y los 1,25 céntimos del transporte marítimo

Dificultad de accesibilidad a infraestructuras de transporte

- La falta de convicción y entusiasmo general para convertir a España en un centro de distribución global europeo que pueda competir con los grandes centros vertebradores de tráficos de centro Europa, provoca que las vías de acceso a las infraestructuras vertebradoras del transporte intermodal (puertos, aeropuertos, plataformas logísticas) en España no sean óptimas para permitir la distribución de mercancías desde ellas.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Debilidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

Restricciones al tráfico

- La existencia de múltiples Administraciones con competencias sobre la gestión del tráfico por carretera, provoca acciones desiguales hacia el transporte de mercancías.
  - Las restricciones al tráfico impulsadas por las autoridades locales en Francia y en el País Vasco (días festivos y el periodo comprendido entre las 22h del sábado a las 22h del domingo), o las que se imponen en los accesos a algunas grandes ciudades (horarios, dimensiones de los vehículos) dificultan el tránsito de mercancías por carretera.

Competitividad del transporte marítimo de corto recorrido

- El transporte de mercancías en Europa se realiza mayoritariamente por carretera. Sin embargo, la existencia de líneas regulares marítimas mundiales que llegan a diversos puertos europeos y los tráficos feeder marítimos intraeuropeos privan a los transportistas por carretera de tráficos que podrían realizarse en sus vehículos.
  - A modo de ejemplo podemos señalar los tráficos marítimos de Palermo-Valencia y Cádiz-Florencia entre otros.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Amenazas

Debilidades | **Amenazas** | Fortalezas | Oportunidades

Política Europea

- La política de la Unión Europea tiene como objetivo favorecer los medios de transporte distintos de la carretera, apoyando principalmente al ferrocarril y buscando la intermodalidad como fórmula para:
  - Reducir la congestión y contaminación existentes preservando el Medio Ambiente.
  - Llegar a una tarificación equitativa en la cual cada medio de transporte sufrague sus infraestructuras repercutiéndoles todos los costes externos en que incurran.

Dependencia de recursos humanos

- Las empresas de transporte por carretera gestionan con dificultad sus recursos humanos debido a:
  - La gran escasez de personal dispuesto a realizar viajes al extranjero, lo que obliga a pagar elevados salarios.
  - La formación de los conductores es poco adecuada y dificulta el desarrollo de rutas fuera de España, por problemas de comunicación (idioma), falta de iniciativa ante nuevas situaciones (acceso a nuevas ciudades y busqueda de emplazamiento de los puntos de carga y descarga), etc.
    - ✓ La consecuencia de esta situación es una excesiva dependencia de las preferencias de los conductores a la hora de prestar sus servicios.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Amenazas

Debilidades | **Amenazas** | Fortalezas | Oportunidades

Saturación de infraestructuras de tránsito y aduanas

- Pese al constante desarrollo y construcción de infraestructuras para el tránsito a través de accidentes orográficos (túneles, ferries, etc) y aduanas, éstas no se encuentran preparadas para absorber los crecimientos que se derivan del nuevo escenario económico europeo y global (globalización, mayores tráficos, etc.).
  - Sus problemas de saturación irán en constante aumento si se cumplen las previsiones de aumento de flujos de carga.

Liberalización del transporte ferroviario

- Como consecuencia de las políticas de la Unión Europea que fomentan la libre competencia en sus estados miembros, se producirá la liberalización del uso de las infraestructuras ferroviarias.
- Esta situación, que se hará efectiva a partir de 2003, permitirá la entrada de operadores que gestionen de forma más eficiente sus recursos y por lo tanto presten un servicio más eficaz.
  - El nuevo escenario está empujando a los operadores actuales a ofrecer mejores y novedosos productos a sus clientes, adecuados a las necesidades reales existentes (establecimiento de servicios regulares de larga distancia y trenes cliente de Renfe).
  - Además se están incorporando nuevas tecnologías, para la información al cliente y la gestión de los servicios.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Amenazas

Debilidades | **Amenazas** | Fortalezas | Oportunidades

Posicionamiento de la competencia modal

- La liberalización y mayor competencia que se aprecia cada vez más entre todas las empresas europeas, independientemente de su sector de actividad, se ve también reflejada en el transporte.
  - Los operadores de los diferentes modos de transporte tratan de ofrecer servicios a sus clientes que reporten valor añadido tanto a las mercancías que transportan como a su actividad en el proceso logístico de transporte, realizando actividades complementarias.

Abaratamiento general de los precios ofertados en otros modos

- Como consecuencia de la futura liberalización del transporte ferroviario, el resto de modos estarán obligados a ofrecer precios más competitivos.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Fortalezas

Debilidades | Amenazas | **Fortalezas** | Oportunidades

Tendencias de los últimos años

- El transporte internacional de mercancías por carretera es el modo de transporte más utilizado en los últimos años, aumentando el número de toneladas transportadas cada año tanto en la Unión Europea como en los países del Este o Magreb.

Competitividad

- La empresa cargadora trata de realizar el transporte de sus productos y materias primas de la forma más económica y rápida y con calidad.
  - El transporte de mercancías por carretera ofrece el servicio más competitivo, con períodos de entrega razonables a un precio moderado para una mercancía que tiene mayor valor en destino que en origen.

Apoyo a las nuevas tendencias industriales

- El transporte por carretera ofrece un servicio que se ajusta mejor a las nuevas tendencias industriales (stock 0, entregas en tiempos límite, etc.) y a la actividad de los clientes.
  - Facilita un servicio “Puerta a Puerta” gracias a sus extensas redes de comunicación, frente a otros modos que por limitaciones de sus infraestruturas sólo pueden prestar los servicios entre los grandes centros de origen y destino, necesitando el transporte por carretera para la distribución.
  - Se adapta mejor a las necesidades de los clientes prestándoles servicios con mejores frecuencias así como mayor flexibilidad para llevar a cabo pedidos de ultima hora.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Fortalezas

Debilidades | Amenazas | **Fortalezas** | Oportunidades

Adaptabilidad

- La versatilidad de los vehículos y la alta capacidad de respuesta a las fluctuaciones de la demanda facilita que:
  - Se requieran menores inversiones para disponer de una flota adecuada al transporte de una gran diversidad de productos.
  - Se pueda operar con una gran variedad de cargas o iniciar nuevas rutas sin que sea necesario realizar grandes desembolsos económicos.

Intermodalidad

- La carretera es el medio complementario del resto de modos de transporte para la actividad intermodal, por lo que su desarrollo no supondrá una pérdida de importancia para la carretera.
  - Gracias a ello se pueden crear grandes hubs que aprovechen esta complementariedad distribuyendo mercancías por carretera en forma de cabotaje.
  - Cualquiera de los otros modos de transporte necesita del transporte por carretera para la distribución final hasta el cliente

Confianza de los cargadores

- Los cargadores comparten la opinión de que el transporte de sus mercancías es más seguro por carretera que por otros medios. Es por esta razón por la que muestran escepticismo ante el impulso desde la Administración de otras formas de transporte.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Oportunidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

Nuevas técnicas de organización del transporte

- Se está produciendo la puesta en marcha de forma generalizada de nuevas prácticas o medidas que aumentan la competitividad de las empresas de transporte por carretera.
  - Están en marcha planes apoyados por la Administración para lograr estos objetivos, como es el caso del Plan de Gestión de cabezas tractoras en el Estrecho de Gibraltar, que facilitará el aprovechamiento de los recursos materiales y la minimización de tiempos muertos.
  - La gestión más apropiada de los recursos (cabezas tractoras, personal, etc.) aumenta la eficiencia de las empresas.
  - Se utilizan recursos que aumentan la eficiencia de las operaciones (el tren de carreteras permite el transporte de mayores cantidades de producto, remolques que facilitan la flexibilidad, etc.)

Externalización de servicios de los cargadores

- La voluntad creciente de las empresas cargadoras de externalizar todas aquellas actividades que no sean meramente productivas ofrece a las empresas de transporte la posibilidad de ofrecer servicios complementarios a la actividad de transporte de cargas (almacenamiento, etiquetado, distribución al cliente final, etc.)

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Oportunidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

Oportunidades para las alianzas

- La variante, creciente y más concisa demanda de servicios por parte de las empresas cargadoras exige cada vez más una mayor cobertura geográfica europea y un servicio integral (tanto transporte como el resto de actividades logísticas).
  - La alianza con otras empresas de transporte permitirá a las empresas disponer de la dimensión y los servicios necesarios para cubrir estas expectativas, pudiendo establecer de forma conjunta nuevas redes de comercialización.

Captación de carga aérea

- El uso cada vez más frecuente del camión aéreo (carga con manifiesto aéreo transportada por carretera) para los tráficos de cabotaje, es una de las principales causas del bajo crecimiento de los tráficos intraeuropeos de modo aéreo. Además el aumento en las exigencias de seguridad en el transporte aéreo provocará que los plazos de entrega se incrementen para aquellas cargas transportadas en aeronaves de pasajeros, perdiendo una de las principales ventajas de este modo de transporte.

Mejora de costes

- La creación de economías de escala entre los diferentes operadores de transporte por carretera optimizaría la actual estructura de coste y posibilitaría una mejora competitiva respecto a otros modos.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Oportunidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | **Oportunidades**

Aplicación de nuevas tecnologías

- La aplicación de las nuevas tecnologías a las empresas de transporte permite mejorar tanto la eficiencia (conocimiento en tiempo real de la situación de sus vehículos y las cargas transportadas, etc), como la calidad del servicio ofrecido (tracking por parte del cliente) o la seguridad en los envíos.
  - Todo ello incide en lograr un servicio de mayor calidad con un menor coste.

Bajos estándares actuales de calidad en el transporte ferroviario

- El Libro Blanco indica la dificultad que tiene el transporte ferroviario para prestar un servicio con una calidad mínima, por el hecho de compartir las vías para el transporte de viajeros y mercancías.
  - La prioridad que se da al transporte de viajeros provoca dilatados plazos de entrega, una fiabilidad muy reducida y, en general, un servicio de baja calidad.

Mejoras medioambientales

- El transporte por carretera resulta actualmente menos agresivo con el medio ambiente, dado que los fabricantes tienden ahora hacia la fabricación de motores de vehículos más ecológicos (Euro II, Euro III y otros).

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados