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 IV
Oferta de transporte internacional

Diciembre 2001

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

CONTENIDO

- **INTRODUCCIÓN**
- **LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**
  - Tamaño del mercado
  - Presencia extranjera
  - Tipología de servicios
  - Importancia de las actividades por áreas geográficas
- **LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**
  - Tamaño del mercado
  - Importancia del transporte internacional
  - Facturación
  - Tamaño de plantilla
  - Parque de vehículos
  - Clientes
  - Carga
  - Destinos

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

CONTENIDO

- **LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA(continuación)**
  - Cabotaje
  - Agentes de comercialización
  - Centros de relevo
  - Mercados atractivos
  - Dificultades operativas de las empresas en el extranjero
  - Posibles medidas de apoyo del Ministerio de Fomento
  - Estrategia de expansión internacional
  - Conclusiones
- **ACCIONARIADO E INVERSIONES: EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL Y OPERADORES LOGÍSTICOS**
  - Movimientos del mercado
  - Accionistas
  - Inversiones
- **POSICIONAMIENTO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA**

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

INTRODUCCIÓN

- A lo largo del presente documento se realiza un análisis de las empresas españolas que operan en el mercado internacional, dentro del estudio "***El transporte de mercancías por carretera en vehículos españoles en Europa y Marruecos***".
- Para el desarrollo del análisis, se incluyen **todas las empresas de transporte internacional**, independientemente de que únicamente realicen funciones de transporte de carga o aporten un valor añadido a las mercancías que transportan, al complementar el desplazamiento de las mismas con actividades logísticas.
- Los objetivos que se pretenden con este documento son:
  - Disponer de una imagen del sector de transportes de mercancías por carretera.
  - Realizar un análisis en profundidad de las empresas de transporte de mercancías por carretera, dedicadas en mayor o menor medida al transporte internacional.
  - Conocer el posicionamiento de las empresas de transporte para el desarrollo de la actividad internacional.
- Para el mejor conocimiento de las empresas de transporte internacional por carretera, se ha realizado una **encuesta** a 540 empresas de transporte, con un índice de respuesta al cuestionario del **34,4%.**
  - A partir de los datos del RETIM, que comprenden las empresas de transporte españolas con alguna autorización para realizar transporte de mercancías en el extranjero, independientemente del tipo de autorización de que dispongan, se realizó la selección de los receptores del cuestionario.
  - El objetivo de esta selección fue abarcar el mayor porcentaje de la facturación total existente por transporte internacional, por lo que la selección aleatoria definitiva comprendió los siguientes porcentajes y número de empresas
    - ✓ La totalidad de las empresas de transporte con 20 o más copias certificadas, que supone 371 empresas.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

INTRODUCCIÓN

- ✓ El 10% de las empresas que disponen de un número de copias certificadas de las autorizaciones comprendido entre 10 y 19, que representa 65 empresas.
- ✓ 104 empresas de transporte con menos de diez copias certificadas de su autorización de transporte internacional que representa el 0,5% de las empresas de transporte internacional de menor tamaño.

Segmento	Universo	Muestra	Porcentaje
20 o más autorizaciones	371	371	100%
Entre 10 y 19 autorizaciones	666	66	10%
Menos de 10 autorizaciones	21218	103	0,50%

- ❖ Esta muestra se considera representativa del sector del transporte internacional en base a la siguiente consideración:
  - ☛ Los porcentajes de las empresas que han respondido a las encuestas, están perfectamente en línea con los del análisis sectorial de Transporte XXI, que se utiliza como imagen de las tendencias generales y modelos de las empresas dedicadas de forma conjunta al transporte de mercancías y operaciones logísticas.

Segmento	Encuesta Tte. XXI	Encuesta Andersen
Inferior a 5.000	90,6%	91,9%
Entre 5.000 y 10.000	4,2%	4,6%
Superior a 10.000	5,2%	3,5%

Nota: En millones de pesetas

- ✓ Por ello, podemos aceptar nuestra muestra como imagen de las empresas que realizan transporte internacional de mercancías por carretera.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

INTRODUCCIÓN

- Para la realización de este documento se han utilizado diversas fuentes y herramientas de trabajo, entre las que se incluyen:
  - La información obtenida en la encuesta realizada.
    - ✓ En el anexo 1 de este documento se explica la metodología seguida para la realización de ésta y se adjunta una muestra de la misma.
  - Sesión InterAct llevada a cabo con transportistas. A ella se convocó a representantes de asociaciones de transportistas y empresas del sector.
    - ✓ Fruto de dicha mesa de trabajo son las opiniones recogidas dentro del Anexo 2 del presente documento.
  - Otras fuentes sectoriales, destacando la base de datos SABE, datos facilitados por el Ministerio de Fomento, la encuesta del transporte de mercancías por carretera, el estudio monográfico de Transporte XXI sobre el sector de la carretera en España en 2000, etc.
- El esquema seguido para el desarrollo de este estudio de las empresas de transporte españolas y las de transporte internacional por carretera, es el siguiente:
  - Análisis de las empresas de transporte y operadores logísticos en España.
  - Estudio de las empresas españolas de transporte internacional.
  - Composición accionarial e inversiones de las principales empresas de transporte internacional y operadores logísticos.
  - Posicionamiento de las empresas de transporte internacional por carretera.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

INTRODUCCIÓN

Análisis de las empresas de transporte por carretera y operadores logísticos en España

Tamaño del mercado
Presencia extranjera
Tipologia de servicios
Importancia por áreas geográficas

Análisis de las empresas de Transporte internacional por carretera en España

Tamaño del mercado
Importancia del transporte internacional
Facturación
Número de empleados
Parque de vehículos
Clientes
Carga
Destinos
Cabotaje
Agentes de comercialización
Centros de relevo
Mercados atractivos
Opiniones transportistas

Composición accionarial e inversiones

Movimientos del mercado europeo
Accionariado de las grandes empresas españolas de transporte
Inversiones

Posicionamiento de las empresas de transporte internacional por carretera en España

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Empresas de transporte de mercancías por carretera y operadores logísticos en España

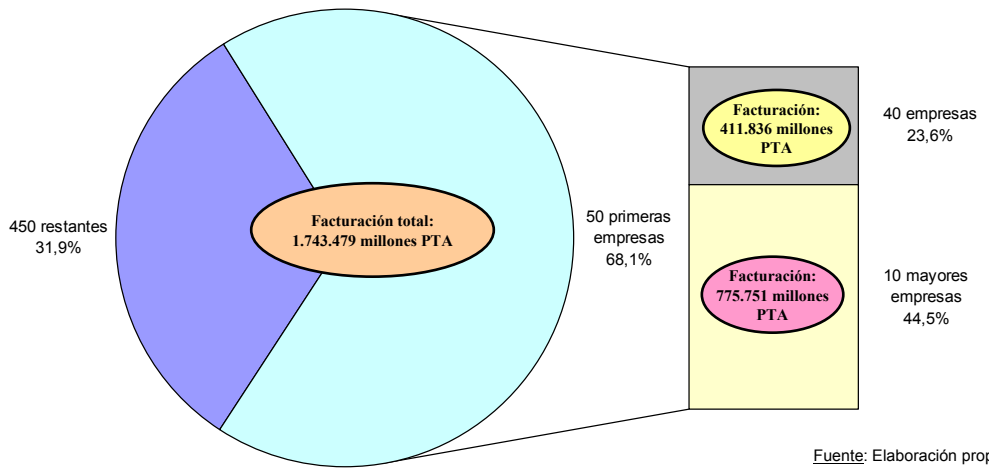
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Tamaño del mercado

- Inmersos en una coyuntura económica favorable, el ejercicio del año 2000 ha sido positivo para el sector de transporte por carretera y las actividades logísticas. El crecimiento de la facturación en un 5,9% fue como siempre superior al crecimiento económico nacional, que alcanzó un 4,1%,
- La concentración de la actividad en un reducido número de empresas se observa al comprobar que sobre el total de facturación de las 500 empresas más importantes en transporte por carretera y las actividades logísticas en España, que ascendió a 1.743.479 millones de pesetas en el año 2000, las 10 primeras realizaron el 44,49% de esa cifra global.
  - La situación se muestra de forma más clara al constatarse que un 68,13% de esta cifra total de negocio, correspondió a las 50 empresas más importantes.

Distribución de la facturación de las principales empresas de transporte y operadores logísticos en España. Año 2000



Fuente: Elaboración propia según datos de Transporte XXI

- Por el contrario, 262 de estas empresas objeto del estudio, facturaron menos de 1.000 millones de pesetas, aglutinando entre ellas una facturación de 172.129 millones de pesetas, un 9,87% de las ventas de las empresas analizadas.

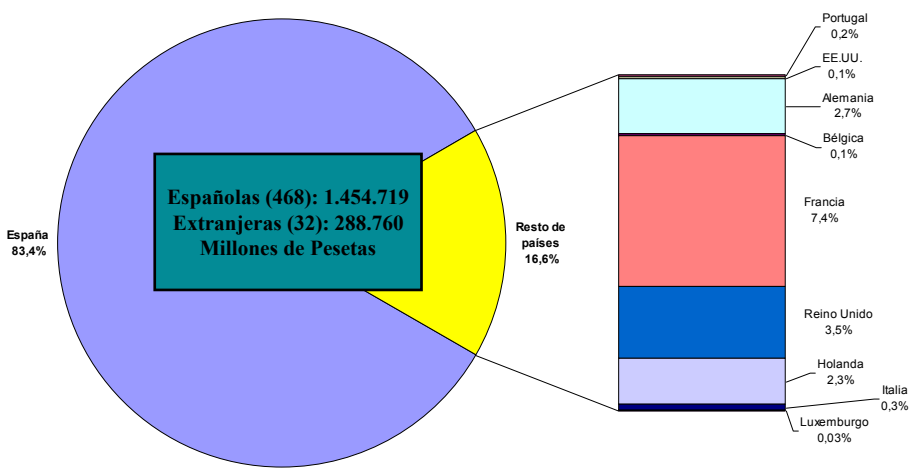
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Presencia extranjera

- La globalización económica que se está produciendo en el mundo y de forma más acentuada en Europa por la apertura de mercados que propugna la Unión Europea, se empieza a reflejar en las empresas de transporte y en los operadores logísticos.
  - Entre estas principales empresas que operan en España, un porcentaje superior al 90% tiene su matriz origen en España.
  - Se está produciendo una creciente presencia de empresas de matriz extranjera, mayoritariamente europeas, como muestra el hecho de que 32 de las empresas incluidas en el ranking no sean nacionales.
- El tamaño medio de estas empresas extranjeras es superior, y prueba de ello es la mayor facturación media que tuvieron durante el año 2000, que casi triplica a la de las empresas de matriz nacional.
  - Las 462 empresas españolas facturaron en ese año una media de 3.108 millones de pesetas.
  - Las 32 empresas extranjeras en el mismo periodo, tuvieron una facturación media de 9.024 millones de pesetas.

Reparto de la facturación por origen de la matriz de la empresa. Año 2000



Fuente: Elaboración propia.Transporte XXI

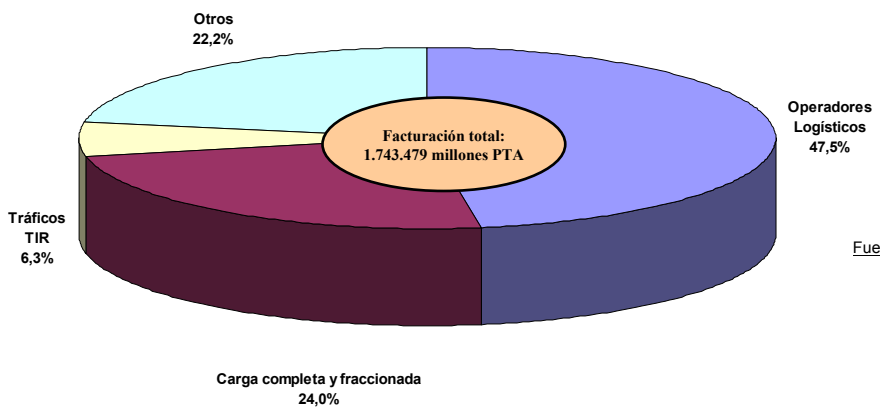
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Tipología de servicios

- La tendencia creciente a la externalización de servicios básicos por parte de las empresas cargadoras, el auge de las técnicas de producción *just in time* y el desarrollo del *e-comerce*, siempre enfocados hacia operadores logísticos integrales que además del transporte se encargan de la gestión del stock, provoca el auge de las actividades logísticas dentro del sector del transporte por carretera.
- Es por ello, que la actividad que produce una mayor facturación son las actividades logísticas, que entre las 500 principales empresas supone 828.477 millones de pesetas y una cuota del 47,5 por ciento del total de ingresos.
  - Por detrás de la actividad logística se encuentran las cargas completas y las cargas fraccionadas, con 419.008 millones de pesetas de facturación conjunta, lo que supone un 24,56% de la facturación total del TOP 500 del año 2000.
  - La siguiente acitividad en importancia es el transporte TIR con una facturación de 109.274 millones de pesetas y una cuota del 6,3%.

Tipología de cargas de las principales empresas de transporte en España. Año 2000



Fuente: Elaboración propia según datos de Transporte XXI.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Importancia de las actividades por áreas geográficas

- Cada actividad relacionada con el transporte, tiene una importancia relativa dependiendo del área geográfica donde se produzca.
- La distribución de la facturación de las 500 grandes empresas establecidas en España según la tipología de servicios prestados varía según la situación geográfica donde se generan.

	Norte	Centro	Sur	Mediterráneo	Levante
Cargas completas	43,58	4,63	33,98	22,26	19,88
Cargas Fraccionadas	27,79	5,93	3,59	21,28	8,34
TIR	9,69	3,1	18,09	6,44	20,36
Portavehículos	0,2	2,29	0	5,77	0,78
Cisternas	2,03	3,04	6,73	7,69	6,96
Agencias	6,39	2,57	13,44	5,47	18,12
Frigoríficos	1,73	2,03	21,07	4,03	21,28
Mudanzas	0	0,63	0	0,24	0
Operadores Logísticos	6,98	75,42	0,45	26,12	2,66
Grúas	0,99	0	2,59	0,03	1,48
Transportes Especiales	0,61	0,37	0,05	0,67	0,14

Fuente: Transporte XXI.

- Zona Norte y Sur: La mayor facturación se refiere a transporte de cargas completas.
- Zona centro: Las actividades logísticas acaparan el 75,4% de la facturación.
- Levante: Predominio de las actividades relacionadas con transportes frigoríficos y casi con la misma importancia el tráfico TIR.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Empresas españolas de transporte internacional de mercancías por carretera

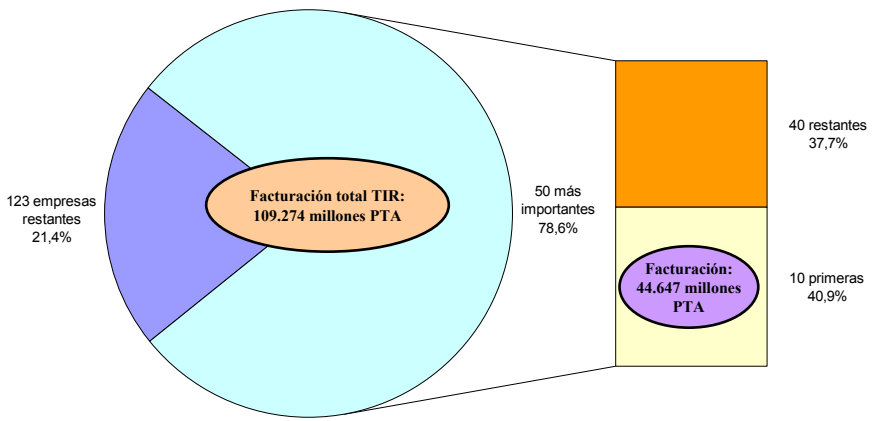
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Tamaño del mercado

- De las 500 principales empresas de transporte por carretera hay 173 que realizan TIR, para las que la facturación global referente al desarrollo de esta actividad supuso en 2000, 109.274 millones de pesetas.
- La concentración de la actividad entre las grandes empresas existente en el sector del transporte de mercancías, se repite entre aquellas empresas que se dedican al transporte TIR.
  - Las 50 empresas más importantes han facturado 85.891 millones de pesetas, acaparando el 78,6% de los 109.274 millones de facturación por el desarrollo de actividades TIR.
    - ✓ Sin embargo, esta cifra sólo supone el 33,7% de su facturación global en actividades de transporte, que asciende a 227.812 millones de pesetas.

Facturación de las principales empresas en transporte internacional. Año 2000



Fuente: Elaboración propia según datos de Transporte XXI.

- La facturación en transporte internacional recogerá todo el tráfico TIR además de la parte correspondiente a transporte en cisterna, vehículos frigoríficos y actividades de portavehículos.

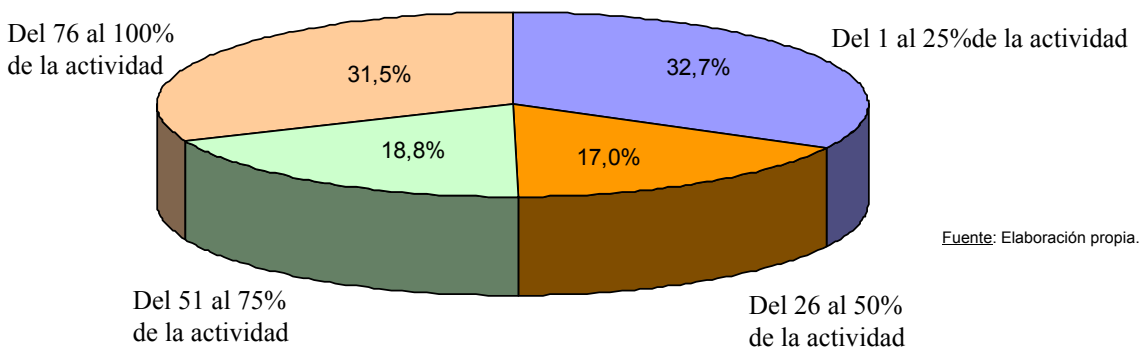
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Importancia del transporte internacional

- Según los datos recopilados en la encuesta, se puede observar que para las empresas españolas de transporte internacional, esta actividad es mayoritariamente o su foco de actividad principal o una parte residual dentro de su actividad general.
  - Un 31,5% de las empresas indican que representa más del 75% de todos sus viajes anuales.
  - Para un 32,7% de ellas, el transporte internacional representa menos del 25% de todos sus viajes anuales

Importancia del transporte internacional en la actividad general de la empresa.Año 2000



Fuente: Elaboración propia. Encuesta

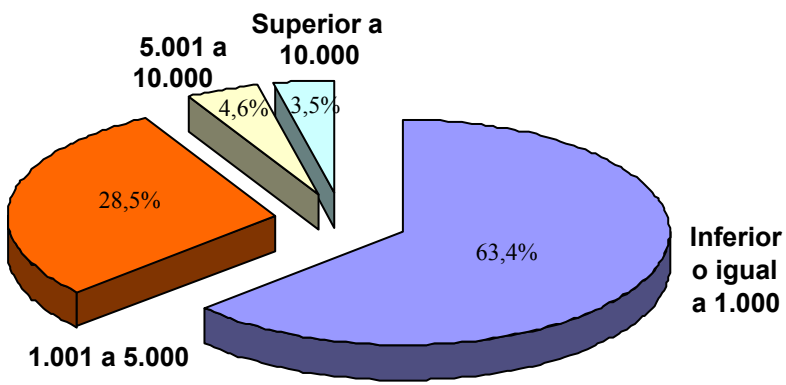
Para el 31,5% de las empresas que realizan transporte internacional operando en España, el transporte internacional representa más del 75% de toda su actividad

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA
Facturación

- La atomización existente en el transporte español de mercancías por carretera se ve reflejada en la distribución de la facturación de las empresas encuestadas que realizan transporte internacional.
  - El conjunto de empresas cuya facturación no es superior a 5.000 millones de pesetas anuales representa el 91,9% del total de empresas analizadas.

Facturación de las empresas de transporte internacional de mercancías. Año 2000



Fuente: Elaboración propia. Encuesta

Tan sólo el 3,5% de las empresas tienen un volumen de facturación superior a los 10.000 millones de pesetas

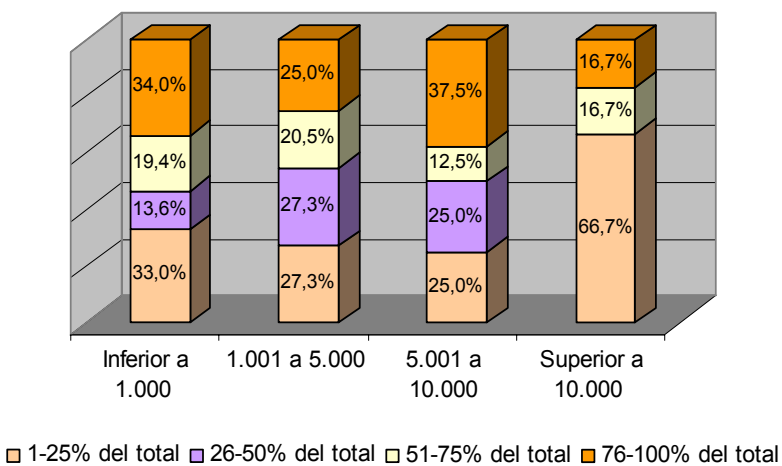
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Facturación

- Atendiendo a esta distribución de facturación y a la importancia que el transporte internacional representa para cada una de las empresas, la encuesta muestra los siguientes resultados:
  - Las empresas de mayor tamaño, al tener una mayor diversificación, es en las que su número de viajes internacionales representa un menor porcentaje sobre el total.
  - Entre el resto de las empresas, se produce un reparto más equitativo según la importancia que tiene el transporte internacional, apreciándose empresas de esos niveles de facturación realmente centradas en tráficos al extranjero y otras en las que esta actividad resulta de poca importancia.

Importancia de los viajes internacionales según la facturación. 2000



La mayor diversificación de las actividades de las grandes empresas de transporte hace que el transporte internacional para el 66.7% de ellas suponga entre un 1 y un 25% de su actividad

Fuente: Elaboración propia. Encuesta

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

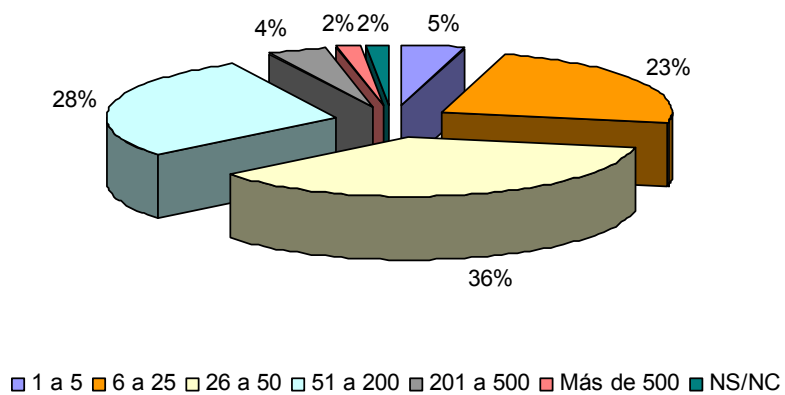
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Tamaño de plantilla

- Las empresas del ámbito de este análisis tienen un número medio de empleados comprendido entre los 26 y 50 empleados .

  - Sin embargo, la tipología de estas empresas no responde a un patrón único, al haber empresas de más de 500 empleados con clara vocación globalizadora frente a algunas cuya estructura aparenta ser familiar y cuya actividad es puramente internacional.
  - A pesar de la atomización existente en el sector, el 34% de la empresas de la muestra tienen más de 50 trabajadores en plantilla, lo que indica el mayor tamaño medio de las empresas dedicadas al transporte internacional.
  - Únicamente un 5% de estas empresas tiene entre 1 y 5 trabajadores.

Plantilla de las empresas de transporte internacional que operan en España



Fuente: Elaboración propia. Encuesta

Las empresas de transporte internacional tienen una media comprendida entre 26 y 50 empledos

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

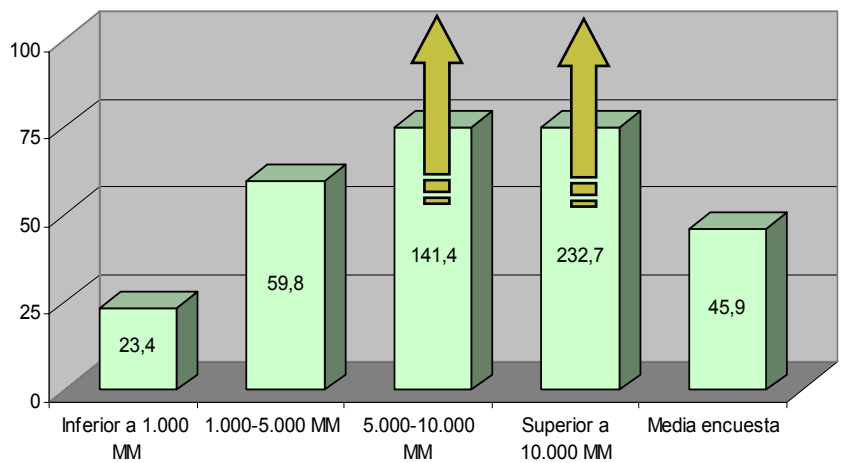
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Parque de vehículos

- Las empresas de transporte internacional tienen flotas propias y subcontratadas de diferente tamaño dependiendo de su facturación.
  - La totalidad de las empresas de transporte que realizan viajes al extranjero, disponen de vehículos propios para la prestación de sus servicios.
    - ✓ El valor medio de vehículos propios en las empresas que disponen de autorización para prestar algún tipo de servicio de transporte internacional es de 45,9 vehículos/empresa, un valor muy superior a la media de todas las empresas de España que se sitúa en 2,7 vehículos por empresa.

Las empresas de transporte internacional en España tienen 45,9 vehículos de media en su flota propia frente a los 2,7 vehículos de media en el sector de transportes en su conjunto.

Tamaño medio de la flota propia de empresas de transporte internacional según segmentos de facturación.



Fuente: Elaboración propia. Encuesta

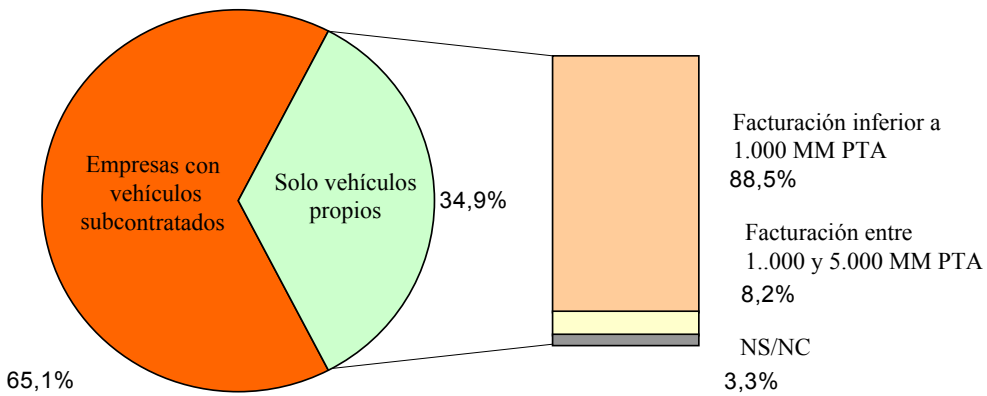
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

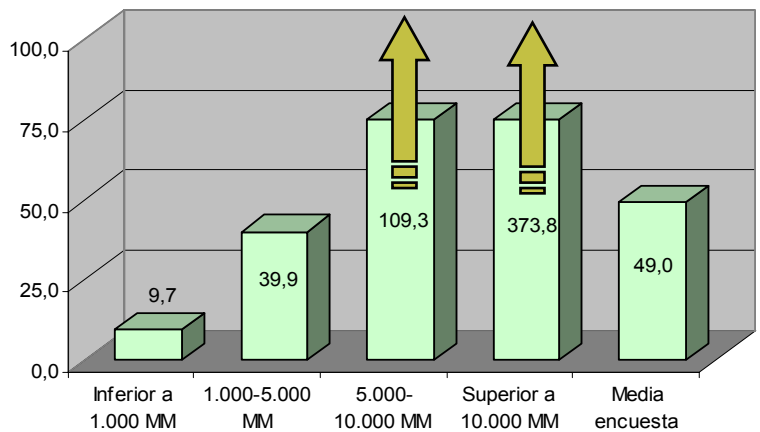
Parque de vehículos

- Un elevado porcentaje de las mismas dispone a su vez de una flota de vehículos subcontratados para complementar su flota propia. Tan solo el 35% de las empresas del sector afirman no disponer de estos vehículos.
  - Como resulta lógico, la mayoría de estas empresas que no disponen de vehículos subcontratados corresponde a los niveles de facturación más bajos, perteneciendo al nivel de facturación inferior a los 1.000 millones de pesetas en el 88,5% de los casos y en el 8,2% formando parte la horquilla comprendida entre los 1.000 y 5.000 millones de pesetas.

Parque de vehículos de las empresas de transporte españolas



Tamaño medio de la flota subcontratada de empresas con flota ajena según segmentos de facturación.



Fuente: Elaboración propia. Encuesta

El volumen de facturación influye en el número de vehículos propios y subcontratados de las empresas que realizan transporte internacional

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

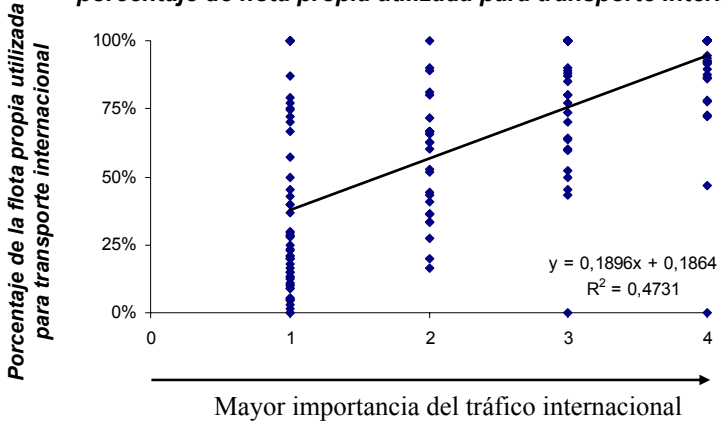
Parque de vehículos

- El uso que las empresas realizan de sus recursos móviles tanto propios como subcontratados, no sigue un patrón único de conducta, y está influenciado por lo que representa para cada empresa el transporte internacional.

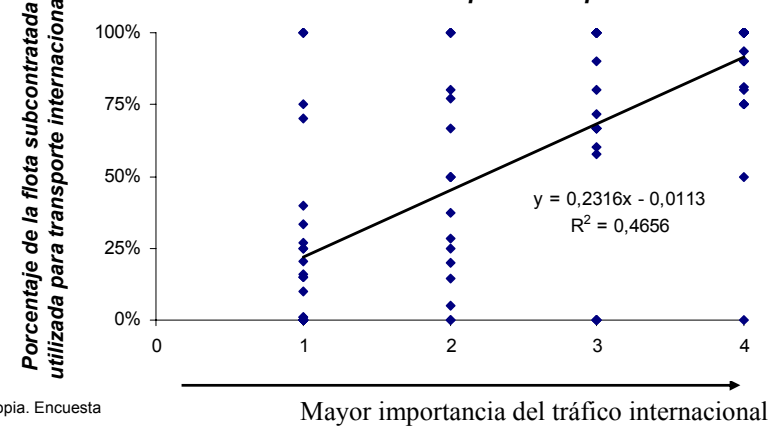
- El uso de **vehículos propios** para el transporte internacional muestra diferentes tendencias entre las empresas
  - Las empresas donde esta actividad no es la principal, utilizan menos sus vehículos propios, aunque algunas si que realizan ellas todo su transporte internacional
  - Aquellas empresa en las que el transporte internacional es su actividad principal utilizan preferentemente todos sus vehículos propios para ello

- Las **flotas subcontratadas** también son utilizadas de diversas formas.
  - las empresas para las que la importancia del transporte internacional es menor en su actividad general no utilizan mayoritariamente sus vehículos subcontratados
  - Las empresas en las que este tipo de transporte es su actividad principal si que utilizan grandes porcentajes de su flota subcontratada para ello

Relación entre la importancia del tráfico internacional y el porcentaje de flota propia utilizada para transporte internacional



Relación entre la importancia del tráfico internacional y el porcentaje de flota subcontratada utilizada para transporte internacional



Fuente: Elaboración propia. Encuesta

Las empresas españolas que realizan transporte internacional, intentan prestar un servicio de calidad en sus viajes al exterior

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Parque de vehículos

- El número de vehículos de las empresas de transporte internacional y su flota subcontratada varían según las áreas geográficas de actividad.

> Las empresas que operan tan solo con la Unión Europea tienen una flota propia más pequeña y un menor porcentaje de vehículos subcontratados que la totalidad de las empresas de transporte internacional

- De todas las empresas analizadas, hay un 69,8% que **sólo realizan** transportes internacionales a países de la **Unión Europea**.
  - En estas empresas, el número **medio de vehículos propios** es de **32,8 vehículos/empresa**, un valor significativamente inferior al de la totalidad de las empresas de transporte internacional de la muestra.
  - Además, un **38,1% no disponen de vehículos subcontratados** para realizar su actividad de transporte
- En las empresas que operan con Magreb y los Países del Este, que representan el 18,1% y el 25,9% de todas las que hacen transporte internacional, estas cifras varían:
  - La dimensión de la flota propia de las empresas que operan con **Magreb** es de **95,5 vehículos** y un **19,2% no disponen de vehículos subcontratados**.
  - Entre las empresas que operan con los **Países del Este** hay un **18,6% que no tienen vehículos subcontratados** y el número medio de **vehículos propios de las empresas es 82,3**.

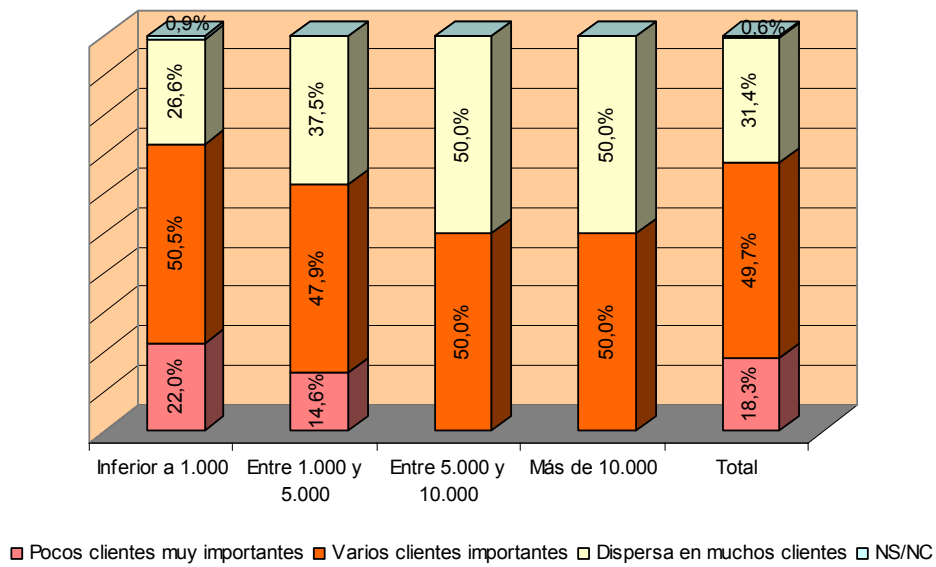
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Clientes

- La cartera de cliente en las empresas de transporte internacional es muy distinta atendiendo al volumen de facturación que generan.
  - Aquellas empresas con una facturación hasta 5.000 millones de pesetas tienen una mayor dependencia de un número reducido de clientes que consideran muy importantes, circunstancia que va perdiendo peso a medida que las empresas adquieren un mayor tamaño.
  - Las empresas que superan los 5.000 millones de facturación anual también tienen una serie de clientes importantes, pero el 50% de ellas consideran que su cartera de clientes es muy amplia.

Distribución de la clientela de las empresas de transporte internacional según la facturación
Millones de pesetas



Las empresas de mayor facturación tienen una cartera de clientes más dispersa

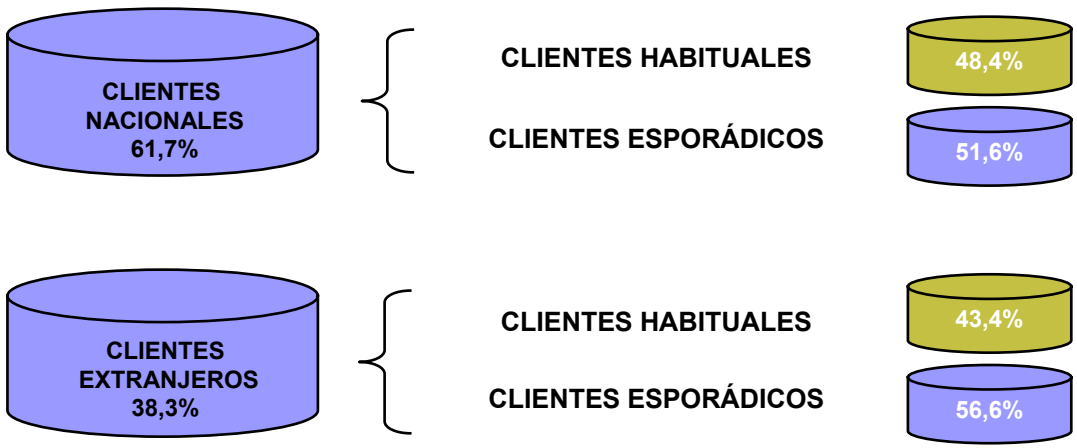
Fuente: Elaboración propia.Encuesta

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Clientes

- Las empresas que realizan transporte internacional, cuentan con una cartera de clientes que les proporciona carga para sus actividades internacionales en la que los clientes son mayoritariamente españoles:



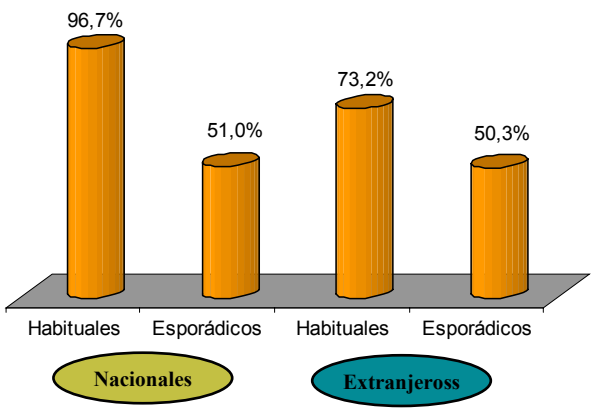
Las empresas de transporte internacional españolas tienen más clientes nacionales que extranjeros

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

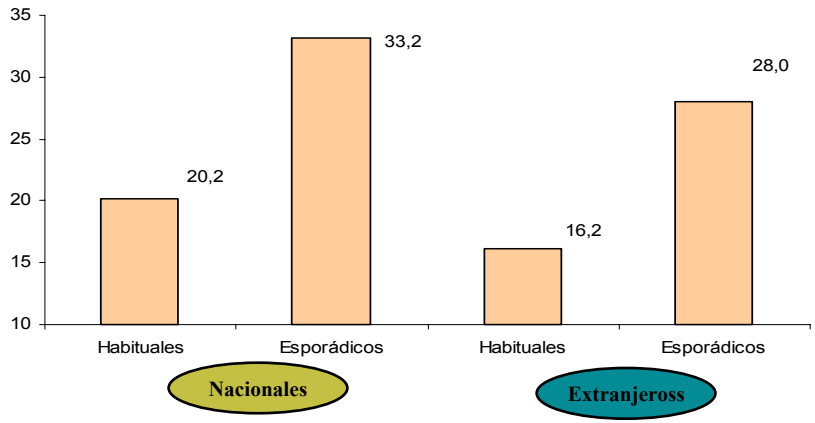
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA
Clientes

- Las empresas de transporte internacional por carretera tienen casi en su totalidad clientes españoles habituales que les proporcionan carga internacional.
  - Las que carecen de ellos son empresas de menos de 1.000 millones de facturación, que tampoco tienen clientes habituales extranjeros y para las que el transporte internacional es una actividad de poca importancia.
- Esto no impide que casi tres cuartas partes de ellas también operen habitualmente con clientes extranjeros.

Porcentaje de empresas que operan con cada tipología de clientes



Número medio de clientes de las empresas de transporte internacional



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

- En la mitad de los casos, todas estas empresas también tienen relaciones comerciales con clientes españoles o extranjeros, que les proporcionan cargas de forma esporádica.
  - El número medio de clientes esporádicos entre aquellas empresas que tienen clientes de este tipo, es superior a la de los clientes habituales, lo que muestra que las empresas tratan de complementar su actividad habitual aumentando todo lo necesario su cartera de clientes.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

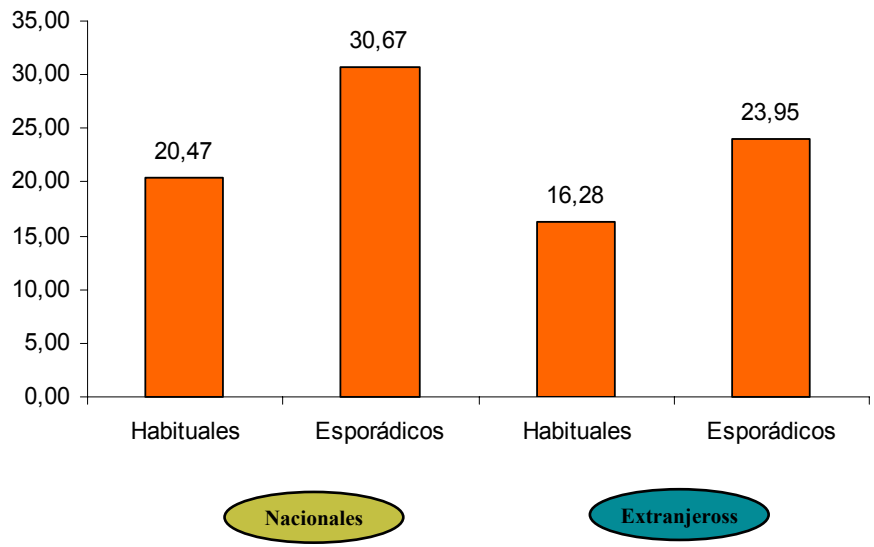
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Clientes

- Esta distribución de los clientes, varía si atendemos a la facturación global de las empresas, que indica un comportamiento diferenciado, especialmente en la captación de retornos.

  - Las empresas con **facturación inferior a los 5.000 millones de pesetas anuales**, tienen un mayor número de clientes nacionales.
    - ✓ El número medio de clientes habituales nacionales es un 25,7% superior al de extranjeros.
    - ✓ El número de clientes esporádicos es superior al de habituales y se mantienen más contacto con los cargadores nacionales que con los extranjeros.
    - ✓ La situación general muestra una mayor dependencia de estas empresas de sus cargadores nacionales y de las cargas que estos les proporcionen en origen o para sus retornos.

Número medio de clientes. Empresas de menos de 5.000 millones de facturación. 2000



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

Las empresas de menor volumen de facturación dependen de sus clientes nacionales y no realizan el esfuerzo necesario para captar cargas de retorno

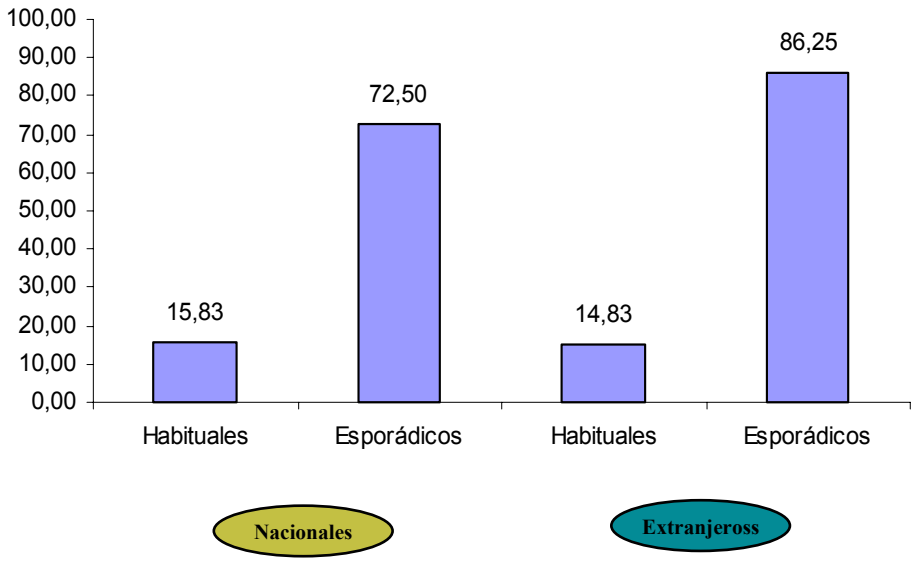
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Clientes

- En contraposición, **las empresas con una mayor facturación (superior a los 5.000 millones de pesetas)** transmiten una imagen mucho menos dependiente de su mercado, centrada su actividad en un mercado global. Prueba de ello es:
  - Trabajan con una media más reducida de clientes habituales sin existir apenas diferencia en su número según la nacionalidad, que muestra las mayores cargas que estos les proporcionan y las estrechas relaciones existentes.
  - Su cartera de clientes esporádicos es más amplia que la de las empresas de menor facturación y con un mayor número de empresas cargadoras extranjeras que nacionales.
    - ✓ Esta situación puede atender a su mejor organización para captar cargas para los retornos y su mayor capacidad comercializadora, que les permite mantener contactos con este mayor número de empresas cargadoras.

Número medio de clientes. Empresas de más de 5.000 millones de facturación. 2000



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

Las empresas con una mayor dimensión empresarial tienen una mayor cartera de clientes esporádicos extranjeros para obtener carga para sus retornos

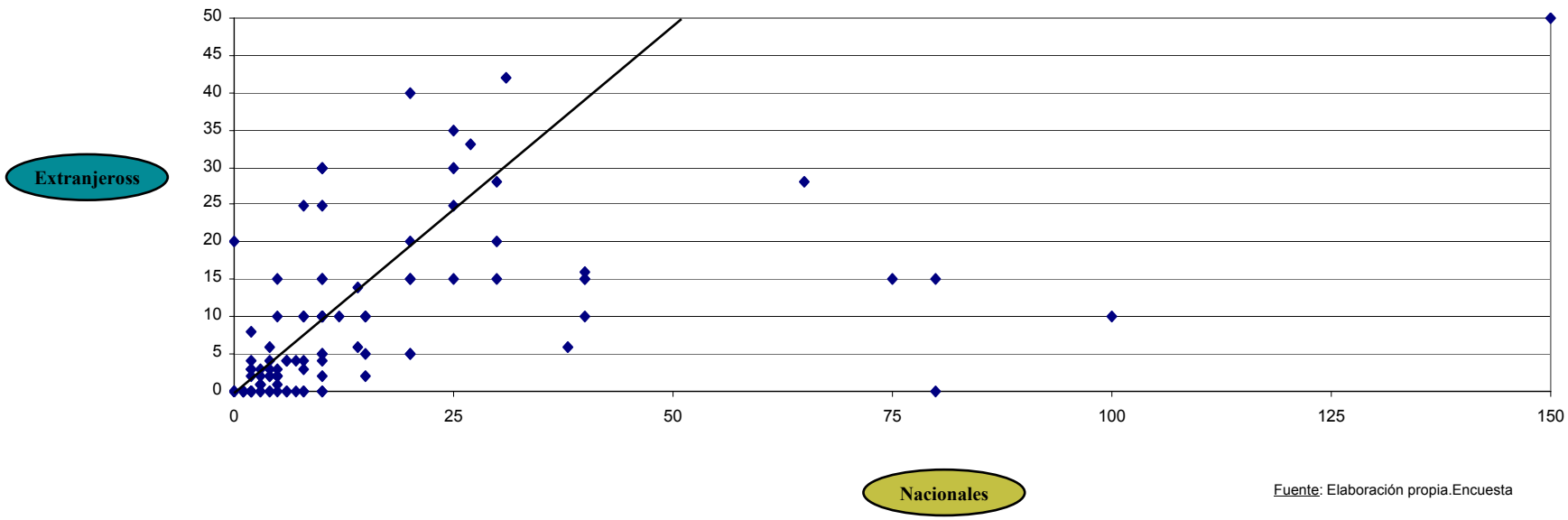
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Clientes

- Si bien muchas empresas de transporte internacional reconocen contar tanto con clientes habituales nacionales como con clientes extranjeros en su operativa de negocio, el análisis cuantificado de esta información revela que
  - La mayoría de las empresas tienen muchos más clientes habituales nacionales que extranjeros

Distribución de clientes habituales. 2000



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

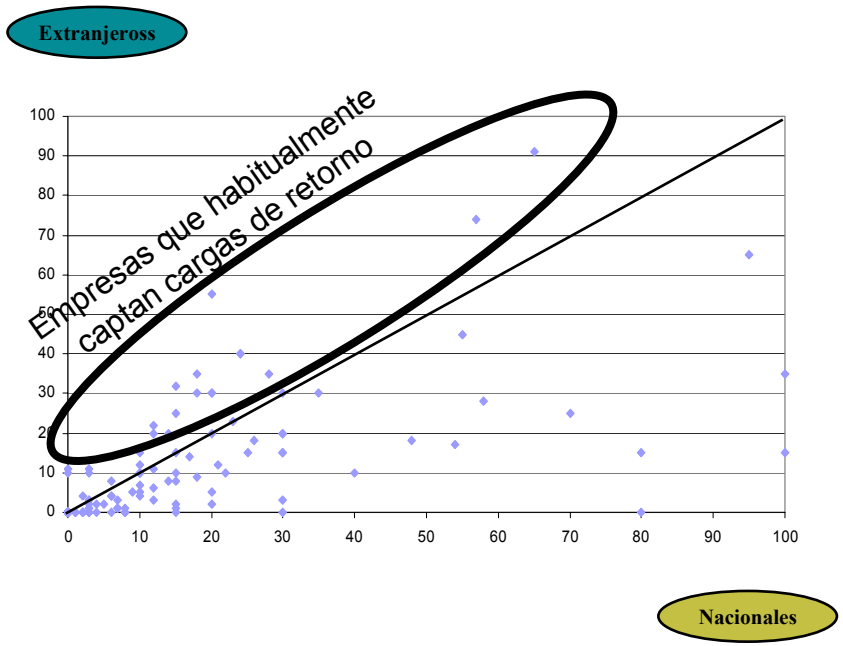
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Clientes

- Esta dependencia de los transportistas de sus clientes nacionales se observa más claramente si se analizan los clientes totales y no sólo los habituales. El mayor exponente de esta situación son los casos de empresas con un número de clientes igual o inferior a 20.
- Entre las empresas de transporte con más clientes habituales que extranjeros, todas indican que captan habitualmente cargas de retorno en sus viajes al extranjero.

Distribución de clientes totales por empresas. Año 2000



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

Las empresas que disponen de mayor cartera de clientes extranjeros que españolas captan habitualmente cargas de retorno

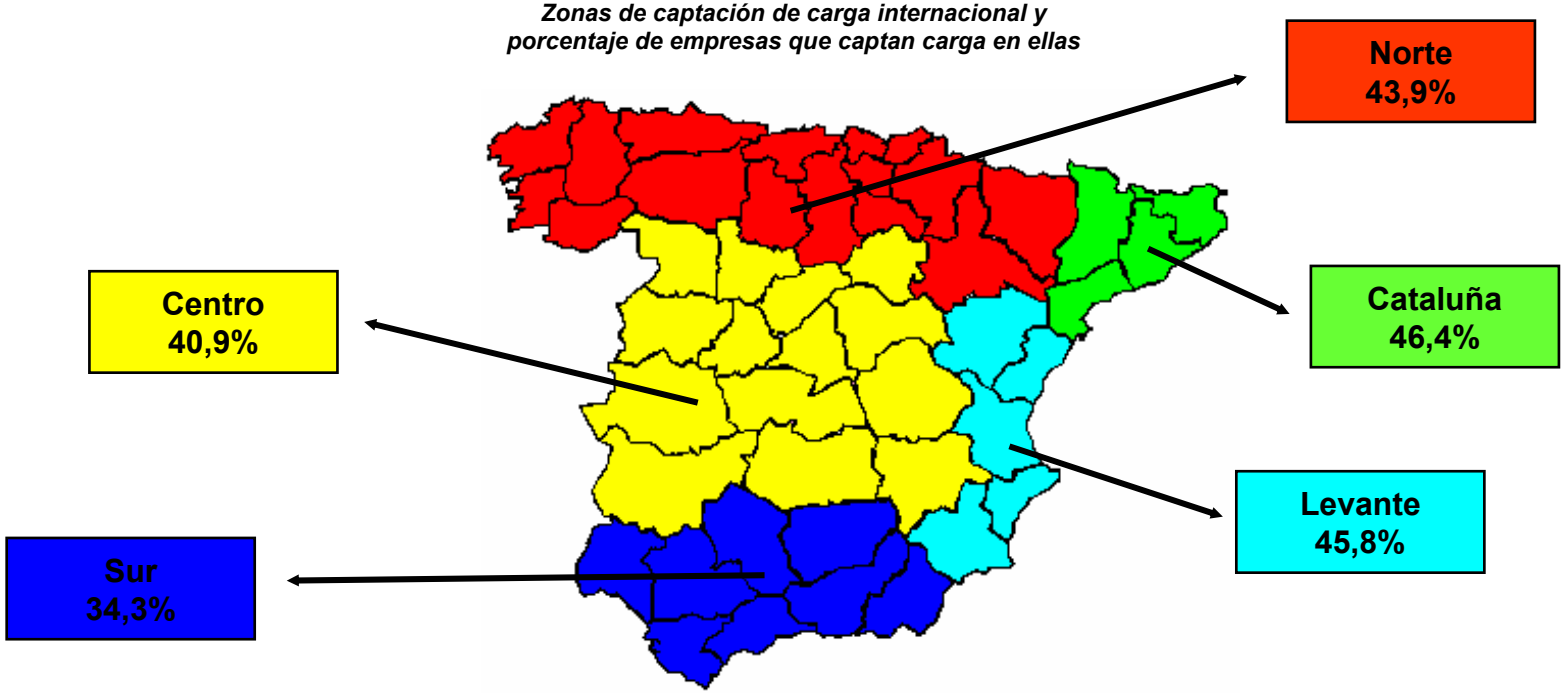
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Carga: Zonas de captación

- Las empresas de transporte internacional están implantadas por toda España, pero las zonas dónde hay una mayor captación de carga internacional es en Cataluña y el Levante español, que coincide con las áreas más exportadoras de España.
  - El área donde hay una menor implantación de empresas de transporte internacional es Andalucía, donde operan el 34,4% de las empresas.

Zonas de captación de carga internacional y porcentaje de empresas que captan carga en ellas



Las principales zonas de captación de carga internacional son el Levante y Cataluña

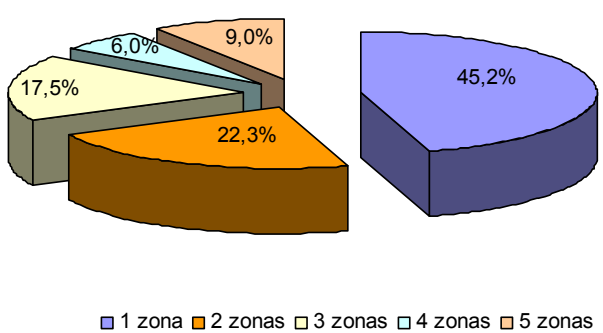
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

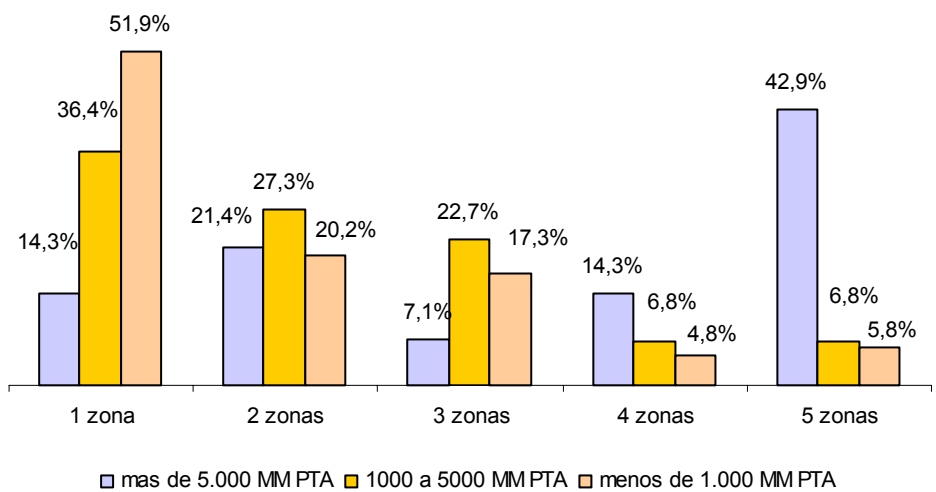
Carga: Zonas de captación

- La mayoría de las empresas de transporte internacional no captan carga internacional en todas las zonas definidas. Según los datos de la encuesta,
  - tan sólo el 9% captan carga internacional en toda España.
  - casi la mitad únicamente realizan viajes al extranjero desde una única zona de España.
- Las empresas que captan carga únicamente en una zona son mayoritariamente las de menor cifra global de facturación.
- Operando en dos o tres de las zonas se encuentran en torno al 50% de las empresas en los segmentos de facturación inferiores a 5.000 millones de pesetas
- Las empresas que dicen operar en todo el territorio son una parte muy importante de las de mayor facturación y pequeños porcentajes de las más pequeñas.

Porcentaje de empresas según el número de zonas en que captan carga internacional



Distribución de empresas según el número de zonas geográficas de procedencia de su mercancías.



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

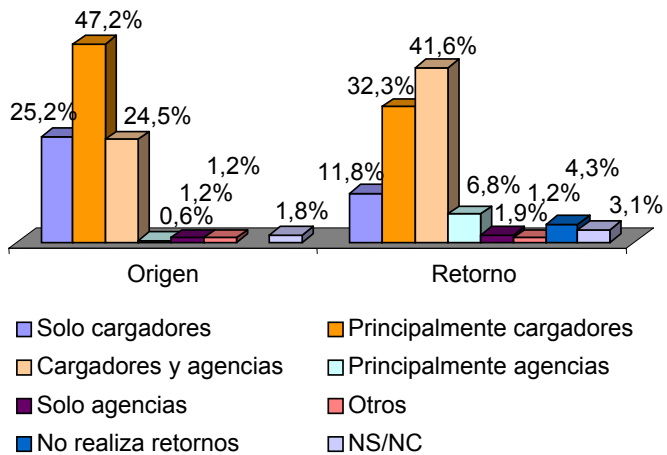
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Carga: Método de captación

- La captación de la carga internacional de las empresas de transporte la realizan tanto a través de relaciones directas con empresas cargadores o utilizando agencias que ejercen de meros intermediarios, gestionando las diferentes cargas para lograr consolidar cargas con origenes y destinos parecidos.

  - Para la **exportación de mercancías** desde España, las empresas captan sus cargas de forma mayoritaria a través de cargadores directos
  - Para la **captación de cargas de retorno** tienen una mayor dependencia de intermediarios.
    - ✓ El porcentaje de empresas que obtienen estas cargas sólo o mayoritariamente con cargadores, desciende 30 puntos porcentuales hasta ser inferior al 50%.

Método de captación de cargas para el tráfico internacional



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

El conjunto de las empresas de transporte internacional dependen de las agencias de transporte para tener cargas de retorno ante su falta de estructura comercial en el extranjero

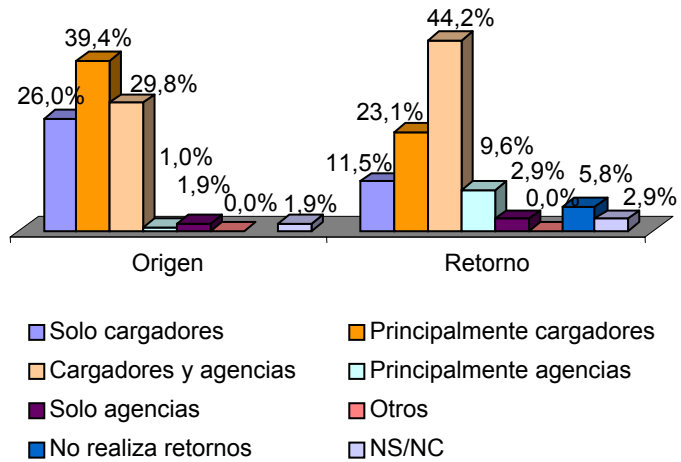
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Carga: Método de captación

- El comportamiento de las empresas de transporte varía en función a su tamaño, siendo mucho más dependientes de las agencias de transporte cuando tienen menor facturación.
  - Lo que si se observa es una mayor dependencia de las empresas de estos intemediarios en sus retornos, independientemente del volumen de facturación que tengan.
- En las **salidas** al extranjero,
  - Las empresas que sólo captan cargas internacionales para sus salidas al extranjero mediante agencias de transporte, tienen un volumen global de facturación inferior a 1000 MM de PTA.
- En los **retornos**, también son estas empresas de menor facturación, las que dependen más directamente de las agencias de transporte con independecia de que algunas de las grandes empresas transportistas también utilicen estos servicios.

Método de captación de cargas para el tráfico internacional. Empresas de facturación inferior a 1.000 millones de pesetas



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

La dependencia de las agencias de transporte para la captación de cargas de retorno es mayor en las empresas de menor facturación

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

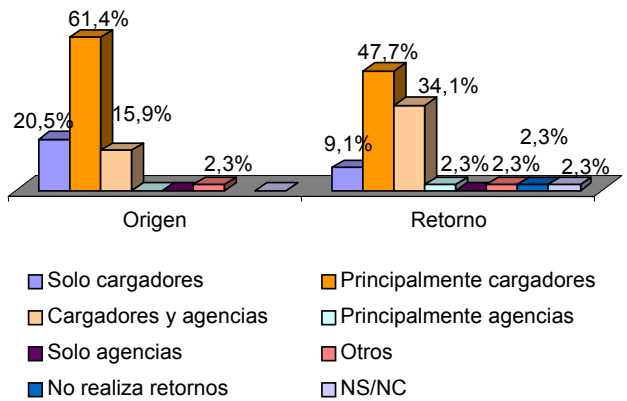
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Carga: Método de captación

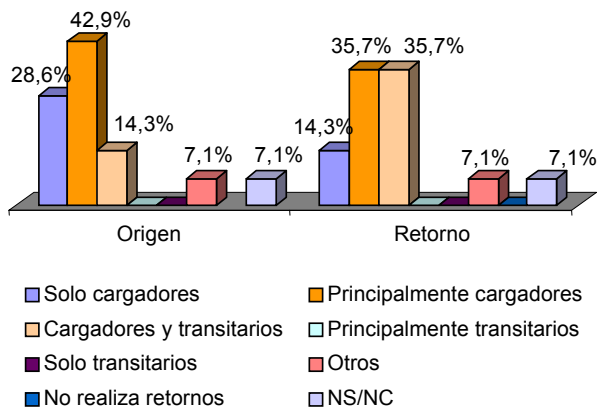
- Las empresas de mayores volúmenes de facturación captan sus cargas en España directamente de cargadores para sus salidas al extranjero.
  - Únicamente entorno a un 15% de aquellas empresas cuya facturación supera los 1.000 millones de pesetas captan su carga para exportación mediante cargadores y agencias de transporte de forma equilibrada.
- En los **retornos**, más de la mitad de las empresas de segmentos de facturación superior a 1.000 MM PTA, captan sus cargas directamente o principalmente de cargadores.
  - Estas empresas además en algunos casos captan sus cargas de retorno a través de filiales propias que tienen en los países de destino, situación que nunca se produce entre las empresas de menor tamaño.

Sólo las grandes empresas de transporte internacional tienen filiales que les facilitan sus cargas de retorno

Método de captación de cargas para el tráfico internacional. Empresas de facturación entre 1.000 y 5.000 millones de pesetas



Método de captación de cargas para el tráfico internacional. Empresas de facturación superior a 10.000 millones de pesetas



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Carga: Cuota de mercado del transportista español

- El transporte internacional con origen y destino en España por carretera supuso en el año 1999 y en los mercados de Europa y el Magreb, 37.657 y 38.453 miles de toneladas importadas y exportadas.
- A partir de la encuesta de transporte de mercancías por carretera que realiza el Ministerio de Fomento, se conocen las toneladas importadas y exportadas totales en vehículos españoles.
  - De ellas, suponemos que el 50% de las importaciones y exportaciones realizadas a otros países no objeto del estudio, son realizadas por transportistas extranjeros. Con ello, se dispone del total de mercancías transportadas por vehículos españoles a la Unión Europea, Magreb y Países del Este en su conjunto.

1999	Europa y Magreb		
	Total	Españoles	Porcentaje
Importaciones	37.657	15.146	40,2%
Exportaciones	38.453	16.253	42,3%
Totales	76.132	31.399	41,2%

Fuente: Dirección General de aduanas

Fuente: Encuesta del transporte de mercancias por carretera

Miles de toneladas

- Es por ello que del total de toneladas transportadas entre España y Europa, los Países del Este y el Magreb, los transportistas españoles por carretera transportaron en torno a un 41,2%, con lo que aún existe un elevado margen para seguir aumentando su participación en este transporte.

Los transportistas españoles sólo realizan el 41,2% del transporte internacional de mercancías por carretera con origen o destino en España

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

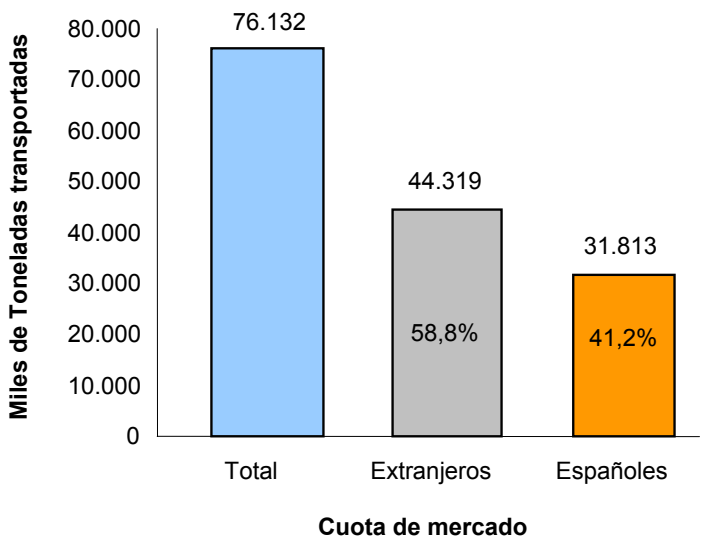
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Carga: Cuota de mercado del transportista español

Nuestra estructura empresarial por dimensión y por comercialización debe de ganar cuota de mercado.

Los procesos de concentración y comercialización son urgentes.

Si no nos damos prisa, la **armonización fiscal, laboral,** etc será un factor que disminuya nuestra ya baja cuota actual.



Por **costes** y **calidad**, con una adecuada comercialización, deberíamos invertir en tres años la cuota de mercado.

Las **alianzas**, las **fusiones**, las **concentración** de empresas y con ello la **dimensión mínima eficiente**, debe ser el motor que consiga variar el reparto de carga, alcanzando España una cuota de mercado superior a los empresarios extranjeros.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

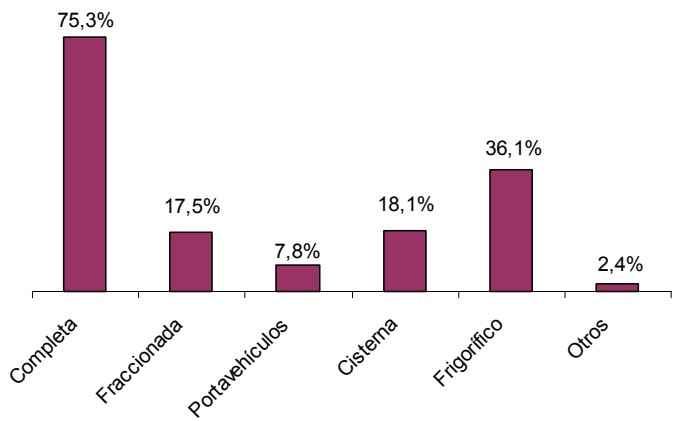
Carga: Tipología de servicios

- La tipología de servicios de las empresas de transporte internacional es diversa, pero con predominio de dos grupos en **las exportaciones**:
  - El 75 % indica que en alguno de sus viajes internacionales transportan carga completa.
  - Más de un tercio de las empresas transportan alguna vez carga en vehículos frigoríficos.
  - La tercera tipología en importancia de la muestra son las mercancías transportadas por cisterna, con la que trabajan en alguna ocasión un 17,5% de los encuestados.

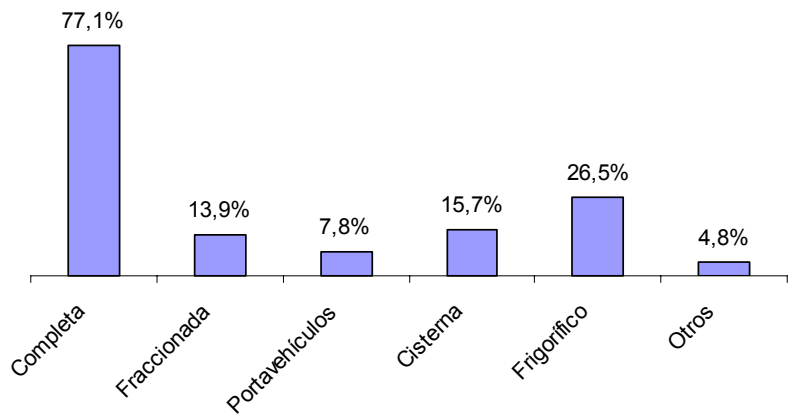
- En los trayectos de **retorno**, estas tipologías varían, produciéndose,
  - Una concentración de la actividad en las cargas completas
  - Un descenso significativo de las empresas que transportan productos refrigeradas.

- Las empresas dedicadas a transportes para los que son necesarios vehículos muy específicos (portavehículos, cisterna) o transportan esa clase de productos o realizan sus retornos en vacio.

Porcentaje de empresas que operan con cada tipología de servicios en las salidas al extranjero



Porcentaje de empresas que operan con cada tipología de servicios en los retornos



e: Elaboración propia.Encuesta

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

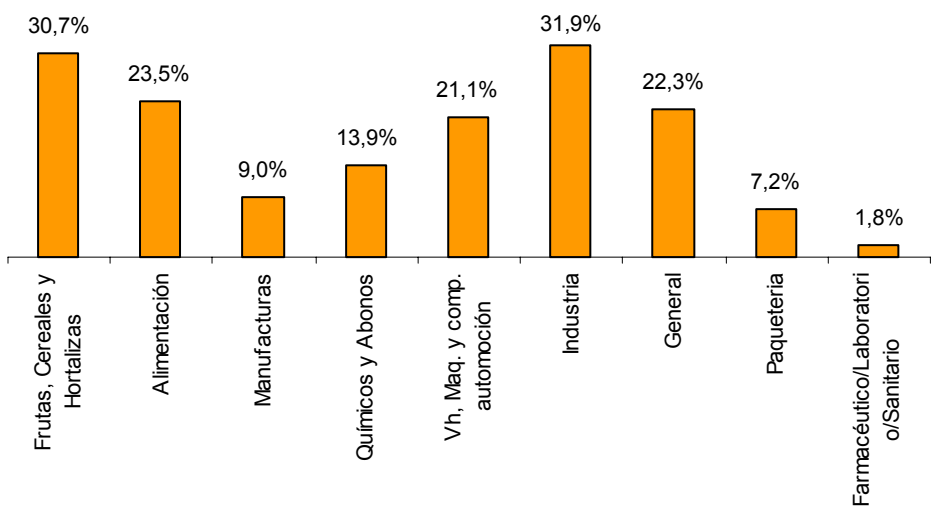
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Carga: Productos

- Los productos que estas empresas transportan se han organizado en 9 grupos, atendiendo al diferente tratamiento que deben recibir las cargas. A partir de los datos facilitados por las empresas analizadas, se observan las siguientes cuestiones:
  - más del 30% de las empresas transportan productos frescos o realizan transportes de cargas industriales
  - El 23,5% de las empresas transportan productos alimentarios.

Los principales productos transportados por las empresas españolas por carretera son las cargas industriales y las relacionadas con la alimentación

Tipología de productos transportados internacionalmente



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

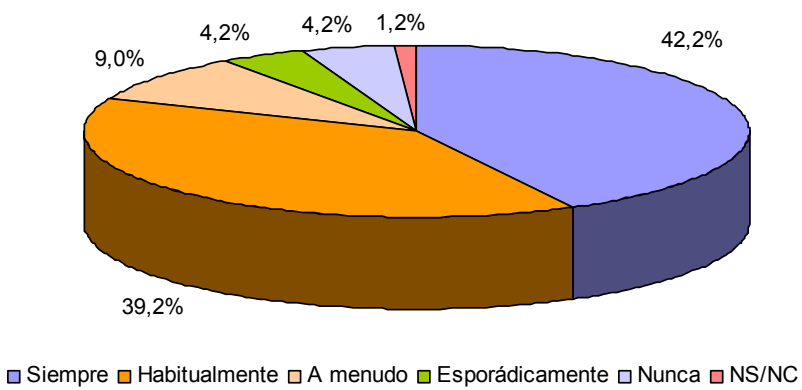
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Carga: Retorno

- En el conjunto de su actividad, las empresas españolas de transporte internacional son capaces de captar cargas de retorno.
  - Un 81,4% de las empresas captan cargas de retorno por lo menos habitualmente, y más de la mitad de éstas nunca realizan sus regresos vacíos.
  - Tan sólo un 4,2% de las empresas indican que nunca consiguen cargas para sus retornos.

Captación de cargas en retorno



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

El destino de los viajes internacionales influye en la posibilidad de captar cargas de retorno

- En los países de la Unión Europea, un **92%** de las empresas españolas captan cargas en sus viajes de retorno, aunque sea esporádicamente.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Carga: Retorno

- Todas las empresas que operan con el **Magreb** son empresas que habitualmente consiguen cargas de retorno, pero que en éste área tienen dificultad.
- Aunque las importaciones por carretera a España son superiores a las exportaciones desde el Magreb,
  - Entre las empresas de transporte españolas que operan en Marruecos, solo el 23,1% captan cargas de retorno en este país.
  - En Argelia sólo el 7,1% de las empresas de transporte por carretera que opera en este mercado consigue cargas de retorno y ninguna de las que opera con Túnez.

Marruecos	Argelia	Túnez
23,1%	7,1%	0%

- Esta situación, unido a las toneladas intercambiadas entre España y Magreb, indican la posibilidad de expansión en este mercado.

Importaciones > Exportaciones por carretera con el Magreb

Dificultad para conseguir cargas de retorno para las empresas españolas

DESEQUILIBRIO

Otras empresas operan en este mercado

POSIBILIDAD DE EXPANSIÓN

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Carga: Retorno

- La situación es aún más delicada con los **Países del Este**, donde pese a existir empresas que operan en todos estos países, las dificultades para conseguir retornos son evidentes.
  - Las empresas encuestadas y que operan con Países del Este, sólo indican que captan cargas de retorno en los siguientes cuatro países: Polonia, Eslovaquia, Hungría y República Checa.
    - ✓ En ellos, el porcentaje de empresas que operando en cada país logran este objetivo, es reducido: 10% en Polonia, 4,3% en Eslovaquia, 8% en Hungría y destacando sobre el resto, la República Checa con un 17,1%.

Polonia	Eslovaquia	Hungría	República Checa
10%	4,3%	8%	17,1%

- Según ello, la situación con los Países del Este muestra un desequilibrio y posibilidad de nuevas captaciones de carga

España-Países del Este

Importaciones >Exportaciones

Oportunidad de aumento del transporte en retorno

DESEQUILIBRIO

Posibilidad de expansión en los países del Este

Captación de retornos desplazándose a la Unión Europea

Transporte por carretera

Exportaciones > Importaciones

Vehículos vacios por dificultad para captar retornos

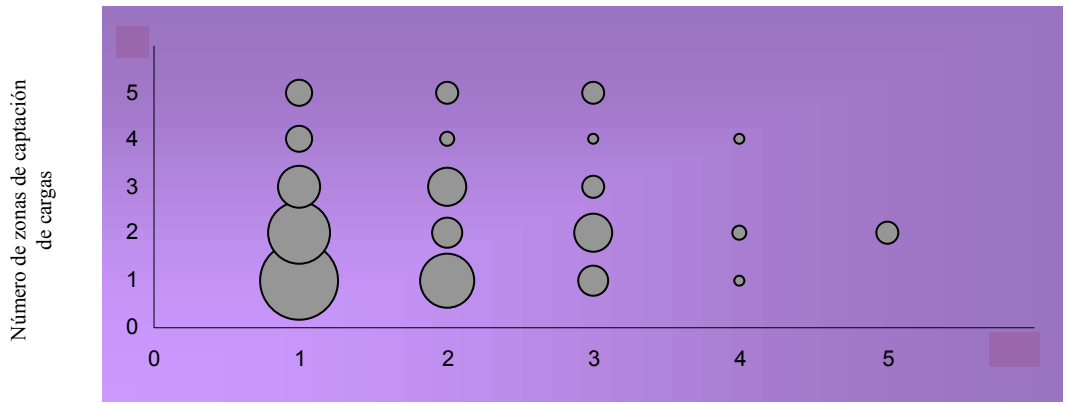
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Carga: Zonas y tipología de servicios

- El análisis cruzado entre el número de zonas en que operan las empresas y el número de tipologías de servicios prestados en alguna ocasión muestra que:

Relación entre zonas de captación y tipos de carga.
Año 2000



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

- Las empresas que operan en una o dos zonas suelen dedicarse a una única tipología, pero destaca que las que hacen una única zona trabajen en un alto porcentaje con dos o tres tipos diferentes de cargas.

> La mayoría de las empresas que operan en una única zona de España sólo realizan una tipología de servicio

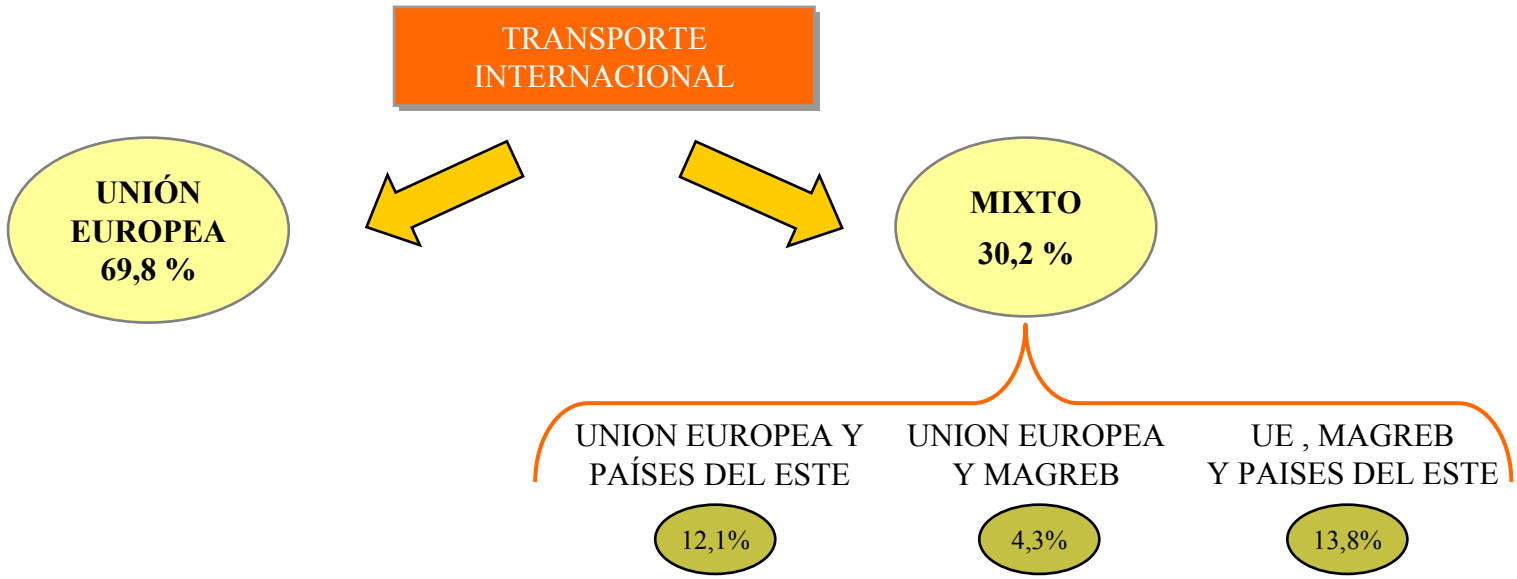
- No es común que una empresa, independientemente de dónde capte su carga, trabaje con todos los tipos de carga dados los vehículos especiales que hacen falta para transportar vehículos o productos líquidos.
- Las empresas que operan en más zonas, que son las de mayor facturación, no operan muchos tipos de cargas, sino que parecen más especializadas proporcionalmente a lo que se supone que podrían hacer.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Destinos

- Entre las empresas que realizan transporte internacional, hay algunas que operan únicamente con la Unión Europea, pero hay otras que operan además con los Países del Este, el Magreb o con todos los destinos a la vez.
  - Los porcentajes de cada grupo son los siguientes:



El 100% de las empresas operan en la Unión Europea

Un 18,1% de las empresas operan en el Magreb

El 25,9% realizan transporte de mercancías con origen o destino en los Países del Este

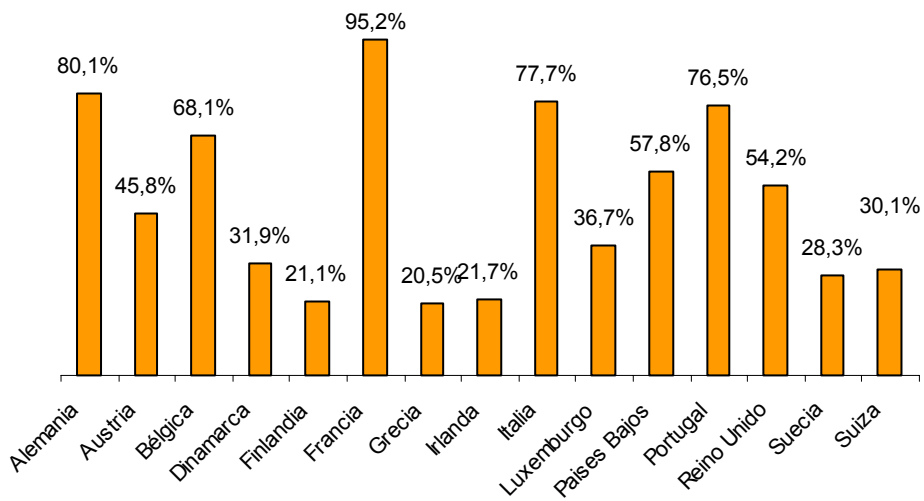
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Destinos: Unión Europea y Suiza

- La totalidad de las empresas que realizan transporte internacional operan con la Unión Europea o con Suiza, pero no operan con todos los países.
  - Los principales destinos dentro de la Unión Europea de las empresas que operan en España, son Alemania, Francia, Italia y Portugal, donde viajan más del 75% de ellas.
  - Los menos visitados son Finlandia, Grecia e Irlanda, donde menos del 25% de las empresas tienen relaciones comerciales aunque sean de forma esporádica.

Porcentaje de empresas que operan con cada país



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

La cercanía geográfica influye en el establecimiento de las relaciones comerciales y por ello en el transporte

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

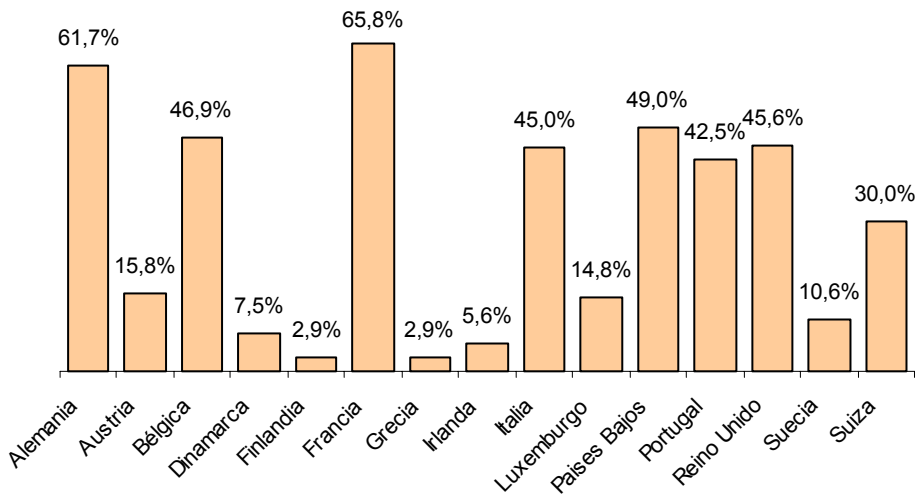
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Destinos: Unión Europea y Suiza

- Las empresas no operan con la misma asiduidad con estos países.
  - Los países donde las relaciones son más estables son Alemania y Francia, donde el 50% de las empresas que operan lo hacen habitualmente.
  - Belgica, Italia, Países Bajos, Portugal y Reino Unido, también son países con un índice alto de actividad habitual de transporte para las empresas españolas.

Las relaciones comerciales son más estables con las zonas de mayor actividad económica

Porcentaje de relaciones que son habituales con cada país



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

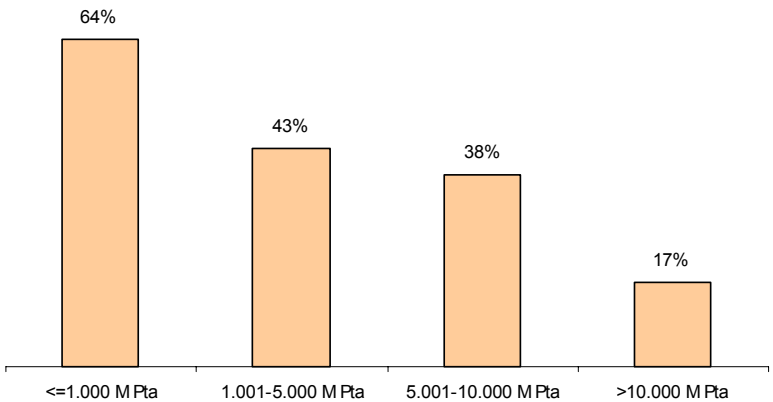
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Destinos: Unión Europea y Suiza

- El 69,8% de las empresas en las que su actividad internacional está integramente centrada en los países de la Unión Europea o Suiza, contiene a las empresas más pequeñas realizando transporte internacional.
  - Es por ello que el 64% de las empresas de menos de 1.000 millones de pesetas de facturación están incluidas en este grupo.
  - Tan solo un 17% de las empresas de mayor facturación están incluidas en este grupo.

Porcentaje de las empresas de cada segmento de facturación que opera únicamente con la Unión Europea



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

- En estas empresas, el número medio de empleados es inferior a 25.

Las empresas que sólo operan con la Unión Europea tienen una menor facturación y menos empleados que las que operan también con los Países del Este y el Magreb

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Destinos: Magreb

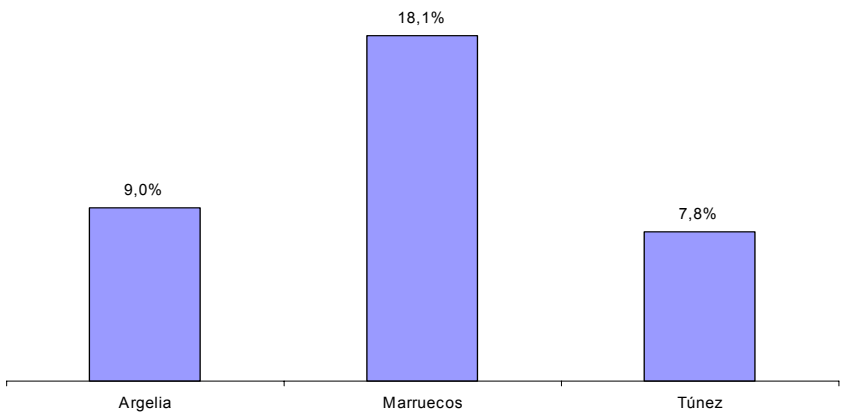
- Entre el 18% de las empresas que realizan transporte internacional con el Magreb, la totalidad lo hacen con Marruecos y la mitad o más lo hacen con Argelia y Túnez, pero con estos dos países siempre de forma esporádica.

Todas las empresas de transporte que operan con el Magreb, lo hacen con Marruecos

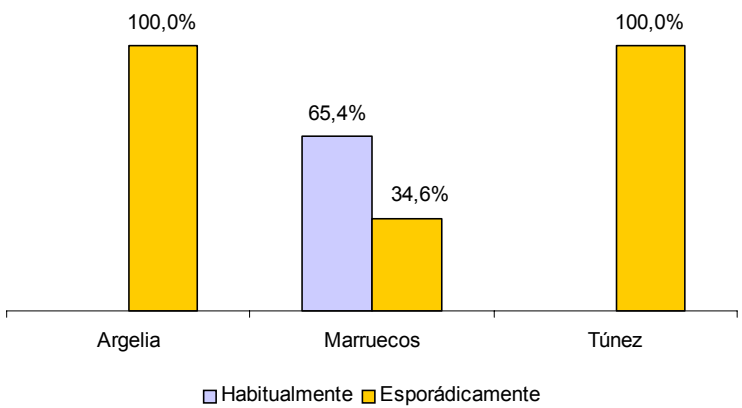
- Entre todas estas empresas de transporte, se observa que:
  - El 50% operan con los tres países analizados (Marruecos, Argelia y Tunez)
  - El 46% únicamente mantienen relaciones comerciales con Marruecos.
  - El 4% restante opera con 2 países, que son Marruecos y Argelia.

Fuente: Elaboración propia.Encuesta

Porcentaje de empresas españolas que opera con cada país



Frecuencia de los viajes a los países del Magreb



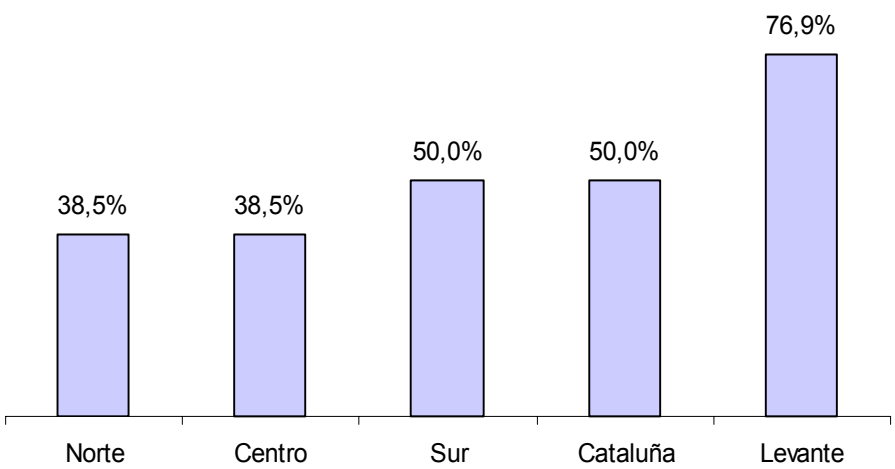
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Destinos: Magreb

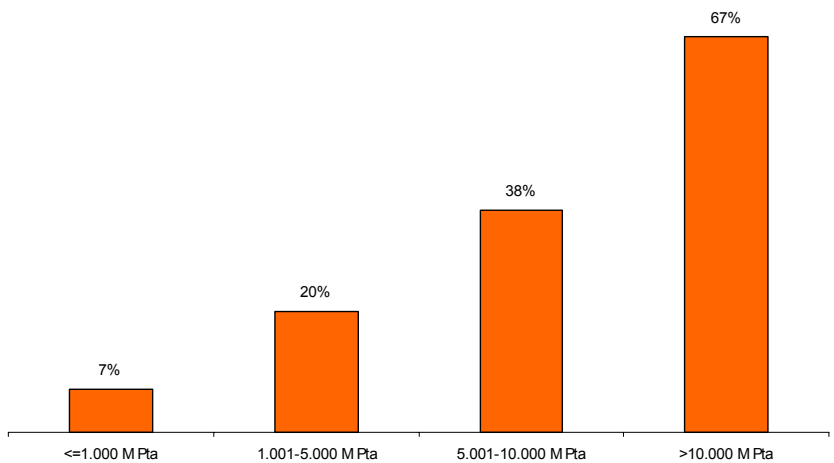
- Estas empresas captan carga en todo España, pero son empresas que operan mayoritariamente con el levante español, las que mantienen algún tipo de relación comercial con Marruecos.

Zonas donde captan carga las empresas que operan con el Magreb



- La realización de transporte con el Magreb en las empresas de transporte españolas se ve influenciada por el tamaño de las mismas.
  - Tan sólo un 7% de las empresas de menor facturación que tienen relación con el Magreb
  - Aproximadamente un 70% de las de mayor facturación realizan transporte con esta zona.

Porcentaje de las empresas por segmentos de facturación que operan con Magreb



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Destinos: Países del Este

- El porcentaje de empresas del mercado español de transportes que realizan viajes a los países del Este es superior al de aquellas que indican que lo hacen con el Magreb.

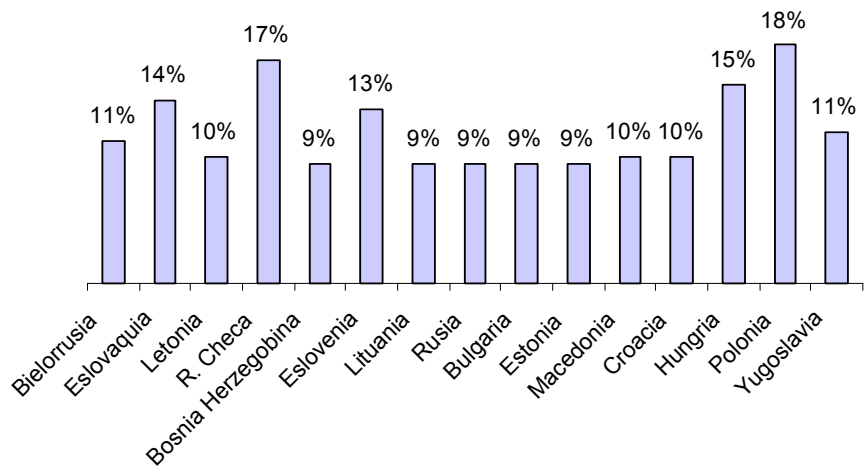
> Un 25,9% de las empresas de transporte trabajan con los Países del Este

- De todas ellas, únicamente el 32,5% opera en todos los países del Este

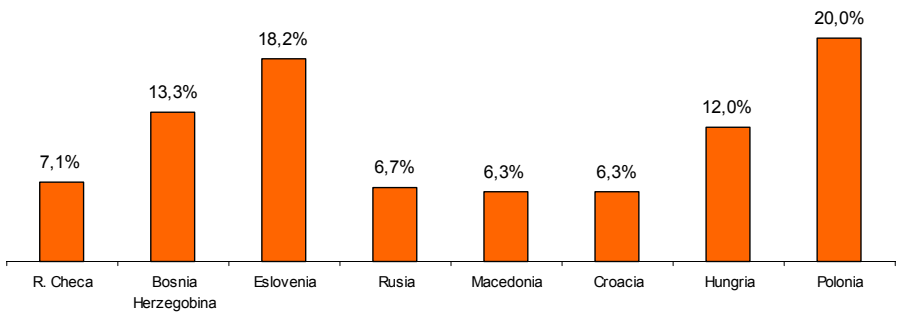
> Los principales centros de actividad son Eslovaquia, la República Checa, Eslovenia, Hungría y Polonia

- Además, son muy pocas las empresas que afirman realizar viajes de forma habitual a estos países, siendo en sus mayoría destinos considerados esporádicos.

Porcentaje de empresas que operan con los Países del Este



Porcentaje de las relaciones que son habituales con cada país



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

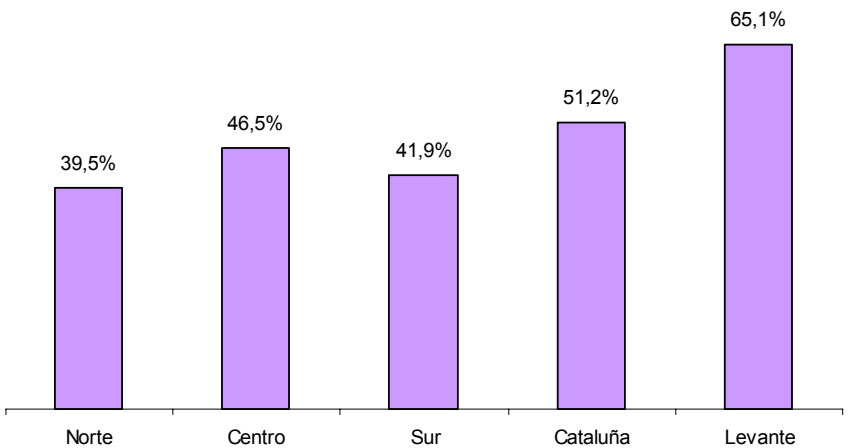
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Destinos: Países del Este

- Estas empresas captan carga en todo España, pero son empresas que operan mayoritariamente con el levante español.

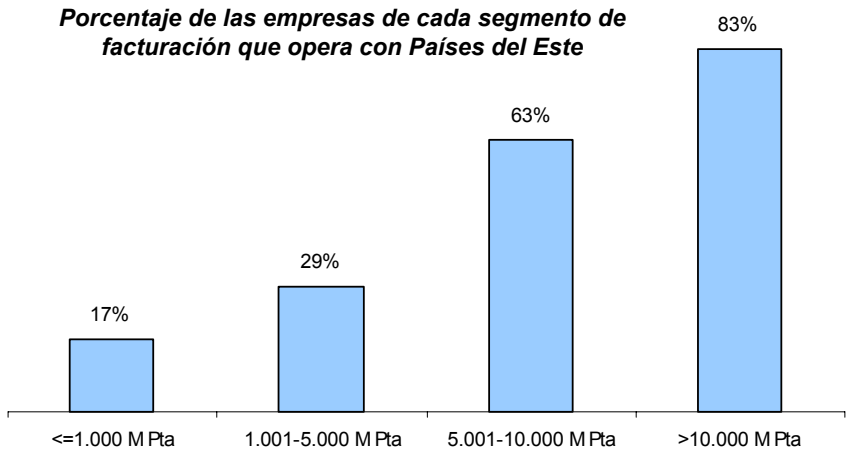
Zonas de captación de carga internacional de las empresas que operan con los Países del Este



La mayoría de las empresas que operan en este mercado son las que tienen una mayor estructura empresarial

- Al igual que en el caso de la actividad de las empresas de transporte de mercancías por carretera con Marruecos, el tamaño de las empresas influye decisivamente para el establecimiento de vínculos comerciales.
- Se observa un mayor número de empresas de transporte que opera en todos los niveles de facturación que el que se producía con los países del Norte de Africa
  - En empresas con facturación inferior a 1.000 MM PTA, el número de ellas que operan con estos países del este de Europa es más del doble que las que lo hacen con el Magreb.

Porcentaje de las empresas de cada segmento de facturación que opera con Países del Este



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

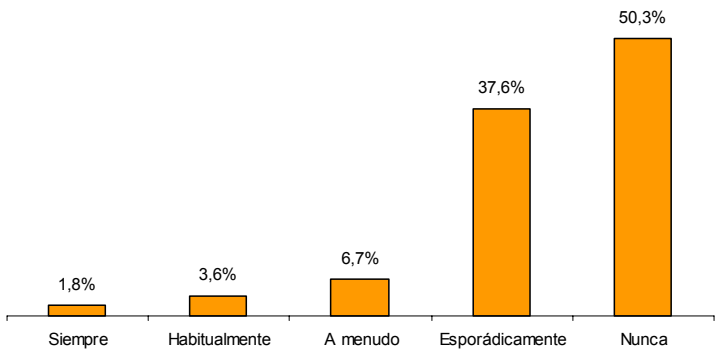
Cabotaje

EL TRANSPORTE INTERIOR REPRESENTA EL 90 POR CIENTO (*) DEL TRANSPORTE TOTAL DE MERCANCIAS EN EL SENO DE LA UNION EUROPEA A PESAR DEL IMPORTANTE DESARROLLO DEL TRÁFICO INTERNACIONAL

- La realización de cabotaje (distribución de mercancías en el interior de un país por transportistas no residentes) no es una actividad muy extendida entre las empresas españolas que realizan transportes de mercancías por carretera al extranjero, según los datos que se desprenden de la encuesta.
  - Más del 50% de las empresas nunca hacen cabotaje.
  - Una cifra superior a un tercio de estas empresas realizan cabotaje de forma esporádica.
  - Tan sólo el 5,2% se puede afirmar que lo realizan por lo menos habitualmente.

Unicamente el 1,8% de las empresas españolas siempre hacen cabotaje

Realización de cabotaje. Año 2000



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

(*) Fuente: Transporte XXi

El 50,3% de las empresas de transporte españolas que hacen transporte internacional nunca realizan cabotaje

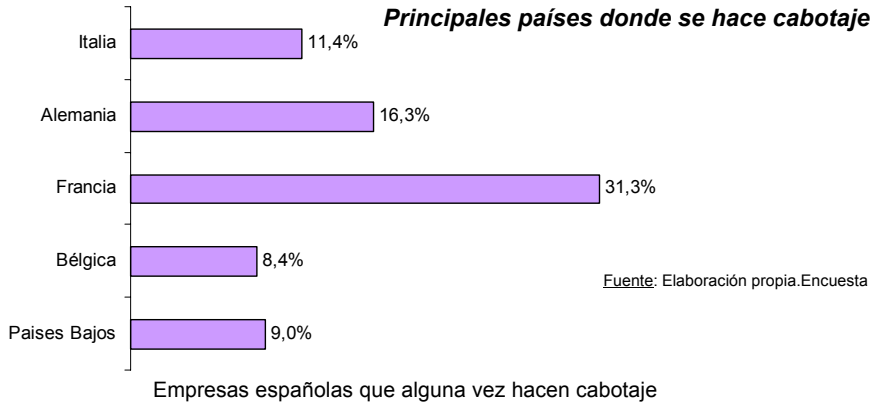
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

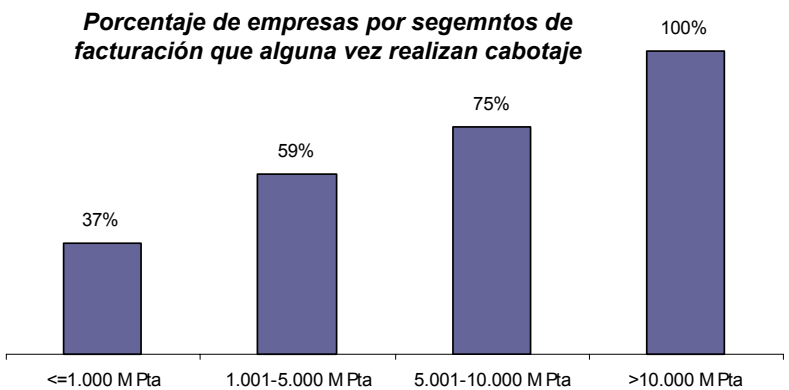
Cabotaje

- Los países donde se lleva a cabo esta actividad son todos de la Unión Europea o Suiza.
- Fijándonos en las empresas que realizan esta actividad por lo menos esporádicamente, se observa que en la mayoría de los países el porcentaje de empresas que operan es inferior al 15%

Sólo el 3,6% de las empresas de transporte españolas, hacen cabotaje indistintamente en todos los países de la Unión Europea



- Para la realización de cabotaje en todos los destinos de la Unión Europea, influye el tamaño de la empresa y su nivel de facturación.



La realización de cabotaje se ve influida por el tamaño de las empresas de transporte

Fuente: Elaboración propia.Encuesta

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Agentes de comercialización

- Disponer de agentes de comercialización en los países de destino de las mercancías es una herramienta útil que facilita principalmente poder captar cargas de retorno y de forma especial en los países en los que las relaciones comerciales están menos desarrolladas.
  - Sin embargo, tan solo el 12,6% de las empresas de la encuesta disponen de ellos.

> Sólo el 12,6% de las empresas de transporte internacional por carretera tienen agentes de comercialización

- Entre este porcentaje de empresas ya de por si muy reducido, se observa que en la mayoría de los casos, todas estas empresas tienen algún agente en la Unión Europea.
- En pocas ocasiones se dispone de agentes comercializadores en más de dos países y sus principales ubicaciones son Francia, Holanda, Italia, Alemania y Portugal.

> El transporte por carretera con estos cinco países representa el 68,4% del transporte total de España con la Unión Europea

  - ✓ Únicamente un 2,3% de las empresas de transporte dispone de agentes por toda Europa siendo empresas para las que el transporte internacional representa una parte muy importante de toda su actividad.

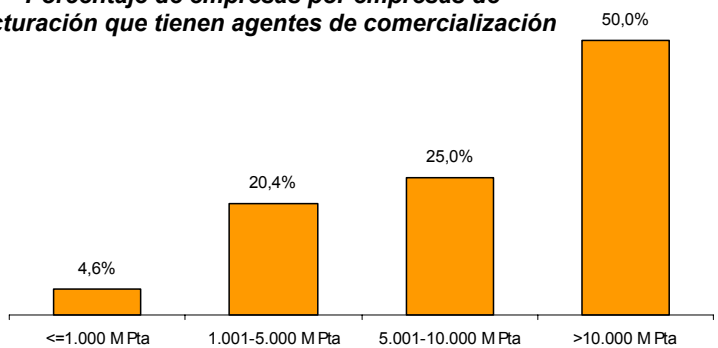
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Agentes de comercialización

- A medida que aumenta el volumen de facturación de las empresas, éstas son más proclives a tener redes de comercialización.

Porcentaje de empresas por empresas de facturación que tienen agentes de comercialización



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

- Otras características de estas empresas que disponen de agentes de comercialización son:
  - La utilización de una proporción más elevada de sus vehículos propios frente a los subcontratados para los transportes internacionales

Número medio de vehículos en empresas con agentes de comercialización

	Totales	Uso internacional
Vehículos propios	83,4	69,45
Vehículos subcontratados	78,15	30,1

Fuente: Encuesta

Las empresas de transporte por carretera posicionadas en el extranjero buscan prestar un servicio internacional de calidad

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Agentes de comercialización

- La situación en el Magreb y en los países del Este muestra un bajo desarrollo de esta práctica.
  - De las empresas que operan en el mercado del Magreb, tan solo un 15,4% tienen agentes de comercialización, todos ellos para el mercado de Marruecos. Estas empresas, en su mayoría también tienen agentes comercializadores en la Unión Europea.

Los agentes de comercialización de las empresas de transporte por carretera españolas en el Magreb se encuentran en Marruecos, por ser el principal mercado para el transporte por carretera

  - De todas las empresas que operan en los Países del Este, que como se indicó representan un 25,9% del total de empresas objeto de la muestra, únicamente una empresa tiene agente comercializador en un País del Este, exactamente en la República Checa.

Las empresas de transporte españolas con sus índices de calidad, podrían aumentar su cuota de mercado en la captación de mercancías que entran en España estableciendo agentes de comercialización

Establecer una estructura comercial de forma conjunta puede resultar una actividad rentable cuyo coste no supere los gastos en que incurren las empresas en sus relaciones con agencias de transporte

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

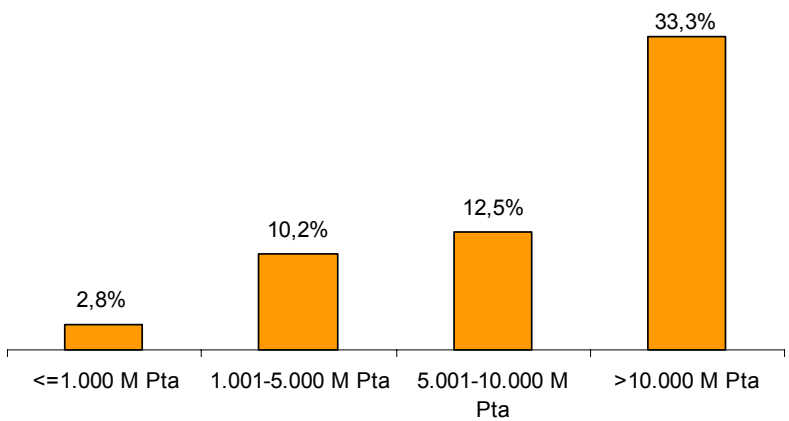
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Centros de relevo

- La utilización de centros de relevo permite prestar servicio de una forma más eficaz a las empresas de transporte, logrando que la eficiencia del transporte sea superior al lograr que los descansos obligatorios sean realizados únicamente por los conductores y no por los vehículos.
  - Esta práctica adquiere una mayor relevancia en las empresas españolas al realizar en sus viajes a Europa, trayectos normalmente superiores a los 2.000 km.
  - Su utilización permitiría que el uso de tripulaciones múltiples no fuera necesario en algunos trayectos.
  - Facilitaria la gestión de la empresa (mayor rotación de los vehículos, mejor gestión de recursos humanos, etc.)
- Sin embargo tan sólo el 6,6% de las empresas de transporte por carretera españolas de la muestra hacen uso de este tipo de infraestructuras.

El volumen de facturación y en consecuencia el tamaño empresarial influye en la utilización de centros de relevo

Porcentaje de empresas por segmentos de facturación que tienen centros de relevo



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

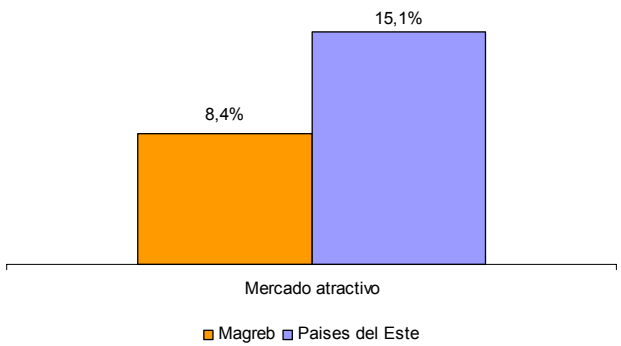
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Mercados atractivos

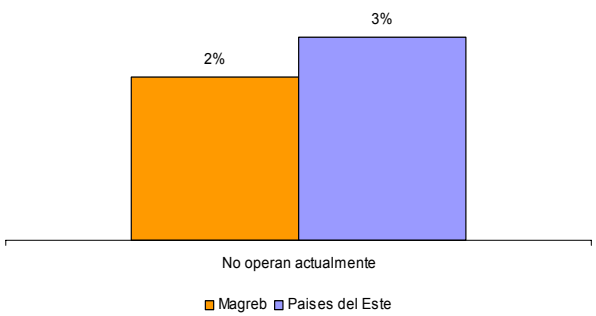
- A partir de la información recopilada en la encuesta se han identificado los principales mercados que consideran atractivos las empresas que operan en la actualidad con tráficos internacionales.
- Unicamente el 4,8% de estas empresas considera que tanto los Países del Este como el Magreb son ambos destinos que les pueden resultar rentables para el desarrollo de su actividad.
- Si atendemos al tamaño de las empresas, por su volumen de facturación, se observa que son las empresas más grandes las que se plantean operar con estos mercados.
- Entre las empresas que mencionan su intención de operar en el futuro con estos mercados, el 29% de las que mencionan el Magreb y el 20% de las que muestran interés por los Países del Este, son empresas que actualmente no están operando con estos mercados.

Las empresas de transporte españolas consideran más atractivos de cara al futuro los Países del Este que el Magreb

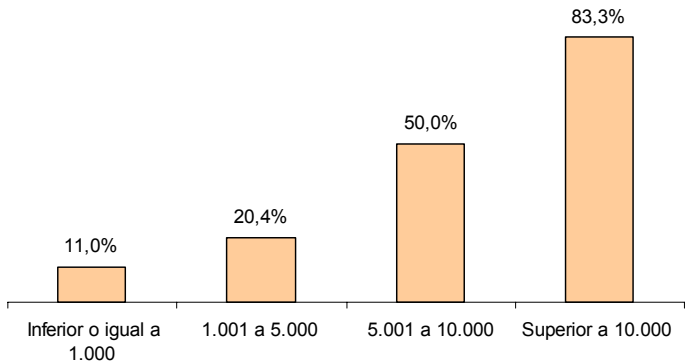
Empresas que consideran los nuevos mercados atractivos



Empresas que no operan actualmente y consideran los nuevos mercados atractivos



Porcentaje de empresas de cada segmento que consideran atractivos estos mercados



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

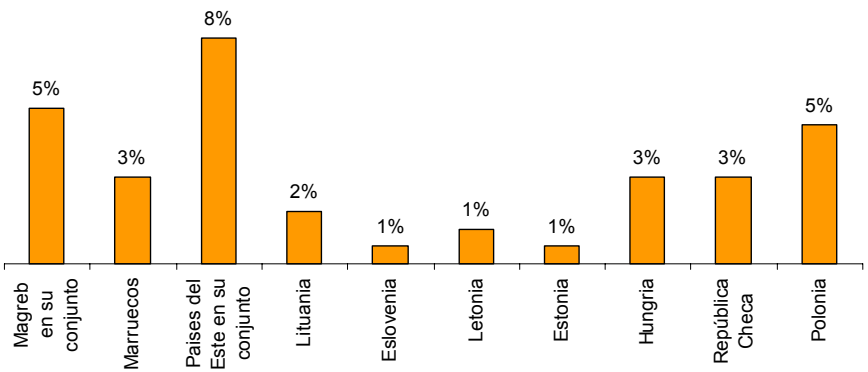
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

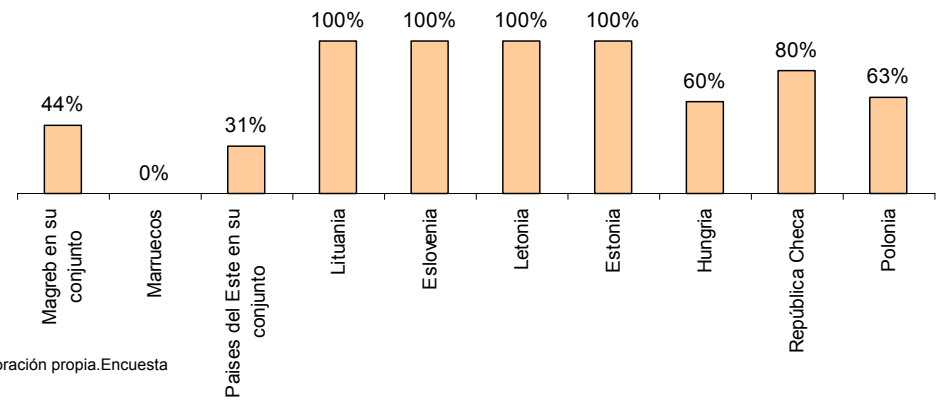
Mercados atractivos

- En lo relativo al mercado del **Magreb**, un 64% de las que mencionan este mercado como atractivo, lo hacen en su conjunto.
  - El resto sólo se plantean el mercado marroqui, siendo todas ellas empresas que en la actualidad tienen relaciones comerciales con este país.
- En cuanto a los **Países del Este**, son un 31% de las empresas interesadas en él las que consideran que es un mercado atractivo en su conjunto.
  - El resto menciona únicamente alguno de los diferentes países de esta zona.
- El atractivo creciente de este mercado para las empresas españolas se refleja en el hecho de que la mayoría de las empresas que declaran su intención de operar en alguno de estos países de forma directa, no mantiene relaciones comerciales actualmente con ellos.

Porcentaje de empresas que consideran atractivo cada mercado



Porcentaje de empresas que consideran atractivo un mercado y no operan actualmente en él



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Dificultades operativas de las empresas españolas en el extranjero

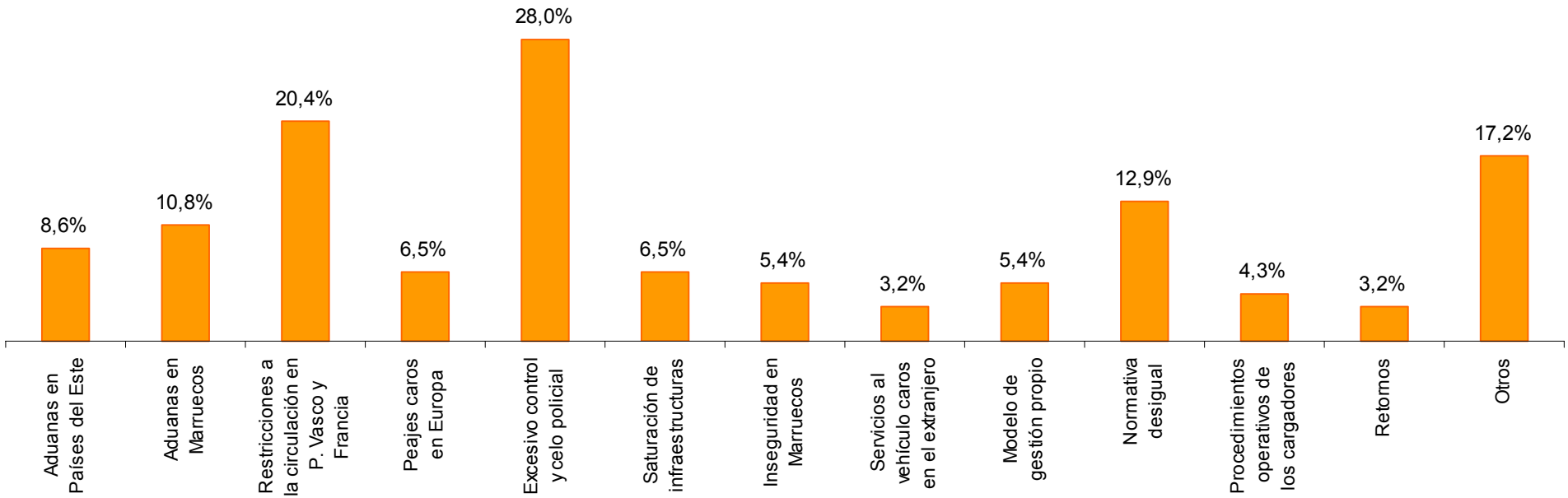
- Un 56% de las empresas encuestadas ha indicado cuales son los principales problemas que se encuentran en la realización de sus actividades con el extranjero.
- Las principales dificultades que encuentran las empresas españolas en el extranjero son:
  - Excesivo control y celo policial.
  - Restricciones al tráfico en el País Vasco y Francia que comprenden los días festivos y los sabados desde las 22h hasta los domingos a las 22h.
  - Falta de armonización normativa en la Unión Europea.
  - Dificultades para el tránsito de aduanas con Marruecos.
- Además de los aspectos mostrados en el gráfico que se adjunta, también se ha hecho mención a otros problemas, destacando
  - La excesiva regulación
  - Los accesos y parking en grandes ciudades
  - El exceso de oferta
  - La fluctuación de la demanda según la temporada
  - Las dificultades para operar debido a las preferencias de los cargadores a operar con empresas de sus propios países

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Dificultades operativas de las empresas españolas en el extranjero

Principales problemas de las empresas españolas en sus viajes al extranjero



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Posibles actuaciones del Ministerio de Fomento

- Ante la situación indicada anteriormente, **las empresas de transporte españolas** consideran que la colaboración del Ministerio de Fomento puede paliar sus problemas y **mencionan las siguientes líneas** de colaboración que se podrían adoptar para mejorar la situación en sus expediciones internacionales.

Medidas mencionadas		Porcentaje de las empresas
Fomentar encuentros	Centrados en apoyar alianzas entre empresas del sector y la concentración de intereses comunes de los transportistas.	4%
Apoyar la actividad internacional	Apoyos institucionales en el exterior (embajadas, agregados comerciales, etc.), acercamiento a los Países del Este, cursos de formación de conductores, etc.	19%
Igualar normativas en la Unión Europea	Abarca medidas para solventar y/o unificar las restricciones de tráfico, normativas de dimensiones de vehículos y sus pesos, permisos de tránsito, etc.	37%
Incremento de inspecciones	Control de los excesos de horas de trabajo de algunos conductores, velocidad, mayor control aduanero a vehículos que llevan más carga de la permitida, control de las autorizaciones de transporte, etc.	14%
Conductores extranjeros	Flexibilizar la normativa existente para permitir la actividad de estos conductores en España	8%

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Posibles actuaciones del Ministerio de Fomento

Medidas mencionadas		Porcentaje de las empresas
Solucionar presión policial francesa	Conseguir reducir el celo que que los gendarmes franceses tienen en su trato con los transportistas españoles	4%
Flexibilizar normativas	Se refiere principalmente al aumento de los tiempos de conducción, distribución de descansos, etc.	8%
Implantación nuevas tecnologías	Apoyo a la implantación de sistemas de navegación vía satélite que permitan la localización de rutas y destinos.	4%
Tramites aduaneros y administrativos	Tanto en los países del Magreb como del Este los trámites para el cruce de fronteras son largos y tediosos por lo que se podría buscar un sistema para agilizarlos.	7%
Infraestructuras	Mejora de infraestructuras viales, áreas de descanso, facilitar zonas de aparcamiento a la entrada de las grandes ciudades, etc……..	8%
Otros	Entre otras medidas mencionadas se destaca el establecimiento de un gasoleo profesional, pago de sanciones mediante transferencia bancaria evitando la movilización de los vehículos, etc.	19%

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

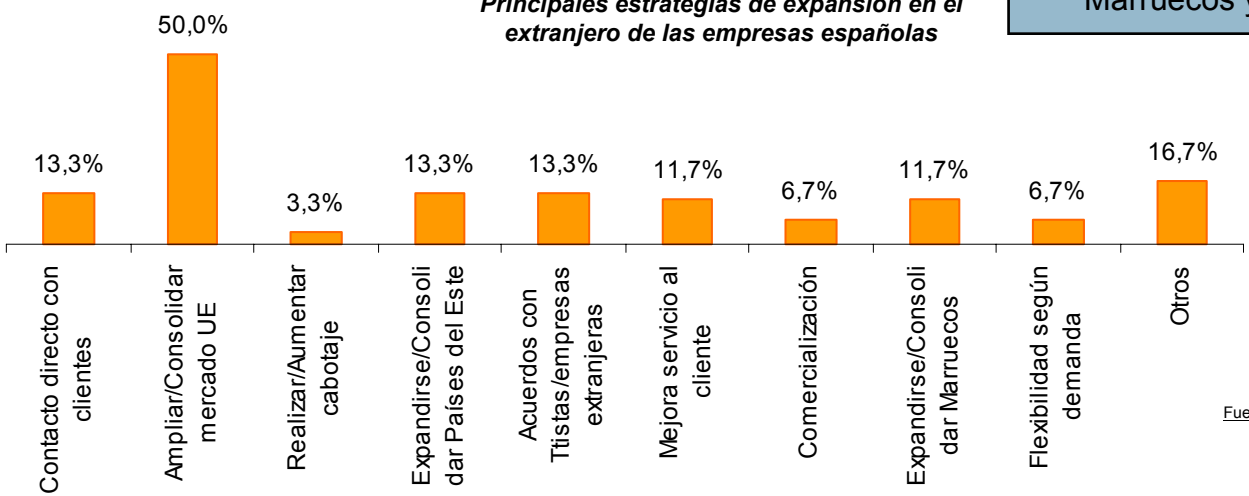
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Estrategias de expansión internacional

- Las principales medidas para continuar la expansión internacional entre las empresas de transporte por carretera analizadas, se centran en la expansión o consolidación de los diferentes mercados.
  - Un 50% continuarán intentando fomentar o desarrollar su actividad en el seno de la Unión Europea.
  - Más del 10% trabajarán para consolidar o aumentar sus mercados en el Magreb y los Países del Este.
- Otras medidas mencionadas para la expansión internacional por parte de estas empresas son:
  - Búsqueda de agentes exclusivos
  - Crear red de empresas españolas para comercialización en extranjero
  - Especialización en nichos donde se aporte un valor añadido
  - Abrir delegaciones propias

Una de las principales medidas de las empresas de transporte por carretera para aumentar su presencia en el extranjero es la expansión o consolidación de los mercados en Marruecos y los Países del Este

Principales estrategias de expansión en el extranjero de las empresas españolas



Fuente: Elaboración propia.Encuesta

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Estructura accionarial e Inversiones

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EMPRESAS ESPAÑOLAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

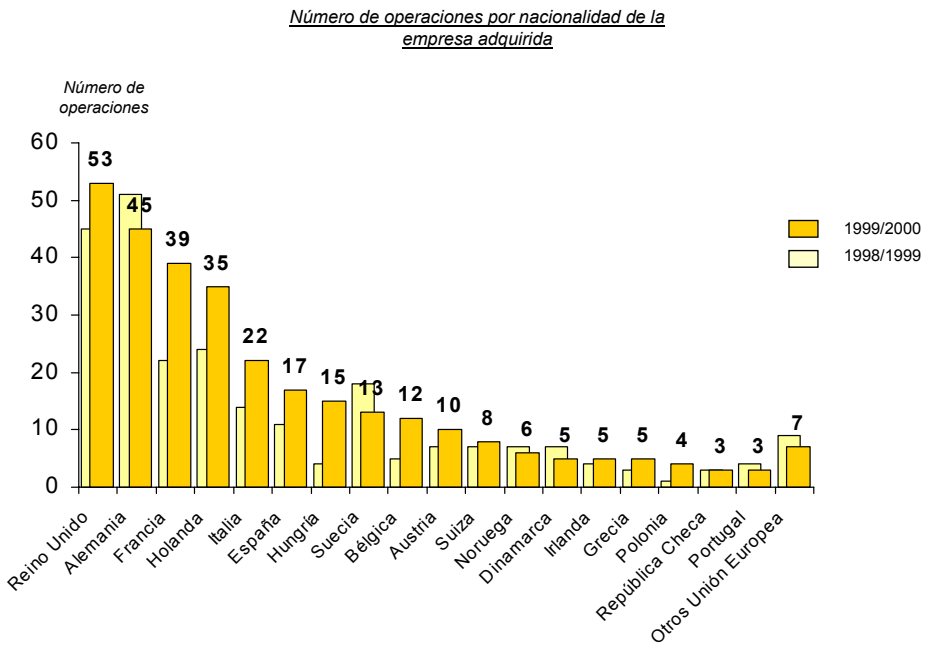
Estructura accionarial e inversiones

- En un mercado globalizado, donde los centros de producción se localizan en donde encuentren mejores factores productivos, aunque sea alejados de las materias primas, y donde los mercados de venta se dispersan, el cliente pide un servicio que, por lo menos, ofrezca cobertura en el mercado europeo.
- De esta manera, el operador logístico necesita para alcanzar la cobertura geográfica global:
  - Contar con una red terrestre europea, en la que los centros de intercambio y de consolidación y distribución desempeñan un papel fundamental en la consecución de economías de escala.
  - Considerar dentro de la cadena logística los diferentes modos de transporte, teniendo la facilidad de acceder al transporte aéreo, al transporte marítimo y al ferrocarril en condiciones adecuadas.
- La necesidad de alcanzar una dimensión que favorezca las economías de escala, ha provocado una oleada de fusiones y adquisiciones con los siguientes objetivos:
  - Factores habituales en todos los sectores, como buscar una entrada rápida y eficiente en un mercado o la necesidad de alcanzar la masa crítica para obtener economías de escala y de alcance.
  - Factores específicos del sector de transporte y logística, como la estandarización de procesos (paquetería), el control de los procesos y recursos, especialmente de subsidiarias internacionales, la credibilidad e imagen corporativa de los operadores, la flexibilidad para adaptarse a las condiciones cambiantes de mercado, la estabilidad en la red, etc.
- El número de transacciones realizadas se ha incrementado en un 25% entre 1999 (288 operaciones) y 2000 (361 operaciones), si bien el ritmo de concentración empresarial es mayor en Reino Unido (53 empresas de transporte y logística han sido adquiridas este año). Alemania y Francia le siguen con 45 y 39 empresas adquiridas respectivamente.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EMPRESAS ESPAÑOLAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

Estructura accionarial e inversiones



- Por todo ello se ha realizado un análisis de la composición accionarial y las inversiones de cada una de las 50 primeras empresas españolas de transporte internacional y de las empresas logísticas a partir de su clasificación en función de su volumen de facturación. De ellas, se han obtenido datos del 88% de las empresas de transportes y del 92% de las empresas logísticas.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EMPRESAS ESPAÑOLAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

Estructura accionarial e inversiones

- Tras la consulta de la base de datos SABE, se aprecia que:
  - Las empresas de transporte internacional tienen mayoritariamente accionistas españoles, aunque hay algunas empresas cuyos accionistas mayoritarios son de Francia, Italia, Reino Unido y Alemania.
  - Las empresas de actividades logísticas tienen también mayoritariamente accionistas españoles, existiendo otras cuyos accionistas mayoritarios son de diversas nacionalidades (Alemania, USA, Reino Unido, Francia, etc)

Nacionalidad mayoritaria de los accionistas y número de inversiones de las empresas de transporte internacional y operadores logísticos

Ranking	Empresa	Nacionalidad mayoritaria	Número de Inversiones
1	COMPAÑIA DE DISTRIBUCION INTEGRAL LOGISTA S.A.	Española	24
2	CAT ESPANA FLETAMENTOS Y TRANSPORTES SA	Francesa	0
3	MCLANE ESPANA S.A.	Alemania y USA	1
4	EXEL SA	Holanda	7
5	SERVICIOS DE DISTRIBUCION FRIGORIFICA IBERICA SA	Francesa	7
6	SINTAX LOGISTICA S.A.	Española	8
7	GRUPO LOGÍSTICO SANTOS	Española	7
8	TNT LOGISTICS ESPANA S.A.	Española	0
9	AITENA SA INMOBILIARIA Y DE TRANSPORTES	Española	2
10	TRANSAHER MADRID SL	Española	1
11	NIPPON EXPRESS DE ESPANA SA	Japonesa	0
12	ALDEASA SA	Española	24
13	BERGE MARITIMA SA	Española	20
14	PICKING PACK SERVICIOS LOGISTICOS S.A.	Española	0
15	FIEGE ASER OPERADOR LOGISTICO S.A.	Española	2
16	LOGISTIC ACTIVITIES SA	Española	1
17	L+D Logística y Desarrollo	-	-
18	MAERSK LOGISTICS ESPANA S.A.	Española	1
19	GRUPO SLI & UNION S.L.	n.d.	8
20	GRUPO TRANSPORTES GERPOSA, S.A.	Reino Unido	5
21	FRANS MAAS LOGISTICA SA	Holanda	0
22	LOGISTICA NAVARRA SA	Española	0
23	GRUPO TOQUERO	-	13
24	TRANSPORTES AZKAR S.A.	Española	13
25	TRANSPORTES ESPANOLES E INTERNACIONALES SA	Francesa	4
26	TRANSPORTES BADOSA SA	n.d.	2
27	TRANSPORTES CARRERAS SA	n.d.	6
28	KUHNE & NAGEL SA	Suiza	0
29	CONDEMINAS SERVICIOS LOGISTICOS S.A.	Española	0
30	FRIGOSCANDIA LOGISTICS SA	Suecia	5
31	GECOINSA, S.A.	-	-
32	GEFCO ESPANA S.A.	Francesa	0
33	CATERPILLAR LOGISTICS SERVICES SPAIN S.A.	Holanda	0
34	TRANSPORTES GAR CIA SA	Española	0
35	CAVE LOGISTICA ESPANA S.L.	n.d.	2
36	TRAMOSA TRANSPORTES ESPECIALES DE VEHICULOS SA	Alemania	9
37	TEAM LOGISTIC SL	n.d.	0
38	TRANS EUROPEAN TRANSPORT SA	España e Irlanda	0
39	TRAIGLEFER SL	n.d.	0
40	PLATAFORMA FRIGORIFICA SL	Española	0
41	BARNASTOCK S.A.	n.d.	1
42	OPERADOR LOGISTICO GRUPO SAAT S.A.	n.d.	0
43	TRANSPORTES GUTIERREZ SA	Española	3
44	LW CRETSCHMAR ESPANOLA SA	Alemania	0
45	DISTRICENTER SA	Española	0
46	TRANSPORTES J CARBO SL	Española	0
47	TRANSPORTES PADROSA SA	Española	1
48	VICARLI SA	Española	4
49	TRANSPORTES CALSINA Y CARRE SL	Española	1
50	JACER SA	n.d.	1

Ranking	Empresa	Nacionalidad mayoritaria	Número de Inversiones
1	TRANSPORTES OLLOQUIEGUI SA	Española	6
2	GERPOSA TRANSPORTE INTERNACIONAL SA	Británica	5
3	TRANSPORTES INTERNACIONALES SAN JOSE S.A.	Española	6
4	PAÑALON S.A.	Española	17
5	CAMPILLO PALMERA S.A.	Española	0
6	TRANSPORTES ESPANOLES E INTERNACIONALES S.A.	Francesa	4
7	VOS LOGISTICS BARCELONA S.A.	n.d.	0
8	TRANSPORTES CAMPILLO S.A.	Española	4
9	GRUPO SLI & UNION S.L.	n.d.	8
10	LLACER Y NAVARRO SL	Española	3
11	LUIS SIMOES ESPANA S.A.	Española	0
12	FERCAM TRANSPORTES S.A.	Italiana	0
13	COMOTRANS, SDAD. COOP.	-	-
14	TRANSPORTES LOPEZ S.A.	Española	4
15	TRANSPORTES PADROSA S.A.	Española	1
16	COMPANIA EUROPEA DE TRANSPORTES S.A.	Española	1
17	CARGOLINK S.A.	Española	0
18	RINNEN HISPANIA S.A.	n.d.	0
19	TRANSPORTES CARRERAS S.A.	Española	6
20	LA MOTA S.C.L. TRANSPORTES Y SERVICIOS	-	-
21	TRANSBIDASOA S.A.	Española	3
22	NAVAMAR S.A.	Española	0
23	CENTROTIR S.A.	n.d.	0
24	TRANSPORTES DIRECTOS DEL SEGURA S.L.	n.d.	0
25	TRANSPORTES SENA GIMENO S.L.	Española	0
26	OWEG TRANSPORT S.A.	Española	0
27	MINI TRUCK SERVICES S.L.	n.d.	0
28	COFRIVIGO SOC COOP GALLEGA	Española	1
29	TRANSCAMER BARCELONA S.A.	Española	0
30	TRANSARDA	-	-
31	TRANSMOL BO S.L.	n.d.	0
32	SECOTRANS S.L.	Española	0
33	FRIO EJIDO S.L.	Española	1
34	VICARLI S.A.	Española	4
35	SACYTRANS S.L.	n.d.	0
36	GRUPO TRANSONUBA S.L.	n.d.	0
37	TRANSPORTES LARA S.A.	Española	0
38	GUIPUZCOANA GRUPO	Alemana	-
39	GEXA, SDAD. COOP. LTDA.	-	-
40	GRUPO REDUR-LOZANO TRANSPORTES, S.A.	Española	4
41	TRANSPORTES Y SERVICIOS RAPIDOS TRANSERRA S.A.	Española	0
42	TRANS NAGAR S.A.	Española	1
43	LA VASCONGADA, S.L. (GRUPO)	-	-
44	TRANSPORTES IGOA Y PATXI S.A.	n.d.	3
45	TRANSPORTES ARAGON S.A.TASA	Española	2
46	TERRANAUT IBERICA S.A.	n.d.	0
47	TRANSPORTES SALISA S.L.	Española	0
48	SALVADOR CABRERA E HIJOS S.L.	Española	0
49	GUIRADO TRANSPORTES INTERNACIONALES REUNIDOS S.A.	Española	1
50	AG 8, S.L.	-	-

Fuente: Elaboración propia. Base de datos SABE

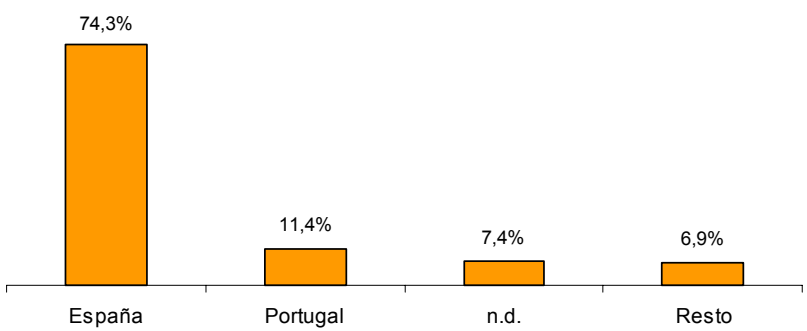
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EMPRESAS ESPAÑOLAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

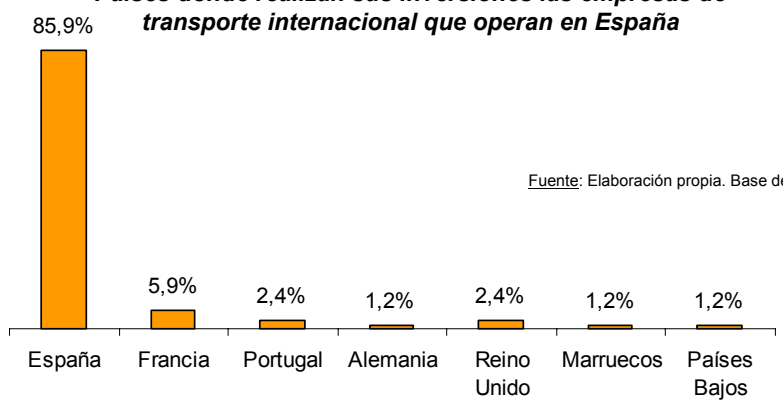
Estructura accionarial e inversiones

- Hay más empresas logísticas que realizan inversiones que empresas de transporte internacional, al ser 29 de las empresas logísticas accionistas de alguna otra empresa, frente a las 21 de entre las más importantes que realizan transporte internacional.
- El número medio de inversiones que tienen estas empresas es:
  - Principales empresas de transporte internacional: 1,7 inversiones/empresa
  - Principales operadores logísticos: 3,5 inversiones/empresa
- La distribución de la nacionalidad de las empresas donde se realizan las inversiones muestra una importante concentración de estas inversiones en España.

Países donde realizan sus inversiones las empresas logísticas que operan en España



Países donde realizan sus inversiones las empresas de transporte internacional que operan en España



Fuente: Elaboración propia. Base de datos SABE

Las grandes empresas de transporte internacional españolas no disponen de un elevado número de inversiones en el extranjero

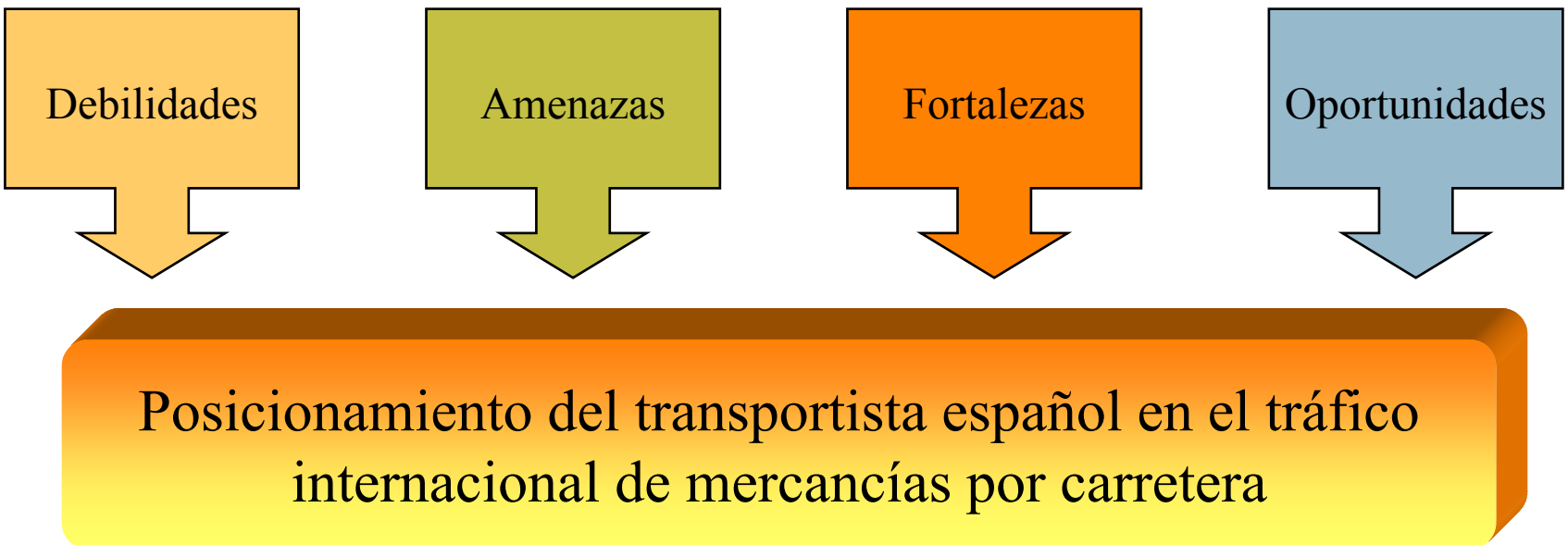
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Posicionamiento del transportista español en el transporte internacional por carretera

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO

- El conocimiento de las empresas españolas a lo largo de todo este documento, unido a las opiniones de los transportistas sobre su sector de actividad y la de los cargadores sobre los transportistas españoles que se pusieron de manifiesto en las sesiones de InterAct celebradas con ellos, permiten obtener una imagen del posicionamiento del transportista español para el desarrollo de su actividad en el futuro.
- Para ello se va a realizar un análisis DAFO consistente en examinar aquellos aspectos que se consideran Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades de los transportistas españoles de mercancías por carretera.



© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Debilidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

Esquema operativo

- La economía global tiene como consecuencia la necesidad de nuevos modelos de gestión de los cargadores. Para prestar un servicio óptimo y adecuado a sus propios intereses, sería necesario que los transportistas españoles:
  - Ofrecieran cobertura europea global, independientemente de los orígenes y destinos de las cargas.
  - Realizaran rutas en vacío a países cercanos al de destino, que permitieran captar nuevas cargas.

Periferia geográfica

- A pesar de que España tiene una situación geográfica estratégica ya que es punto de paso del tráfico entre Europa y Marruecos, su ubicación respecto al mercado europeo supone a su vez dificultades para el empresario de transportes español, principalmente por:
  - Estar alejado de los grandes centros de producción y consumo europeos.
  - Las distancias a los destinos de las expediciones obligan a aplicar técnicas de organización del transporte que optimicen la eficiencia y la rapidez del servicio (tripulaciones múltiples, centros de relevo, etc.) con un mayor coste para ellos.
  - Las nuevas oportunidades que supondrán las crecientes relaciones comerciales con países del Este, pueden verse diluidas por las grandes distancias geográficas y la presencia de transportistas en países mucho más cercanos y de cultura similar.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Debilidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

Falta de información

- Las necesidades básicas para iniciar rutas en nuevos destinos y satisfacer las necesidades de sus economías emergentes, requieren:
  - Apoyo de la Administración a misiones conjuntas que permitan conocer las características y funcionamiento de las empresas importadoras y exportadoras de estos países
  - Conocer las empresas españolas que operan en ellos y las necesidades específicas que tienen.

Gestión

- La carencia de un modelo de gestión de la empresa de transportes media española, adaptado a las nuevas técnicas de producción, se refleja en:
  - El hecho de que los grandes cargadores contraten empresas multinacionales porque las nacionales no ofrecen la misma calidad y servicio.
  - La mala imagen del transportista español frente al extranjero en cuanto a capacidad operativa y fiabilidad.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Debilidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

Tamaño empresarial

- Las empresas de transportes españolas tiene un tamaño menor que las europeas. Este hecho se refleja en el número de vehículos medio por empresa de que disponen: 2,5 las españolas frente a 6 las europeas.
- Esta situación tiene como consecuencia que las empresas españolas:
  - No son capaces de ofrecer servicios que complementen su actividad básica de transportistas, al no poder asumir los elevados costes que supone el organizar la oferta de servicios complementarios.
  - No obtienen economías de escala que permitan prestar servicios de mayor calidad a un menor coste.
  - Carecen de agentes comercializadores tanto en la Unión Europea como en los Países del Este o el Magreb, al disponer de ellos únicamente un 12,6% de las empresas.
  - La implantación y uso de las nuevas tecnologías no es práctica común.
  - Tienen grandes dificultades para establecer relaciones comerciales con países en vías de crecimiento económico, como son los del Norte de Africa y los Países del Este

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Debilidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

La calidad de otros servicios afecta a la distribución por carretera desde España

- La calidad del servicio que se ofrece en puertos y aeropuertos españoles no facilita la distribución de mercancías desde España, al producirse grandes tiempos de tránsito. Esto es debido principalmente a la descoordinación entre los servicios que se prestan a las mercancías (sanitarios y fito-sanitarios) que para algunas mercancías no son tolerables (productos dentro de la cadena del frío).
  - Los operadores prefieren introducir sus mercancías en el mercado europeo por otros canales, independientemente de su destino y la congestión de esas infraestructuras.

Oferta

- El transportista español no transmite toda la confianza necesaria al cargador, que prefiere operar con empresas de transporte de gran tamaño y con presencia global e internacional.
  - No es especialista en una tipología específica de carga o cliente, ni dispone de flotas adecuadas a sus necesidades.
  - Su dependencia de las campañas de determinadas tipologías de carga (campañas de productos agrícolas, por ejemplo), provoca que en determinadas épocas exista una falta de estabilidad de su oferta de servicios que los grandes cargadores no están dispuestos a asumir.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Debilidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

Dependencia del cargador español

- Pese a mantener relaciones con cargadores tanto españoles como europeos, las empresas transportistas españolas con tráficos internacionales dependen en su mayoría de los cargadores españoles que suponen el 58,8% de sus clientes y les proporcionan cargas de salida.
  - La falta de posicionamiento en el extranjero provoca esta dependencia y la dificultad para captar cargas de retorno.

Captación de cargas de retorno

- La captación de cargas de retorno en los viajes a la Unión Europea no plantea grandes dificultades para el transportista español. Para ello, de forma asidua, se recurre al servicio de agencias de transporte que facilitan las cargas que consiguen que los vehículos no retornen en vacío.
  - Sin embargo en los Países del Este y Magreb, los índices de retorno en vacío aumentan e incrementan por lo tanto los costes del transporte a estos destinos.

Concentración en el mercado de la Unión Europea

- El transportista español por carretera no realiza transporte de mercancías habitualmente a los Países del Este y Marruecos, centrándose en la Unión Europea
  - Además, si lo hace no es de forma habitual, viajando de forma mayoritaríamente esporádica a estos destinos.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Amenazas

Debilidades | **Amenazas** | Fortalezas | Oportunidades

Nuevos competidores en el mercado español

- Los modelos operativos que en el pasado garantizaban el éxito para competir en el mercado nacional, dejan de tener validez cuando éste se amplia al resto de Europa.
  - Los grandes operadores europeos han asimilado este cambio y sus efectos empiezan a ser notables, con un aumento de su presencia en el mercado español que dificulta la captación de cargas a los transportistas españoles.

Concentración de la actividad en Europa central

- El considerar a la Unión Europea como un único mercado cambia los hábitos de las empresas cargadoras y se tiende a concentrar la actividad en los focos más atractivos que se sitúan generalmente en centro Europa.
- Esta concentración en centro Europa, que se debe fundamentalmente a su mayor actividad industrial, empresarial y económica, provoca la centralización de los almacenes de distribución en estas áreas, retirándolos de ubicaciones diseñadas para una distribución de tipo más localista.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Amenazas

Debilidades | **Amenazas** | Fortalezas | Oportunidades

Políticas de contratación de transporte en empresas cargadoras extranjeras a nivel europeo

- El transportista extranjero tiene una adecuada gestión comercial y mayor dimensión de su empresa con lo que logra contratos a nivel europeo con sus clientes, que ven cubiertas sus necesidades de cobertura geográfica total y logran disponer de un interlocutor único para todas sus actividades de transporte
  - Esta situación provoca que sean estas empresas las que realicen todo el transporte de sus clientes, independientemente del trayecto que se realice (por ejemplo, transporte de mercancías desde el extranjero al país de origen del cargador).

Falta de armonización normativa

- Las normas que hacen referencia a las exigencias a los vehículos para transitar por todos los países de la Unión Europea no están armonizadas. Esta descoordinación se refleja, entre otros aspectos, en los estándares de respeto al medio ambiente y en las divergentes dimensiones que deben cumplir los vehículos. Las empresas españolas, por sus características propias, no suelen cumplir todos estos estándares de calidad específicos.
  - Como consecuencia de ello, algunas empresas tienen dificultades para operar o transitar por algunos países, como ocurre en el caso de Austria.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Amenazas

Debilidades | **Amenazas** | Fortalezas | Oportunidades

Poco atractivo de España para la distribución Europea

- España no parece poner en práctica planes centrados en el pleno desarrollo de los corredores terrestres y en la valoración del territorio como puente logístico hacia Europa para las cargas procedentes de América, Africa y Asia, que permitan promocionar al país como área con infraestructuras descongestionadas y facilidad de acceso al mercado europeo.
  - Estas cargas se distribuyen por lo tanto desde aquellos destinos tradicionales en centro Europa.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Fortalezas

Debilidades | Amenazas | **Fortalezas** | Oportunidades

Ventaja comparativa en "el know-how"

- Las peculiares características del sector productor español (especialmente el de la agricultura de huerta y regadío), han permitido al transportista español desarrollar unos conocimientos superiores a los de sus colegas europeos en el transporte de ciertos productos.
  - La capacidad y experiencia de transporte en vehículos frigoríficos es superior entre los transportistas españoles que entre los extranjeros.

Cobertura nacional

- La dispersión de la actividad industrial por todo el territorio español pero la gran concentración de una parte de ella en determinados puntos de la geografía española, provoca que el transportista extranjero opere fundamentalmente con los grandes focos de actividad económica.
  - El transportista español si que ofrece servicios con una mayor cobertura dentro del territorio nacional.

Posicionamiento ante el mercado marroquí

- La inmejorable situación geográfica como punto de paso hacia África, favorece la mayor presencia española en el mercado marroquí, apoyada en la existencia de sociedades de capital mixto. Esto ha permitido el posicionamiento de las empresas cargadoras en este mercado favoreciendo la entrada de los transportistas españoles.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Fortalezas

Debilidades | Amenazas | **Fortalezas** | Oportunidades

Estructura de costes

- El sector español presenta ventajas competitivas en la estructura de costes, que se traducen en un coste medio inferior al de la mayoría de los países de la Unión Europea.
  - Los costes de personal en España son inferiores.
  - El combustible también tiene un coste inferior, aunque este hecho es cada vez menos significativo como resultado de los costes de convergencia.
  - La histórica desventaja competitiva por el superior precio del dinero se ha reducido en los últimos años, influyendo positivamente en los costes financieros y favoreciendo las inversiones.

Muchos clientes "esporádicos"

- Disponer de una gran cartera de clientes y ser incluido en la red de potenciales transportistas para los cargadores parece fundamental en un mercado cada vez más competitivo.
  - El transportista español dispone de un elevado número de contactos, fruto de sus relaciones profesionales con múltiples cargadores con los que ha negociado cargas para sus retornos de forma intermitente.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Oportunidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

Organización económica mundial y de la Unión Europea

- La nueva organización económica tendente a la globalización mundial e intracomunitaria en todos los sectores de la actividad económica incluyendo el comercio y el diferencial existente con la actividad económica (o de transportes) de la Unión Europea indica que el volumen de intercambios comerciales debería seguir aumentando. Este crecimiento deberá seguir un elevado ritmo en España, acercando las cifras españolas a los valores de los países del resto de la Unión Europea.

Externalización

- Las empresas cargadoras tienden hacia la externalización de sus servicios de transporte centrándose en su actividad productiva, pero no pueden prescindir de la distribución de sus productos o el abastecimiento de sus materias primas
- Con ello ofrecen nuevas oportunidades de negocio a los transportistas, traspasando a terceros,
  - las responsabilidad de cumplimiento de plazos de entrega.
  - el riesgo de problemas de no servicio.
  - las dificultades del transporte de sus mercancías a los diversos destinos.
- La tendencia inicial de las empresas cargadoras a operar con transportistas de su misma nacionalidad, es una ventaja que el transportista español puede explotar para conseguir aumentar sus volúmenes de negocio, siempre y cuando adopte modelos de gestión y servicio adecuados.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Oportunidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

Fomento del empleo en el mercado español

- La Administración española puede llevar a cabo programas de formación especificos para conductores, para aumentar el número de trabajadores con las cualificaciones necesarias para desempeñar tareas relacionadas con el transporte internacional.
  - Con esta medida se podría contribuir a la generación de riqueza en el país y a una disminución de la bolsa de desempleo actual.

Disponibilidad fuera de nuestras fronteras de capital humano.

- Existen recursos humanos en otros países (países del Este, Marruecos, etc.) con los que se pueden establecer convenios para disponer de mano de obra que permitan paliar la escasez de conductores que se produce en España para los trayectos internacionales
  - Para ello sería necesario adoptar políticas activas de formación e incorporación al mercado laboral nacional de estos trabajadores.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Oportunidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

Mercado marroquí

- El desarrollo económico y social de Marruecos deberá seguir produciéndose en los próximos años y requerirá el abastecimiento de materias primas y la distribución de sus productos terminados.
- La existencia de una mayor importación que exportación de mercancías por carretera hacia España supone una oportunidad para la captación de cargas de retorno a los transportistas españoles

Mercado de los Países del Este

- La realización de una mayor exportación que importación por carretera a estos países unido a las dificultades de las empresas de transporte por carretera para captar cargas de retorno indica la existencia de vehículos que hacen retornos vacíos.
  - Se pueden captar mercancías que actualmente se transportan por vía marítima y desplazar estos vehículos a captar cargas de retorno en la Unión Europea

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Oportunidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

Apertura de la Unión Europea hacia los Países del Este

- La apertura comercial de los Países del Este a la Unión Europea y los procesos de expansión económica que ello supondrá, provocarán la necesidad de transporte de productos terminados y/o materias primas.
  - Esta oportunidad se puede ver reforzada por las inversiones de empresas españolas en estos países.
  - El establecimiento de delegaciones, acuerdos con empresarios o incluso la adquisición de empresas posicionadas en estos mercados, permitirá aumentar la captación de cargas de retorno.

Servicios especializados

- Las prácticas empresariales del cargador actual exigen un servicio de mayor calidad. El transportista español puede lograr una mayor actividad en el transporte por carretera, especializandose,
  - Explotando el “Know-How” adquirido por los transportistas españoles a lo largo de los años para el transporte de mercancías específicas.
  - Buscando aquellos productos que se transportan poco explotados en la actualidad.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ANALISIS DAFO
Oportunidades

Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades

Nuevas formas de gestión

- La adopción de nuevas formas de gestión permitirán mejorar la eficiencia de las empresas de transporte, aplicando técnicas modernas como:
  - Recursos materiales: Crear centros de relevo que permitan camiones operando las 24 horas a precios competitivos, respetando los tiempos de descanso de los conductores; utilización de otros vehículos como el tren de carreteras, etc.
  - Recursos humanos: Alianzas con empresas de transporte de otros países que se responsabilicen de la tracción en su territorio y permitan una mejor gestión de los conductores.

Desarrollo territorio logístico

- Apoyar el desarrollo de la península (España y Portugal) como plataforma logística para captar tráficos (marítimos o aéreos) a Europa con origen y/o destino en América, Asia o África que están emergiendo en la actualidad (flor cortada, perecederos, etc)

Concepto de marca

- Los transportistas españoles pueden agruparse ofreciendo una imagen conjunta que les identifique, transmitiendo una imagen de marca, reconocida en el mundo del transporte.
  - Iniciativas de esta índole han obtenido el reconocimiento deseado y han permitido exportar productos españoles fuera de nuestras fronteras (la denominación de origen Rioja es un claro ejemplo).

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados