Ministerio de Fomento
Dirección General de Transportes
por Carretera

ANDERSEN

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

Resumen Ejecutivo

Diciembre 2001

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Contenido

- **MERCADO**
  - El mercado de transportes
  - Transporte por carretera con la Unión Europea
  - Transporte por carretera con el Magreb
  - Transporte por carretera con los Países del Este
- **DESEQUILIBRIO DE LOS MERCADOS**
  - Unión Europea
  - Magreb
  - Países del Este
- **CARACTERISTICAS DE LAS EMPRESAS CARGADORAS**
  - Características generales
  - Empresas cargadoras en Marruecos
  - Empresas cargadoras en los Países del Este

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Contenido

- **CUOTA DE MERCADO DEL TRANSPORTISTA ESPAÑOL**
  - Mercado actual
  - Unión Europea
  - Evolución histórica
  - Conclusiones
- **LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA**
  - Características generales
  - Cuota de mercado de las grandes empresas
  - Empresas de transporte internacional por carretera: Marruecos
  - Empresas de transporte internacional por carretera: Países del Este
- **ESTRATEGIA FUTURA DE ACTUACIÓN**
  - Situación actual: Análisis DAFO
  - Líneas de actuación
  - Resumen de las estrategias planteadas

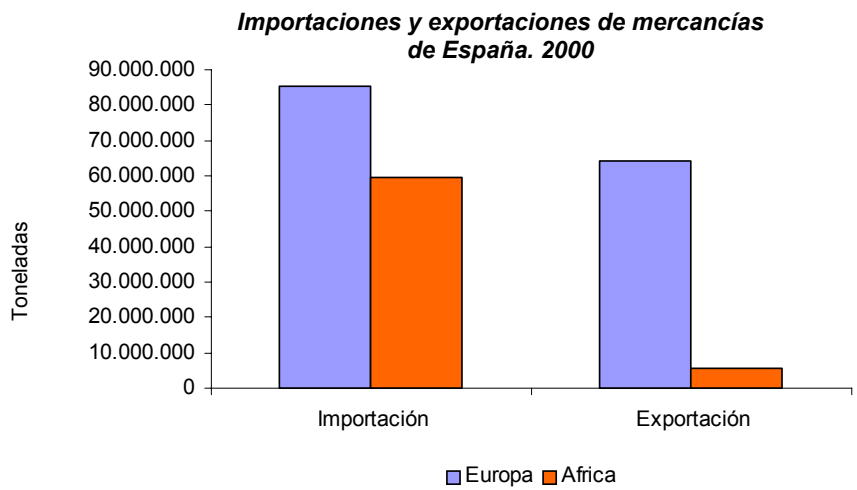
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

MERCADO

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Mercado

- En el año 2000, España importó 218,9 millones de toneladas de forma global frente a unas exportaciones de 93,1 millones de toneladas.
- Desde Europa (Unión Europea y Países del Este) se importaron 85.320.300 toneladas y se exportaron 64.180.290 toneladas, convirtiendo a este mercado en el principal punto de origen o destino para España.
- Desde el continente africano se importaron 59.377.100 toneladas y se exportaron 5.534.137 toneladas



- El transporte de mercancías por carretera con Europa y Magreb se ve influido por las toneladas intercambiadas con España.
- La globalización de la economía y unida a ella, el aumento del comercio internacional, suponen un importante crecimiento del transporte.

Los crecimientos experimentados en los últimos años son una oportunidad para los transportistas españoles, que ven aumentar sus posibilidades de captación de cargas.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Mercado

- Las inversiones españolas en los mercados con importancia para el transporte internacional de mercancías por carretera han seguido una evolución creciente favorable para la captación de tráficos por los transportistas españoles.
  - Tanto en la Unión Europea, como en los países europeos no comunitarios y en los Países del Este, el crecimiento de la inversión ha sido muy significativo
  - La inversión en Africa ha pasado de ser muy reducida a adquirir cierta importancia en los últimos 3 años.
    - ✓ Las inversiones españolas en el Magreb se centran principalmente en el mercado marroquí ya que suponen 10.834 millones de pesetas del total invertido

	Año 1993	Año 1994	Año 1995	Año 1996	Año 1997	Año 1998	Año 1999	Año 2000
PAISES UNIÓN EUROPEA	180.026	219.931	382.269	422.592	684.415	869.389	3.501.910	5.246.974
PAISES EUROPEOS NO COMUNITARIOS	1.303	4.056	27.693	8.174	13.402	61.690	293.747	429.098
PAISES DE EUROPA CENTRAL Y ORIENTAL	4.640	11.477	3.716	1.826	2.268	12.020	22.882	207.705
TOTAL EUROPA	185.969	235.464	413.678	432.592	700.085	943.099	3.818.539	5.883.777
AFRICA DEL NORTE	3.039	920	5.008	5.063	2.151	28.887	34.848	10.922
AFRICA	5.965	1.992	6.309	6.377	5.574	36.802	41.413	20.159
AMERICA	85.376	451.187	187.920	539.593	762.035	1.999.664	5.974.412	4.485.879
ASIA	560	52	5.514	6.209	4.689	22.724	56.113	8.819
OCEANIA Y OTROS	34.869	46.109	208.199	81.652	44.755	123.749	257.658	338.766
TOTAL	***312.739***	***734.804***	***821.619***	***1.066.423***	***1.517.138***	***3.117.469***	***10.148.135***	***10.737.400***

- La adquisición de participaciones en sociedades extranjeras o el establecimiento de las empresas españolas en el extranjero tendrá como consecuencia el aumento del transporte en el futuro. Este transporte podrá ser realizado por las empresas españolas si se posicionan adecuadamente ya que existe una relación entre el origen del capital con la nacionalidad del transportista.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Transporte por carretera

- En España, el transporte por carretera es el modo más importante de transporte de mercancías representando el 20% y el 47% del total de las toneladas de entradas y de salidas.
- En lo que a transporte de mercancías por carretera se refiere, las toneladas importadas y exportadas en el año 1999 muestran la siguiente sítuación según los grandes mercados:

Importaciones y exportaciones de mercancías por carretera de España. 1999. Miles de toneladas

	Importación	Exportación
Unión Europea	34.179	34.497
Resto de Europa	2.885	3.956
Magreb	593	23

- Existe un equilibrio entre las toneladas importadas y exportadas, que permite con una política comercial y de servicio adecuada, garantizar los retornos de los vehículos españoles con carga.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Transporte por carretera en la Unión Europea

- El transporte por carretera es desde1990 la modalidad de transporte más significativa en términos de tonelaje por km. recorrido en la Unión Europea y es además el modo hegemónico en el transporte de toneladas.
- En todos los países de la Unión Europea se encuentra como el modo de transporte más utilizado a gran distancia de su modo competidor por excelencia, el transporte ferroviario.

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

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

Nota: No incluye datos del transporte marítimo.

Fuente: Comisión Europea. EU transport in figures.

División Modal por país en % tn-km, 1998

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

El aumento de las toneladas transportadas en los últimos años ha implicado un incremento de la cuota de la carretera y un descenso del ferrocarril, que si bien en la Unión Europea representa en torno al 8%, en España es de un 1,04% para el transporte internacional.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Transporte por carretera con la Unión Europea

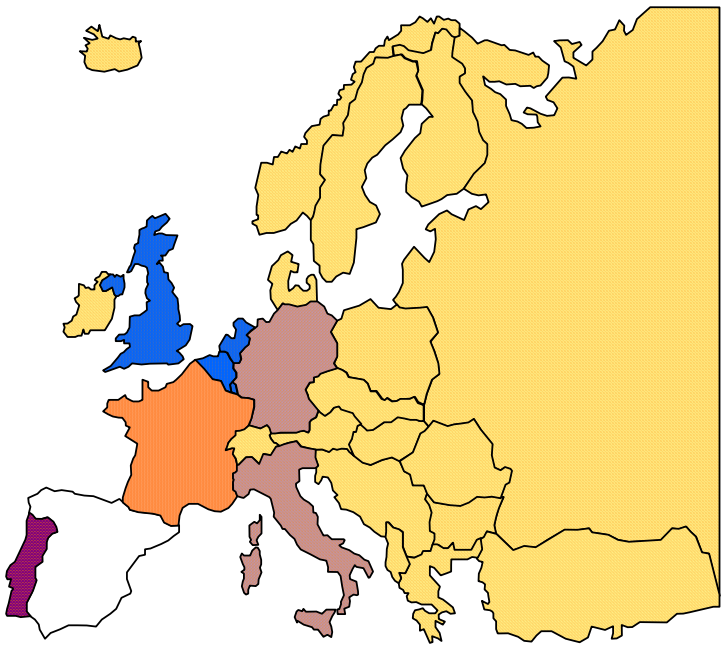
- En el intercambio de mercancías con **Europa**, la carretera es el modo principal en las exportaciones.
- La maquinaria, vehículos, objetos manufacturados y transacciones especiales son los productos mejor posicionados en cuanto a las importaciones y exportaciones, mientras que los productos agrícolas y animales vivos destacan especialmente en las salidas de mercancías.

Salidas desde España

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

Entradas a España

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



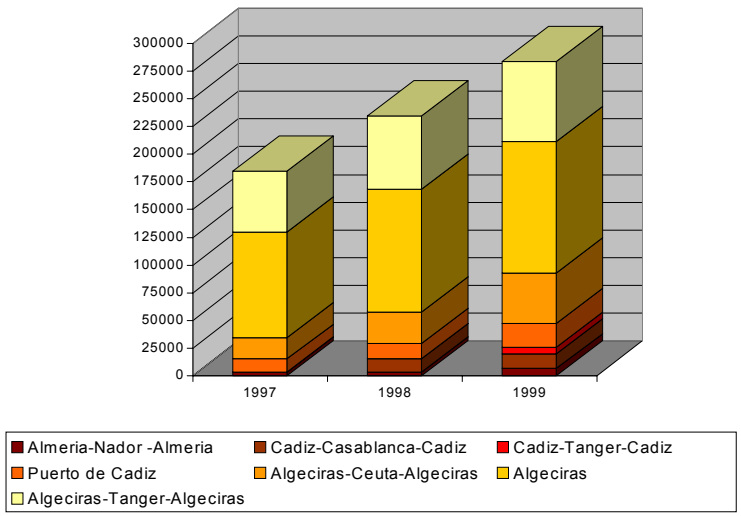
- La proximidad geográfica incrementa el comercio y el incremento del comercio incide de forma directa en el incremento del transporte de mercancías por carretera.
  - Por ello los principales destinos españoles son Francia y Portugal, que agrupan más del 50% de las toneladas internacionales españolas.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Transporte por carretera con el Magreb

- El comercio con los **Países del Magreb** ha tenido crecimientos importantes en los últimos años y adquiere una mayor importancia para España.
- Las toneladas importadas y exportadas por España de y a Marruecos suponen 3.831 y 1.267 miles de toneladas.

En este intercambio el transporte por carretera adquiere cada vez más importancia al haberse incrementado el tráfico de camiones en las líneas de transporte marítimo, un 27% en 1998 y un 21% en 1999., pero con predominio de las toneladas importadas. Además nuevos puertos como el de Almería han cobrado importancia en el tránsito de vehículos entre Europa y Marruecos, contribuyendo a descongestionar los grandes focos tradicionales de tránsito entre continentes



Reparto de las salidas y entradas de mercancías de España con Magreb por carretera. 1999, miles de toneladas

Magreb	Exportación	Importación
Marruecos	11,0	523,2
Tunez	*9,4*	*16,2*
Argelia	2,1	53,6

- Es por ello que existen oportunidades de captación de cargas para el transporte por carretera tanto en las importaciones como en las exportaciones.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

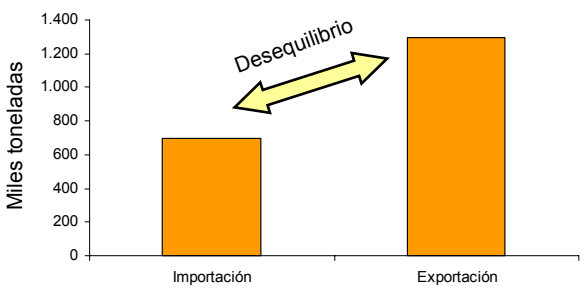
Transporte por carretera con los Países del Este

- La evolución de la situación con los **Países del Este** muestra un crecimiento en los últimos años de las toneladas intercambiadas con España, que incrementa las oportunidades de captación de cargas para los transportistas españoles.
- En valores absolutos, el transporte por carretera supuso en el año 1999 1.297.000 toneladas exportadas mientras que se importan 694.000 toneladas, con lo que se demuestra el deficit de cargas de retorno para el transporte por carretera.

Las exportaciones de mercancías a estos países se realiza de forma mayoritaria por carretera, si bien casi la totalidad de las mercancías importadas se transportan marítimamente por lo que hay un importante potencial de mercado, trabajando en costes y calidad.

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

Transporte por carretera desde España a los Países del Este. Miles de toneladas



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

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

La carretera transporta el 67% de las mercancías exportadas por España a los Países del Este pero los vehículos tienen dificultades en la captación de retornos que se logra primordialmente en Polonia y República Checa. Por ello es importante una adecuada política comercial, para lograr competir con otros modos en el mercado de exportación de los Países del Este

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

- HOJA DE A3 que es un mapa con nuestro mercado!!!!

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Transporte por carretera con la Unión Europea, Países del Este y Magreb

- Existen posibilidades de expansión en los tres mercados:

  - En la Europa de los 15, el equilibrio entre las importaciones y exportaciones nos permite indicar que una política adecuada en costes, calidad y el establecimiento de una red de comercialización, aumentaría la cuota de mercado del transporte por carretera español.

  - Una adecuada política comercial y de costes, permitiría conseguir retornos de los Países del Este, hoy desviados a otros modos de transporte.

  - Respecto al Magreb y fundamentalmente Marruecos, debemos indicar que al igual que en los casos anteriores, la política comercial y la implantación en este mercado permitiría garantizar una mayor productividad de nuestro transporte

Francia ya ha iniciado en la paquetería, una maniobra envolvente en el sentido de introducirse tanto en el mercado marroquí como en España.
El planteamiento a adoptar por el transportista español es similar, introduciéndose en el transporte interior marroquí para desde éste hacer todo el transporte internacional a España y la Unión Europea. Esta estrategia permitirá posicionarse para hacer el transporte del resto de países del Magreb y Africa central.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

DESEQUILIBRIO DE LOS MERCADOS

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

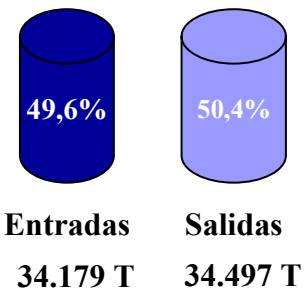
2. Desequilibrio de los mercados

Unión Europea

- El transporte de mercancías por carretera de forma global con la Unión Europea muestra una situación de casi equilibrio.
- Sin embargo, el análisis por países muestra una falta de equilibrio en algunos de ellos que incide en las mayores o menores dificultades de los transportistas españoles para la captación de cargas.

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

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



- Se producen más entradas de mercancía en España por carretera procedentes de Francia, Italia, Bélgica y Luxemburgo y Holanda.
- Las exportaciones españolas por carretera son superiores a las importaciones en las relaciones con Portugal, Alemania, Reino Unido, Grecia y con el resto de países de la Unión Europea.

Para aumentar la captación de cargas de retorno es necesario que se produzca movilidad de los vehículos hacia los grandes centros generadores de carga y establecer agentes de comercialización.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

2. Desequilibrio de los mercados

Magreb y Países del Este

- El análisis del transporte de mercancías por carretera en los mercados del Magreb y Países del Este, muestra que no existe un equilibrio entre las toneladas importadas y exportadas.
- Los desequilibrios responden a las diferentes circunstancias de cada uno estos mercados y para lograr superarlos es necesario que las empresas de transporte adopten políticas activas que les permitan captar cargas, mediante:
  - Estrategias de comercialización tanto en el propio mercado español con lo que se aumentarán las cargas de salida como en los mercados exteriores donde se captarían mercancías para paliar los deficits de cargas de retorno.
  - Realizando desplazamientos hacia grandes focos de actividad de transporte con España, que permitan minimizar los viajes en vacio.
  - Acercamiento a las empresas cargadoras españolas establecidas en los mercados extranjeros.
  - Mejora de la calidad manteniendo los precios a un nivel competitivo que incentive a las empresas cargadoras extranjeras a operar con los transportistas españoles por carretera.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

2. Desequilibrio de los mercados

Magreb

- El hecho de que Marruecos sea un país principalmente exportador, el desequilibrio en el volumen de exportaciones e importaciones por carretera con España unido al crecimiento de los sectores textil y agroalimentario es una oportunidad de captación de carga para los transportistas españoles.
- Un buen posicionamiento español en Marruecos se traduciría en captar los retornos que el sector textil y los productos agroalimentarios producirán en un medio plazo.

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

Traficos actuales

+

Sectores emergentes:
Textil
Agroalimentario

El desarrollo del sector textil, se encuentra muy ligado a empresas españolas que operan actualmente en el Magreb (Inditex, Cortefiel, etc.) lo que facilitará el posicionamiento de las empresas españolas de transporte por carretera en este mercado

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

2. Desequilibrio de los mercados

Países del Este

- El desequilibrio existente en el transporte de mercancías totales entre España y los Países del Este, unido a la situación actual en el transporte de mercancías por carretera con este mercado, muestran la posibilidad de captación de cargas en los Países del Este y permiten, siempre que se produzca una movilidad en vacío, obtener tráficos en la Unión Europea.

Relaciones España-Países del Este

Importaciones >Exportaciones

Oportunidad de aumento del transporte desde los Países del Este

DESEQUILIBRIO

Transporte por carretera España-Países del Este

Exportaciones > Importaciones

Vehículos vacios por dificultad para captar retornos

Posibilidades fruto de este desequilibrio

- Expansión en los Países del Este
- Desplazamiento en vacío de vehículos a la Unión Europea para captar cargas de retorno a España

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EMPRESAS CARGADORAS

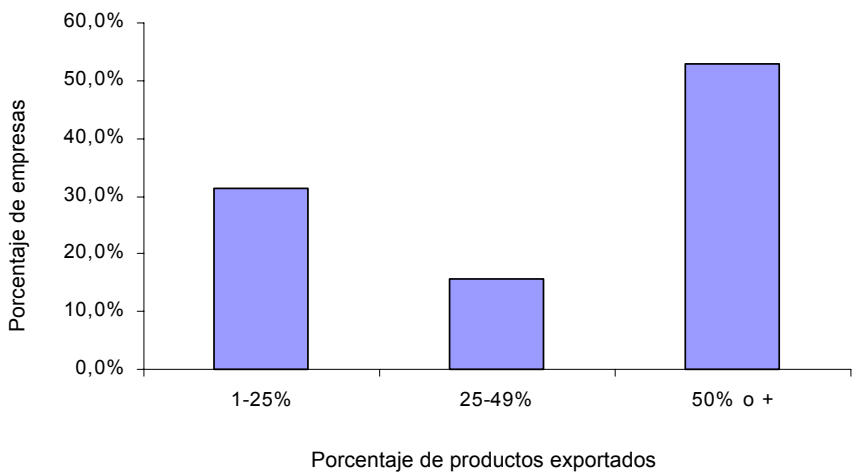
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

3. Empresas cargadoras

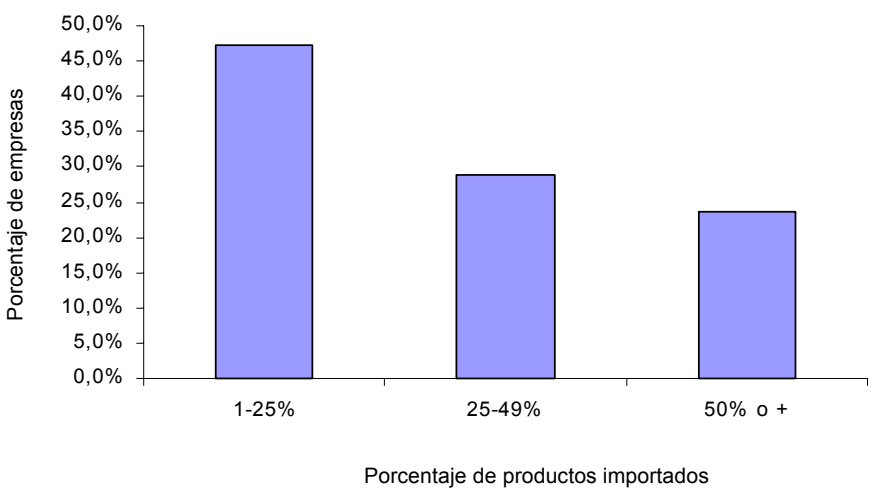
Características generales

- Las empresas cargadoras que operan en España realizan más transporte internacional con los grandes mercados económicos existentes, que se encuentran en la Unión Europea.
- La importancia que tiene Europa en las relaciones comerciales para España y en consecuencia en el transporte por carretera español, se ve reflejada en que la mayoría de las empresas cargadoras españolas operan con la Unión Europea.
  - El 82,3% de las empresas analizadas exportan, y de aquellas que lo hacen, la práctica totalidad operan con Europa y casi un 50% lo hacen con el Magreb.
  - El 61,3% de las empresas analizadas importan mercancías, y de aquellas que lo hacen, la práctica totalidad operan con Europa y sólo un 11% con el Magreb.

Exportación de cargadores establecidos en España



Importación de cargadores establecidos en España



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

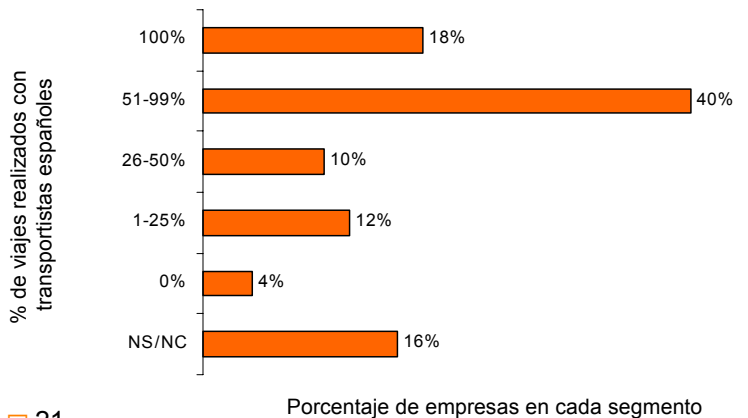
3. Empresas cargadoras

Características generales

- Los cargadores que operan en el mercado español contratan transportistas españoles para sus viajes al extranjero, pero aún queda una amplia posibilidad de aumentar las cuotas actuales al haber sólo un 18% de empresas que realicen todos sus viajes con transportistas españoles.
  - El aumento de estas cuotas actuales del transportista español se logrará a través de políticas de comercialización en España, con una mayor oferta de destinos y adquiriendo una dimensión que permita ofrecer servicios óptimos a los cargadores.
- Para ello, las empresas de transporte españolas deben prestar un servicio de calidad que incite a nuestros cargadores a confiar plenamente en el transportista español para sus trayectos internacionales.
  - Únicamente un 4% de las empresas sólo operan con transportistas extranjeros por política general de empresa, siendo empresas extranjeras establecidas en España (ejemplos de ellas son Lafarge Asland, S.A. y Unilever Foods).

Fomentar esta práctica de forma inversa entre los cargadores españoles con presencia internacional supondría una clara mejora del posicionamiento de los transportistas españoles en este mercado.

Porcentaje de viajes internacionales contratados a transportistas españoles



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

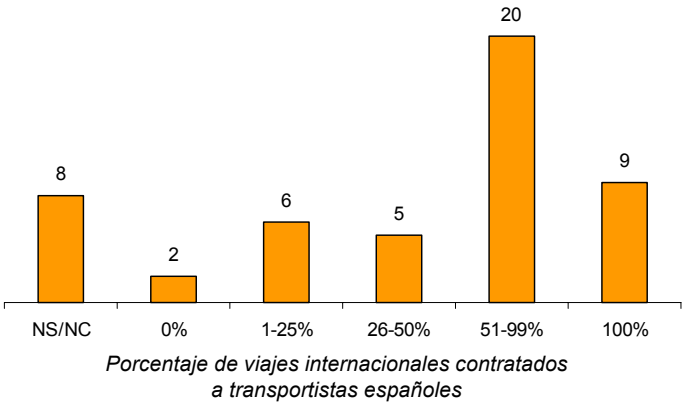
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

3. Empresas cargadoras

Características generales

- Entre las empresas cargadoras de la muestra, las que indican que hacen transporte internacional son 50, repartiendo su transporte internacional de la siguiente forma entre los transportistas españoles y extranjeros:

Número de empresas según el porcentaje de viajes internacionales que hacen los transportistas españoles



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

Para la captación de cargas actualmente transportadas por empresas extranjeras se debe incidir en el desarrollo de métodos de comercialización y aumento de la estrutura empresarial que faciliten la prestación de un servicio óptimo

- La mayoría de las empresas cargadoras españolas tienen alguna de sus actividades logísticas externalizadas, siendo tan sólo el 2% de ellas las que no tienen ninguna de sus actividades logísticas externalizadas.

El Plan PETRA hace mención a la falta de eficiencia del transporte privado y en especial en el transporte internacional

- Las expectativas futuras de aumento de la externalización en las empresas cargadoras favorecerá a las empresas de transporte que verán aumentar sus posibilidades de captar cargas.

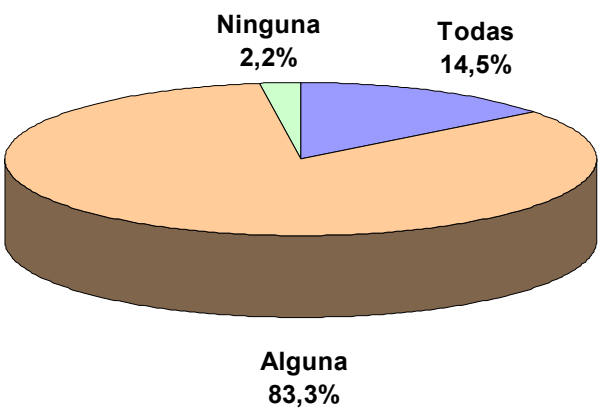
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

3. Empresas cargadoras

Características generales

- El establecimiento de empresas cargadoras españolas en los nuevos mercados implicará el aumento del transporte con España y facilitará la captación de cargas a los transportistas españoles, dada la tendencia existente de los cargadores a contratar a transportistas de su misma nacionalidad.
  - Sin embargo, será necesario desarrollar políticas de comercialización en el extranjero ya que siempre existirá un mayor volumen de carga de empresas no españolas en esos mercados. Para ello se debe ofrecer un servicio óptimo y competitivo en calidad, tiempo y coste.

Externalización de actividades logísticas



- El mercado europeo es el principal punto de origen y destino de las importaciones y las exportaciones españolas. Así lo demuestra el hecho de que el 88% de las empresas que tienen filiales en el extranjero estén presentes en Europa.
- Los grandes exportadores españoles son empresas con capacidad de generar transporte de mercancías por carretera al pertenecer a los sectores del Automóvil, bienes de equipo e industria auxiliar del automóvil.

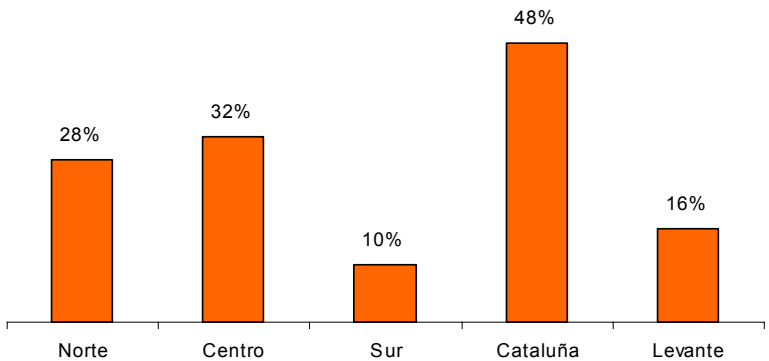
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

3. Empresas cargadoras

Características generales

- Las empresas cargadoras de transporte internacional de mercancías por carretera concentran su actividad comercial internacional mayoritariamente en la región de Cataluña y en menor medida en las regiones Centro y Norte, seguidas en último lugar por las regiones de Levante y Sur que no representan un porcentaje significativo en lo que a concentración de carga generada por parte de la demanda de tráfico internacional de mercancías se refiere.

Zonas de generación de la carga internacional y porcentaje de empresas cargadoras en cada zona



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

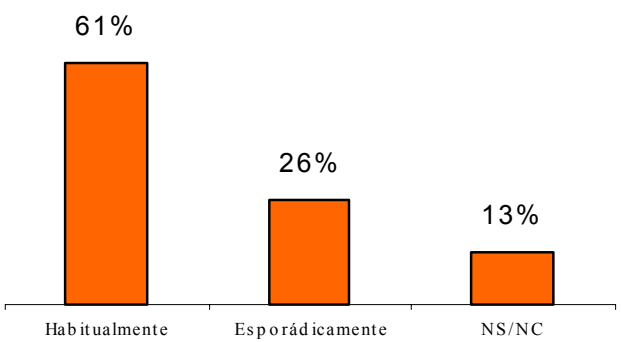
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

3. Empresas cargadoras

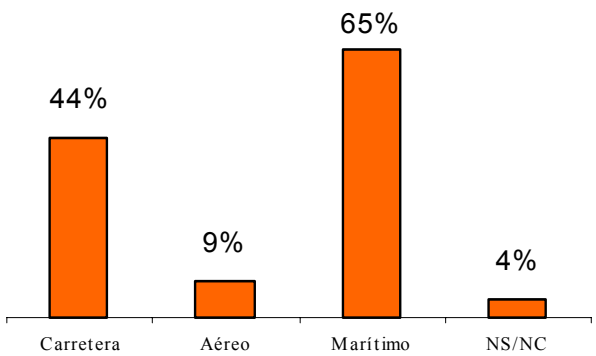
Marruecos

- La pujante economía maroquí ha impulsado a empresas españolas de diversos sectores a posicionarse en este mercado, con vistas a extender su actividad en él o a ser centros de producción de sus mercancías (Inditex, Cortefiel, etc.).
  - El mayor desarrollo de este mercado en el futuro lo convertirá en centro de exportaciones.
- El conocimiento de la situación y la experiencia de trabajo en el país han incentivado a cuatro consolidadas empresas de transporte andaluzas que han decidido crear Frío Maroc, S.A., dedicada exclusivamente al transporte de mercancías desde Marruecos hasta cualquier punto de la Unión Europea.
- La frecuencia de las relaciones con Magreb en las empresas cargadoras analizadas refleja que el 61% de las empresas que operan con Marruecos lo hacen de forma habitual, y un 44% utilizan la carretera en estas relaciones.

Frecuencia de las relaciones comerciales de las empresas cargadoras que operan con Marruecos



Porcentaje de empresas cargadoras que usan cada modo de transporte



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

3. Empresas cargadoras

Marruecos

- Hay grandes grupos empresariales extranjeros ya asentados en el mercado marroquí (Coca-Cola, Renault, Siemens, etc.) que siguen tomando posiciones en este mercado.

Algunas empresas han decidido crear una sociedad conjunta con empresas de Marruecos, facilitando con ello su entrada y expansión en este mercado y en consecuencia preparándose para un desarrollo de la actividad en Africa(ejemplo de Chronopost y la empresa de correos marroquí Barid Al-Maghrib)

- Las actividades más representativas de las principales empresas cargadoras del país se centran en el desarrollo de productos químicos y agricultura seguidos por el sector del transporte que representa un 14% del total.
- El establecimiento de empresas cargadoras en el mercado marroquí aumenta los tráficos internacionales de mercancías actualmente existentes en Marruecos.
  - Las empresas españolas de transporte por carretera deben aprovechar estos incrementos de carga para aumentar su cuota en el transporte internacional con Marruecos, posicionarse en el mercado interior de este país y estar en condiciones de realizar una futura expansión hacia los mercados de Africa central.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

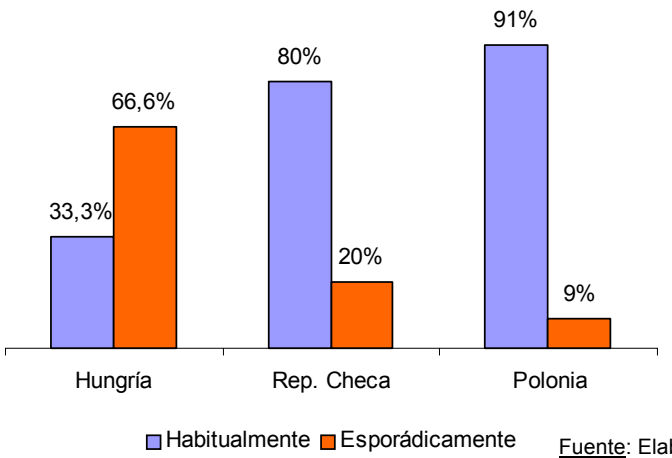
3. Empresas cargadoras

Paises del Este

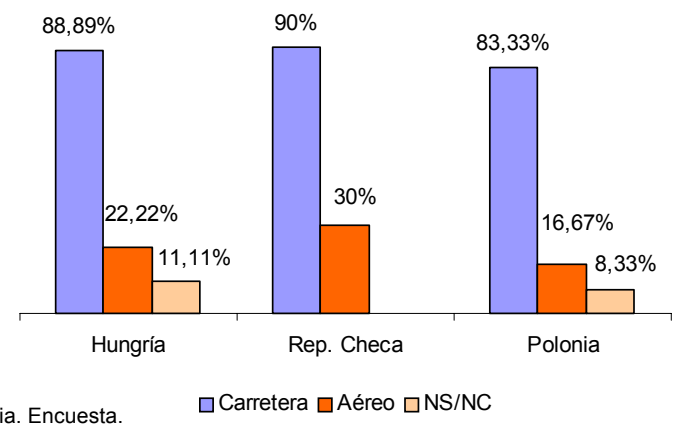
- Entre todos los países de Europa del Este, las empresas cargadoras que operan en el mercado español tienen actividades principalmente con Hungría, la República Checa y Polonia.
  - La creciente actividad que están teniendo estos países potenciará su transporte de mercancías, actuando como centros receptores de mercancías para economías emergentes y tambíen como puntos de origen de mercancías hacia los países de la Unión Europea.
- Las empresas cargadoras españolas, hacen el transporte entre estos países de Europa del Este y España mayoritariamente por carretera, y destaca que en ningún caso el transporte de sus mercancías se realice por ferrocarril. El transporte que realizan estos cargadores se caracteriza por tener una frecuencia habitual, excepto en el caso de Hungría, donde las empresas cargadoras operan más esporádicamente.

Las empresas cargadoras españolas utilizan mayoritariamente el transporte por carretera para el transporte de sus mercancías a los Países del Este

Frecuencia de las relaciones comerciales de las empresas cargadoras que operan con los principales Países del Este



Porcentaje de empresas cargadoras que usan cada modo de transporte con los principales Países del Este



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

CUOTA DE MERCADO

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

4. Cuota de mercado del transportista español

Mercado actual

- 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.
  - En cuanto a las importaciones y exportaciones, este porcentaje no varía significativamente, pero supera el 42% en las exportaciones y es de un 40,2% en las importaciones.
- Son necesarias estrategías de comercialización tanto en España como en el extranjero para incrementar estas cuotas de mercado actuales

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

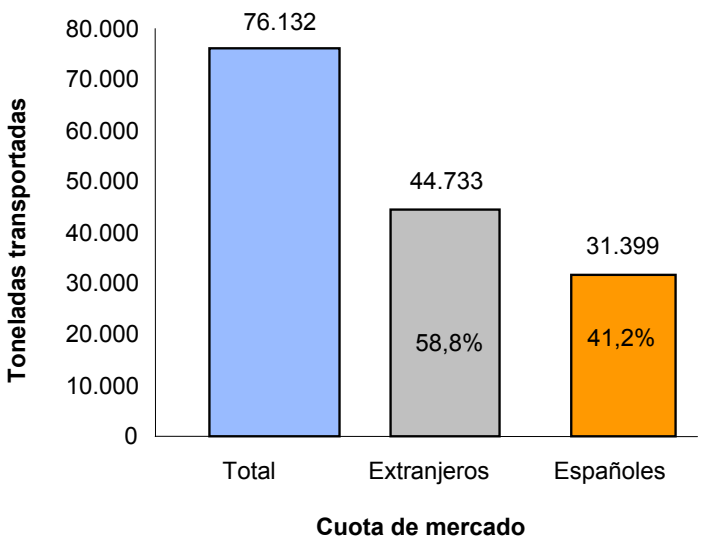
4. Cuota de mercado del transportista español

Mercado actual

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 nos 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

4. Cuota de mercado del transportista español

Unión Europea

- Este análisis para algunos de los países de la Unión Europea, muestra las diferencias existentes en la cuota que representan los transportistas españoles, estando mejor posicionados en unos países que en otros.

1999	Importaciones en España		
	Total	Españoles	Porcentaje
Alemania	4.905	1.855	37,8%
Bélgica y Luxemburgo	1.961	696	35,5%
Dinamarca	239	44	18,4%
Francia y Mónaco	13.889	7.992	57,5%
Holanda	1.840	902	49,0%
Italia	4.187	1.646	39,3%
Portugal	5.515	1.646	29,8%
Reino Unido	1.372	387	28,2%

Fuente: Dirección General de aduanas

Fuente: Encuesta del transporte de mercancias por carretera

Miles de toneladas

Las empresas españolas de transporte internacional por carretera se encuentran mejor posicionadas en las entradas de carga procedentes de Francia y Holanda, donde tienen cuotas del 50% o incluso superiores.

En las exportaciones de carga, las empresas españolas de transporte de mercancías por carretera también tienen las cuotas de mercado más altas en Francia y Holanda.

1999	Exportaciones desde España		
	Total	Españoles	Porcentaje
Alemania	5.272	2.367	44,9%
Bélgica y Luxemburgo	1.166	448	38,4%
Dinamarca	228	32	14,0%
Francia y Mónaco	11.000	5.928	53,9%
Holanda	1.530	755	49,3%
Italia	3.768	1.610	42,7%
Portugal	8.674	3.435	39,6%
Reino Unido	2.518	1.106	43,9%

Fuente: Dirección General de aduanas

Fuente: Encuesta del transporte de mercancias por carretera

Miles de toneladas

- Las estrategias de las empresas españolas de transporte por carretera deben centrarse en los grandes mercados para el transporte internacional de España, en los que las empresas españolas se encuentran peor posicionadas.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

4. Cuota de mercado del transportista español

Unión Europea

- Es importante destacar como con respecto a Francia los transportistas españoles mueven más toneladas tanto en importación como en exportación. Quiza la proximidad y nuestros más bajos costes sean el motivo de esta situación.

- Sin embargo, respecto a Portugal la situación es la inversa al ser un país donde nuestra cuota de mercado es baja. La existencia de costes más bajos que los nuestros provoca este reparto del mercado desfavorable para los transportistas españoles.

- Respecto al resto de países de la Unión Europea, nuestra cuota es más baja que la de los transportistas extranjeros, indudablemente por nuestra falta de comercialización. La movilidad ya mencionada a lo largo de este trabajo puede permitir el aumento de las cuotas de mercado.

- Es de destacar el casi equilibrio que se produce en el reparto de la cuota de mercado con Holanda, a pesar de su tradición de país de transportistas.

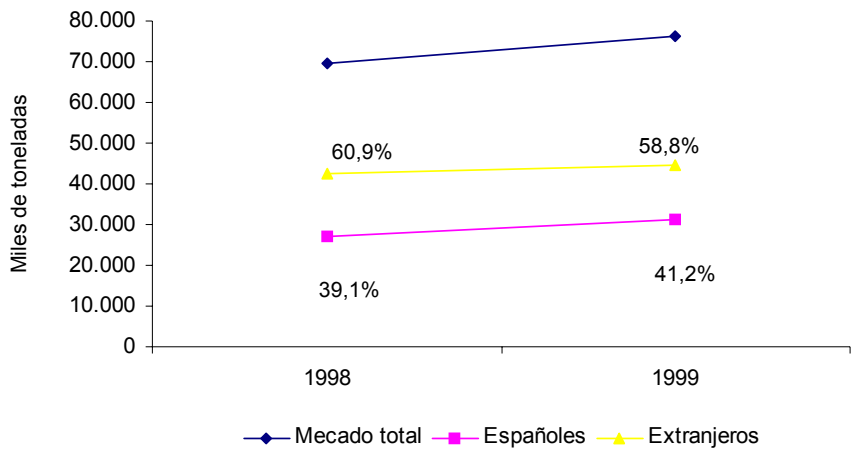
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

4. Cuota de mercado del transportista español

Evolución histórica

- La cuota de los transportistas españoles en el mercado del transporte internacional por carretera que se realiza en España, ha aumentado en los últimos años, pasando de ser un 39,1% en 1998 a un 41,2% en 1999.

Evolución histórica de la cuota de mercado. 1998-1999

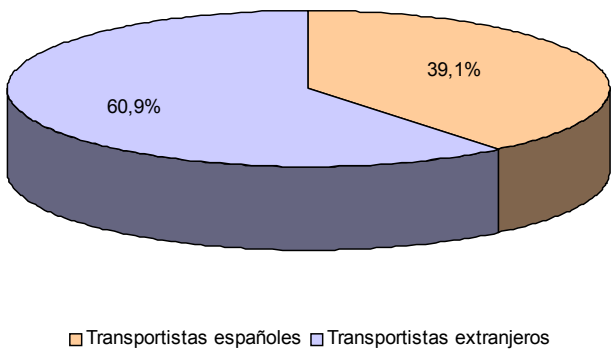


Año		Europa y Magreb 1998	1999
Transportistas	Miles de Toneladas	27.269	31.399
Españoles	Cuota	39,1%	41,2%
Transportistas	Miles de Toneladas	42.479	44.733
Extranjeros	Cuota	60,9%	58,8%
Mercado total	Miles de Toneladas	69.748	76.132

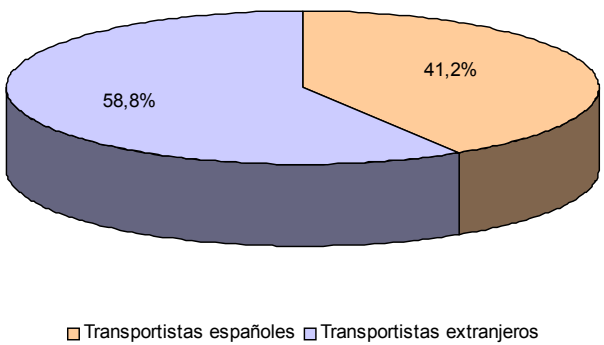
Fuente: Dirección General de aduanas

Fuente: Encuesta del transporte de mercancias por carretera

Cuota de mercado del transporte internacional por carretera en España. 1998



Cuota de mercado del transporte internacional por carretera en España. 1999



© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

4. Cuota de mercado del transportista español

Evolución histórica

- El transporte español está ganando cuota de mercado internacional, recuperando entre 1998 y 1999 un 2% aproximadamente.
  - No obstante, aún tiene más peso el transporte realizado por transportistas extranjeros con destino o salida en España.
- Seguimos insistiendo en la necesidad de comercialización de las empresas de transporte por carretera españolas, al menos para invertir las cuotas actuales de mercado y lograr que sean mayoritarias las de nuestros transportistas con respecto a las de otros países.
- Si además de lo anterior, se fortalecen las alianzas, fusiones y la concentración, y se dota al transporte internacional de la tecnología adecuada, es factible la inversión de los términos de cuota al ser competitivos en:
  - Calidad
  - Coste
  - Tecnología
- Este aspecto tecnológico lo basamos en un sistema informático centralizado y común para todos, con claves de acceso para cada empresa independientemente, y donde se centralizarían tanto aspectos económicos como operativos, de flota, clientes, etc.
  - Esta solución abarataría indudablemente todos los costes operativos de las empresas de transporte internacional, siendo cada vez más competitivos según se reduzcan estos costes.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

4. Cuota de mercado del transportista español

Conclusiones

IMPORTAMOS MÁS TRANSPORTE QUE EXPORTAMOS

sin embargo

EXPORTAMOS MÁS TONELADAS QUE IMPORTAMOS POR CARRETERA

Esto nos lleva a la conclusión de que la comercialización en España también es débil para nuestras empresas de transporte frente a las empresas de transporte internacional de mercancías extranjeras

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

5. Las empresas de transporte internacional por carretera

Características generales

- El crecimiento del transporte es superior al crecimiento del PIB. En el año 2000, el incremento de la facturación para el sector del transporte por carretera y actividades logísticas fue de un 5,9%.
- Se está produciendo una creciente presencia de empresas de matriz extranjera en España, cuya facturación media es superior a la de las empresas españolas.
  - Esta situación muestra la necesidad de agruparse de las empresas de transporte españolas para alcanzar una dimensión que les permita competir con las empresas extranjeras, además de reforzar la idea de la necesidad de establecer estrategias comercializadoras dentro del territorio nacional que aumenten la cuota de mercado de nuestros transportistas.
- Mediante el análisis pormenorizado de las empresas de transporte internacional por carretera en España, se dispone de una imagen clara de la estructura de estas empresas y sus principales características, entre las que destacamos las siguientes:

Importancia del transporte internacional

- La mayoría de las empresas de transporte indican que su actividad internacional representa o bien un porcentaje alto o un porcentaje bajo, siendo un menor número las empresas para las cuales el transporte internacional representa una cuota intermedia del total del transporte que realizan.

	Importancia del transporte internacional respecto a la actividad general de la empresa			
Porcentaje de empresas	Baja	Media	Alta	Muy alta
	32,70%	17%	18,80%	31,50%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Facturación

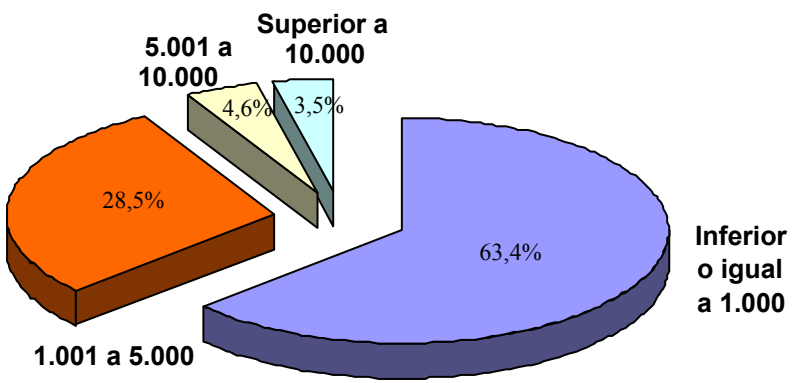
- La atomización existente en el transporte de mercancías por carretera en España se ve reflejada en el transporte internacional.

Facturación de las empresas de transporte internacional Millones de pesetas		
Inferior a 1.000	Entre 1.001 y 10.000	Superior a 10.000
63,4%	33,1%	3,5%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

- Tan sólo un 3,5% de estas empresas tiene un volumen de facturación anual superior a los 10.000 millones de pesetas.

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



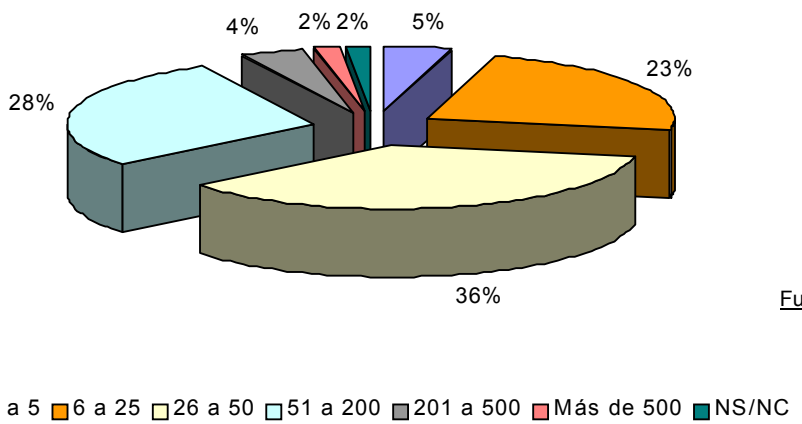
Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Plantilla

- Las empresas de transporte por carretera que realizan transporte internacional tienen una mayor dimensión de plantilla, estando la media comprendida entre los 26 y 50 empleados por empresa.

Plantilla de las empresas de transporte internacional que operan en España



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

- La necesidad de una mayor dimensión para la prestación de servicios de transporte internacional se ve reflejada en la dimensión de las plantillas, que contrasta con las de las empresas del sector del transporte en su conjunto en España que es de dos empleados por empresa.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Flota de vehículos propios

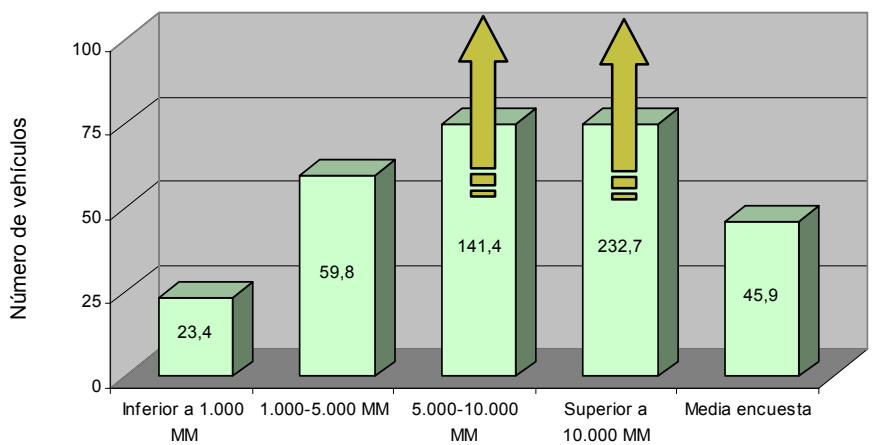
- El número medio de vehículos en estas empresas es muy superior a la media del sector del transporte de mercancías por carretera.

Flota de vehículos propios	
Sector en España	Empresas de transporte internacional
2,7 vh/empresa	45,9 vh/empresa

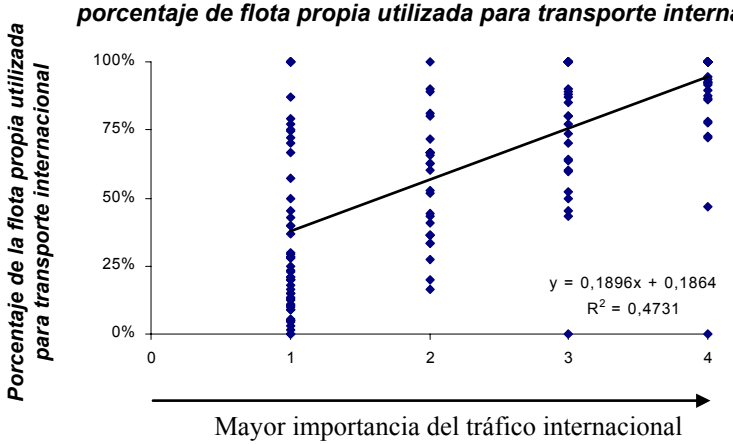
Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

- La dimensión de la flota se ve influida por el volumen de facturación de las empresas siendo mayor cuanto mayor facturación tienen. La utilización de los vehículos propios responde a la importancia que tiene para las empresas el transporte internacional.
  - El mayor uso de los vehículos propios indica que las empresas tratan de prestar un servicio de calidad que les permita posicionarse en el transporte internacional.

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



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



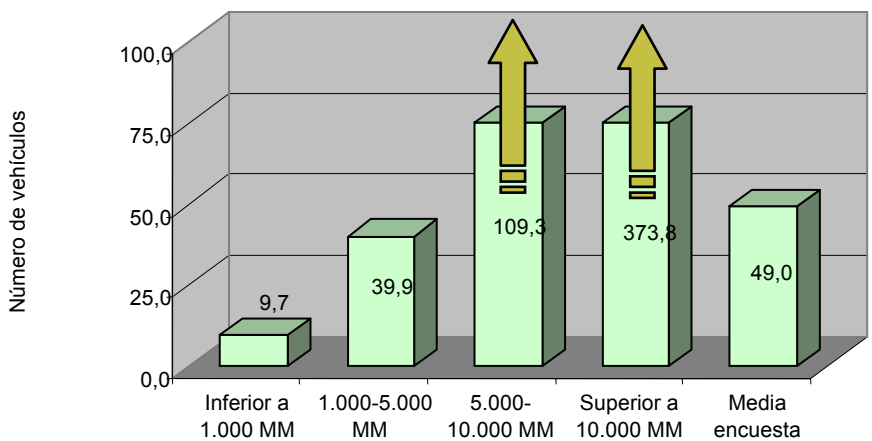
Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

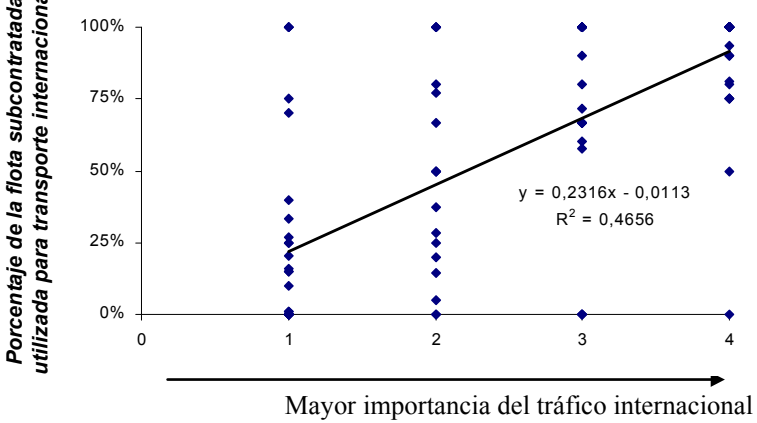
Flota de vehículos subcontratados

- La dimensión de la flota subcontratada se ve igualmente influida por el volumen de facturación de las empresas, siendo mayor cuanto más facturación tienen la empresas de transportes internacional.
- Un 65,1% de estas empresas analizadas tienen flota subcontratada para complementar su flota propia.

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



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



- El intento de prestar un servicio de calidad se aprecia también en el uso que estas empresas hacen de sus vehículos subcontratados, que aumenta con la importancia para la empresa del tráfico internacional, pero no sigue una progresión perfecta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

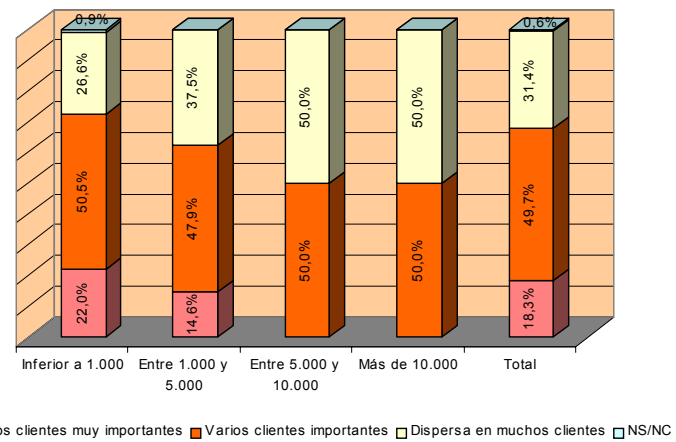
Clientes

- La media de las empresas de transporte internacional, cuenta con una cartera de clientes que les proporcionan carga en la que estos son mayoritariamente españoles, prueba de la dependencia que se tiene de ellos.

Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

- Las empresas con una facturación de hasta 5.000 millones de pesetas tienen una mayor dependencia de un reducido número de clientes que consideran muy importantes, frente a las empresas de mayor facturación que indican que su cartera de clientes es amplia.

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



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

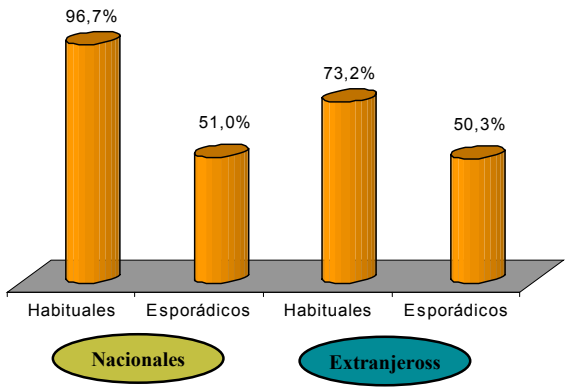
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

5. Las empresas de transporte internacional por carretera

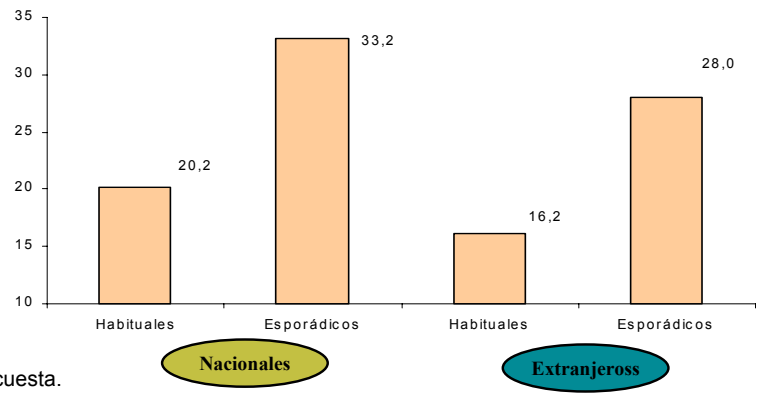
Características generales

- Un 96,4% de las empresas tienen clientes habituales españoles y las que carecen de ellos son empresas de menos de 1.000 millones de pesetas de facturación y para las que el transporte internacional es una actividad de poca importancia.
- Si bien muchas empresas de transporte internacional reconocen contar tanto con clientes habituales nacionales como extranjeros, el análisis cuantificado de esta información revela que la mayoría de las empresas tiene muchos más clientes habituales nacionales que 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.

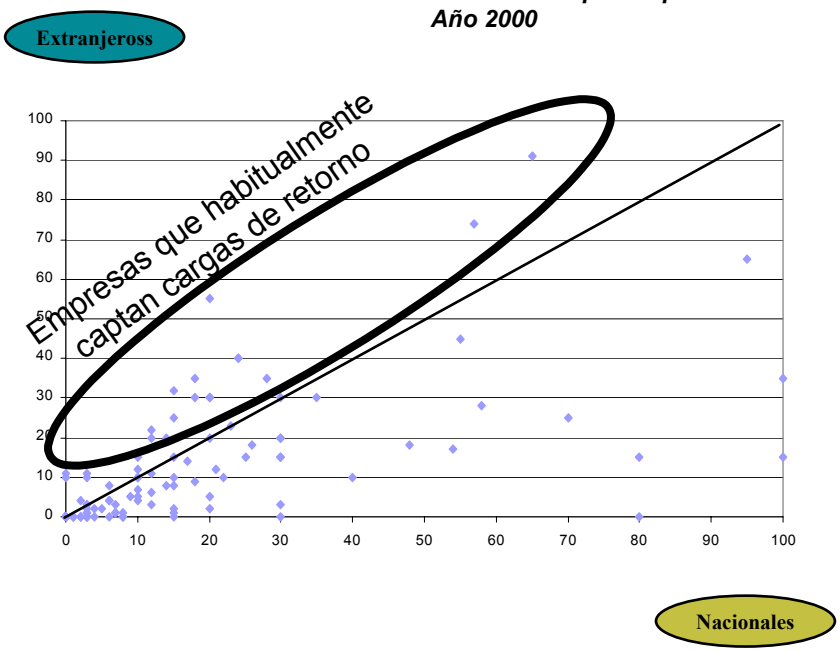
- Según aumenta el tamaño de las empresas, estas tienen una cartera de clientes más dispersa, con
  - Un menor número de clientes habituales
  - Un mayor número de clientes esporádicos
  - Una menor dependencia de los clientes nacionales
  - Una menor dependencia de los transitarios para la captación de cargas de exportación o de retorno

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

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

- Esta situación es consecuencia de su mayor presencia en los mercados extranjeros, avalada por una estrategia de comercialización más enfocada hacia los países donde se está realizando el transporte internacional de cargas.

Distribución de clientes totales por empresas. Año 2000



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

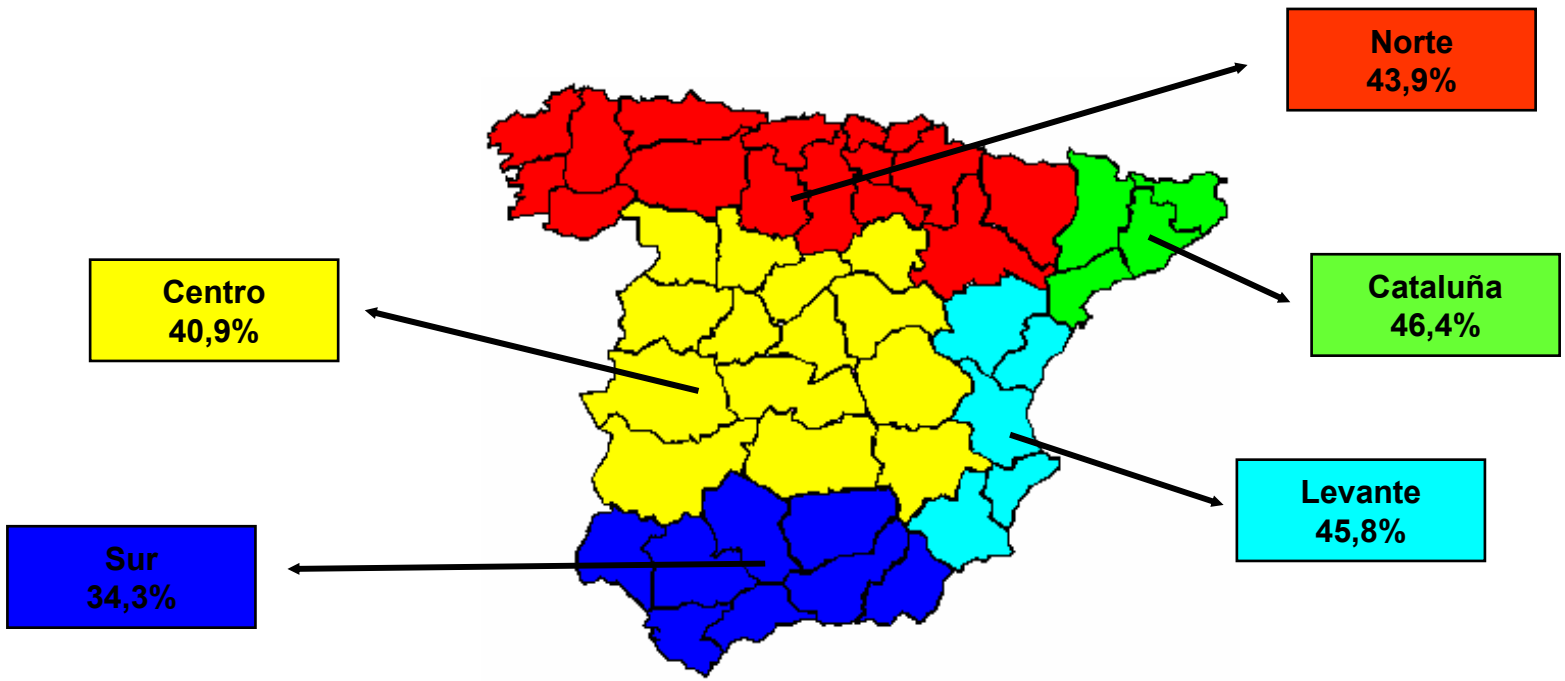
5. Las empresas de transporte internacional por carretera

Características generales

Cargas

- De todas las empresas que realizan transporte internacional, tan sólo un 9% indica que capta carga internacional en toda España.
  - Las principales zonas donde las empresas de transporte internacional indican que captan cargas internacionales son Cataluña y el Levante español, donde consiguen su carga el 46,4% y el 45,8% de las empresas respectivamente.

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



© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

5. Las empresas de transporte internacional por carretera

Características generales

- Las tipologías de servicios que se realizan mayoritariamente por las empresas españolas en sus expediciones al extranjero son cargas completas y transporte frigorífico.

Porcentaje de empresas que alguna vez operan con cada tipología de servicio		
	Carga completa	Frigorífico
Origen	75,30%	36,10%
Retorno	77,10%	26,50%

Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

- La captación de cargas se realiza mayoritariamente de la siguiente forma:
  - En las expediciones de salida desde España, la carga se capta mayoritariamente mediante cargadores
  - Para la captación de cargas de retorno a España, existe una mayor dependencia de las agencias de transporte, aunque esta situación está muy condicionada por el tamaño de las empresas
    - ✓ La falta de una política de comercialización adecuada provoca esta situación, reflejo de la falta de agentes de comercialización en el extranjero y acentúa esta situación entre las empresas de menor facturación.
- Sólo las grandes empresas de transporte internacional tienen filiales que les facilitan sus cargas de retorno.
- El porcentaje de empresas que indican captar cargas de retorno al menos alguna vez es del 95,8%, pero esta situación se ve muy marcada según el país en que se opere, produciéndose grandes dificultades para realizar viajes de regreso con carga desde los Países del Este y el Magreb.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

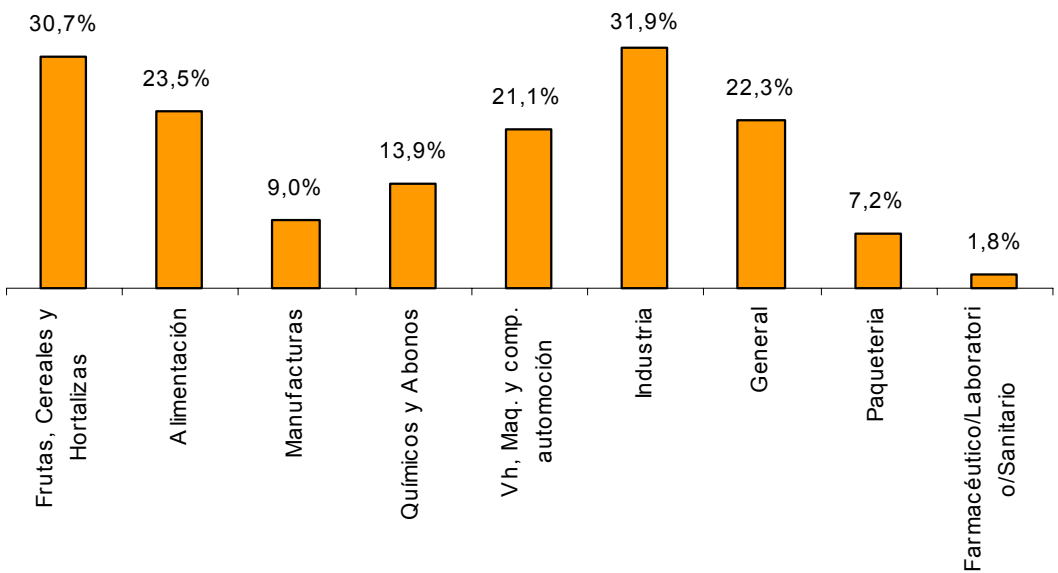
5. Las empresas de transporte internacional por carretera

Características generales

Tipología de productos

- Los principales productos transportados por las empresas españolas por carretera son las cargas industriales y los relacionados con la alimentación (productos frescos y alimentación en general)

Tipología de productos transportados internacionalmente



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

5. Las empresas de transporte internacional por carretera

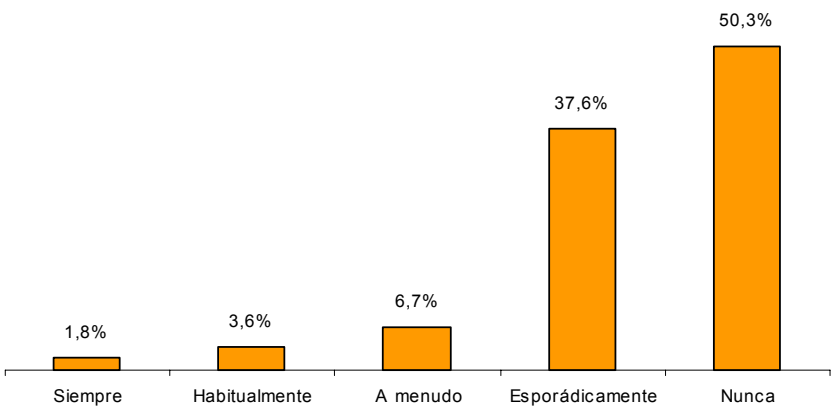
Características generales

- En los siguientes tres conceptos (cabotaje, agentes de comercialización y centros de relevo), influye el tamaño de las empresas. La mayoría de las empresas que realizan cabotaje o que disponen de agentes de comercialización o centros de relevo son las que tienen mayores niveles de facturación.

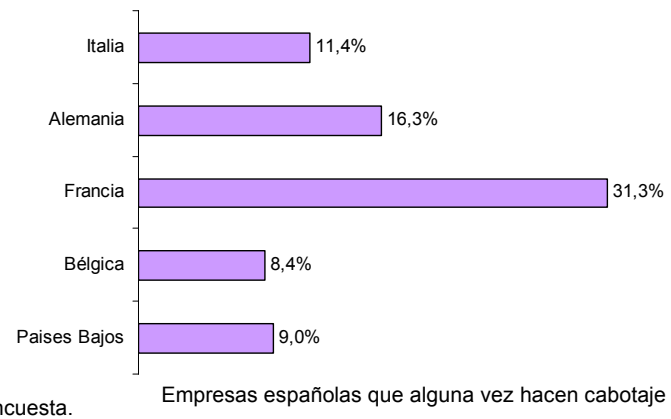
Cabotaje

- El transporte interior representa el 90% del total del transporte de mercancías en el seno de la Unión Europea *(Fuente: Transporte XXI)*, por lo que sería importante que las empresas españolas hicieran cabotaje (transporte interior de mercancías por transportistas no residentes en el país) para aumentar su actividad.
- Sin embargo, la realización de cabotaje 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.
- De todas las empresas que realizan transporte internacional desde España, sólo un 5,4% de ellas hace cabotaje siempre o habitualmente, siendo los principales países donde llevan a cabo esta actividad, Francia y Alemania.

Asiduidad en la realización de cabotaje



Principales países donde se hace cabotaje



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

5. Las empresas de transporte internacional por carretera

Características generales

Agentes de comercialización

- Sólo un 12,6% de las empresas españolas dispone de agentes comercializadores en el extranjero y la mayoría están en la Unión Europea, concentrándose como es lógico en los países que representan un más alto porcentaje del transporte de mercancías con la Unión Europea.
  - Rara vez estas empresas españolas tienen agentes en más de dos países.
- Del 18,1% de las empresas que operan con el Magreb, únicamente un 15,4% de ellas tienen agentes de comercialización como soporte a su actividad en ese mercado y se encuentran todos en Marruecos, por ser el principal mercado para el transporte por carretera.
- En los Paises del Este, únicamente un 2,3% de las empresas de transporte por carretera que operan en ese mercado dispone de agentes de comercialización.

Centros de relevo

- Sólo el 6,6% de las empresas dispone de ellos, estando ubicados mayoritariamente en Francia y alguno en Italia.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Desglose por Países

- A continuación se muestran una serie de aspectos que indican la tipología de las empresas que operan en cada uno de los mercados analizados:

Empresas que operan en:	Unión Europea exclusivamente	Magreb	Países del Este
Porcentaje de empresas que operan	69,8%	18,1%	25,9%
Nº medio de vehículos de la flota propia	32,8	95,5	82,3
No disponen de flota subcontratada	61,9%	19,2%	18,6%
Tipología mayoritaria de relaciones de transporte	Habituales	Esporádica	Esporádica
Captación de cargas de retorno alguna vez	92%	-	-
Países	Todos	Marruecos 23,1%	Rp. Checa 17,1%
		Argelia 7,1%	Hungría 8,0%
		Túnez -	Eslovaquia 4,3%
			Polonia 10,0%
Empresas que consideran este mercado atractivo en el futuro	-	8,4%	15,1%
Porcentaje de ellas que no operan actualmente	-	29,0%	20,0%

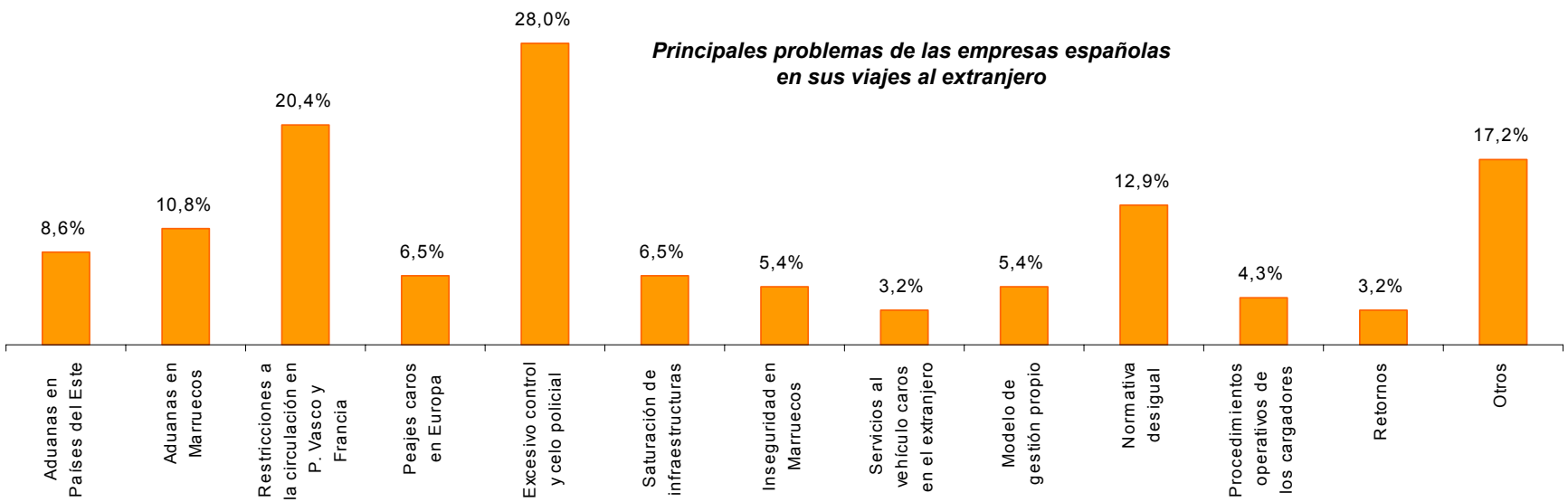
Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

- Las empresas de transporte por carretera que operan en el Magreb y los Países del Este tienen una mayor flota de vehículos propios y disponen en más casos de flota subcontratada que las que únicamente operan con la Unión Europea.
- Además, el transporte con ambos mercados es mayoritariamente esporádico para las empresas a diferencia del transporte con la Unión Europea que es más estable.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Dificultades operativas

- Las principales dificultades operativas a que se enfrentan los transportistas según su propio criterio son:
  - Excesivo control y celo policial (en especial en Francia)
  - Restricciones al tráfico
  - Falta de armonización normativa
  - Dificultades para el tránsito de aduanas en Marruecos
- Los diferentes porcentajes de cada una de ellas son los siguientes:



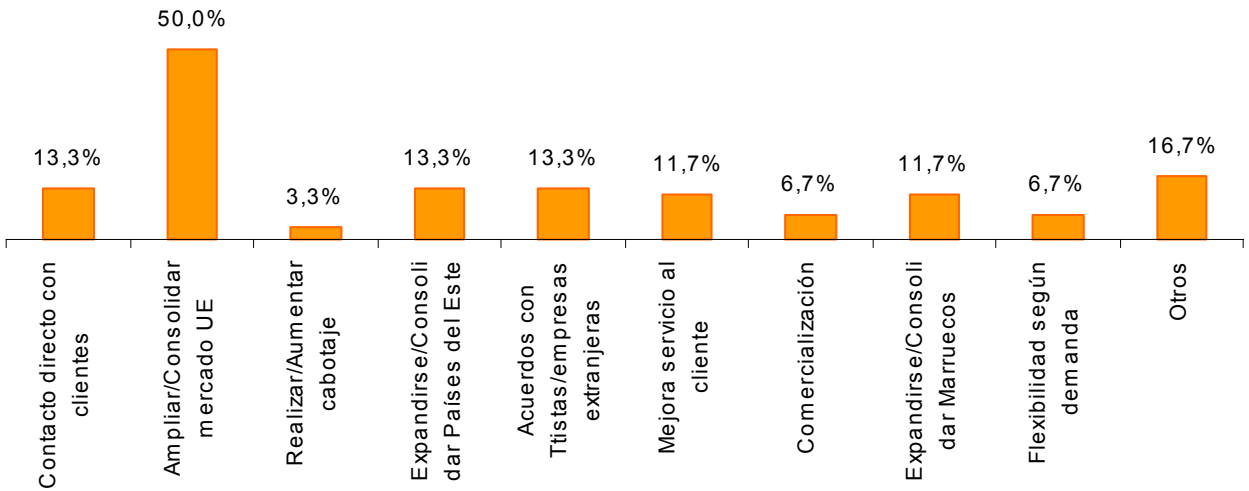
Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Principales estrategias

- Las principales medidas para continuar la expansión internacional entre las empresas de transporte por carretera se centran en la expansión o consolidación de los 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.

Principales estrategias de expansión en el extranjero de las empresas españolas



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

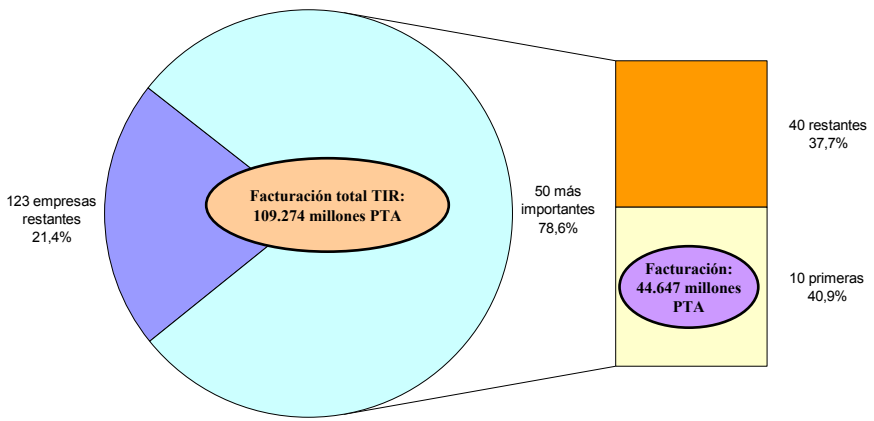
© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

5. Las empresas de transporte internacional por carretera

Cuota de mercado de las grandes empresas

- 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 existentes 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.

Facturación de las principales empresas en transporte internacional. Año 2000



Fuente: Elaboración propia según datos de Transporte XXI.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

5. Las empresas de transporte internacional por carretera

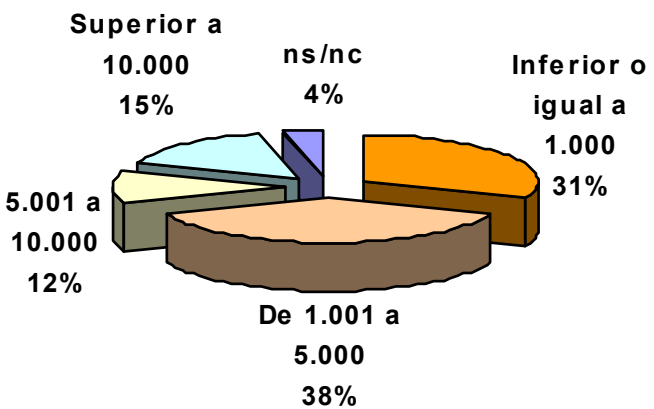
Marruecos

- La dimensión media de las empresas de transporte por carretera que operan en este mercado, muestra su posicionamiento ante las perspectivas de crecimiento en las cargas transportadas internacionalmente.
  - Esta circunstancia se ve apoyada en el incremento de los tráficos existentes en las líneas que unen la Península con Marruecos.

Facturación

- Las empresas que operan en este mercado tienen una facturación superior a la del total del sector que realiza transporte internacional, destacando que únicamente un 31% de ellas tiene una facturación inferior a los 1.000 millones de pesetas.

Facturación de las empresas españolas de transporte internacional de mercancías que operan en Marruecos. Millones de pesetas



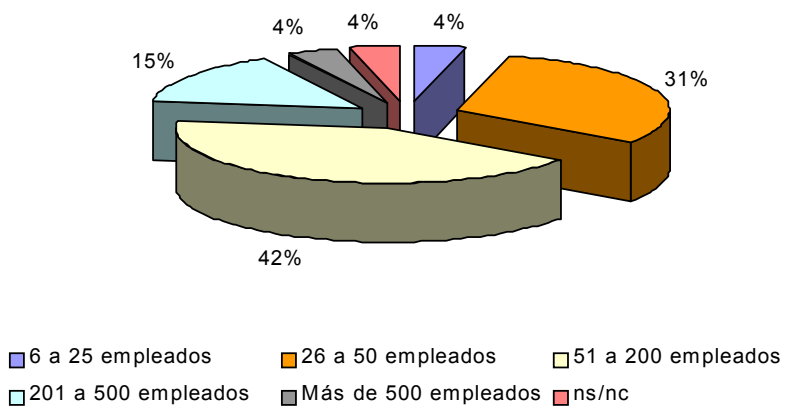
Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Plantilla

- La dimensión de la plantilla de trabajadores en estas empresas también es superior al total del sector de transporte internacional apoyando la idea de la necesidad de agruparse para poder competir en este mercado y poder posicionarse con garantías.

Plantilla de las empresas de transporte internacional que operan en Marruecos



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

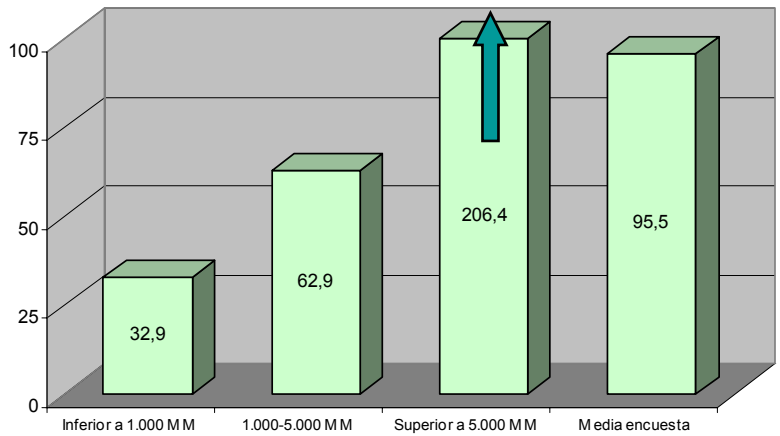
Ninguna de las empresas tiene una plantilla inferior a 5 empleados, y únicamente el 4% cuentan con una plantilla inferior a 25 empleados

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

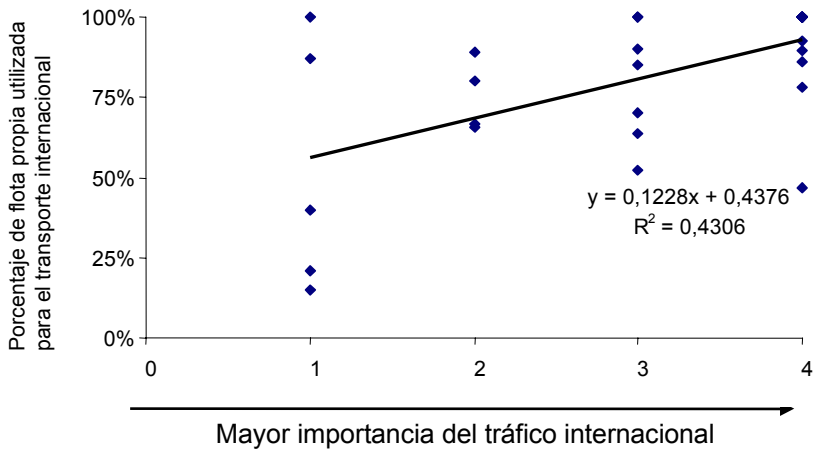
Flota propia

- La totalidad de las empresas que operan con Marruecos disponen de flota propia cuyo tamaño varía con el porcentaje de facturación.

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



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



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

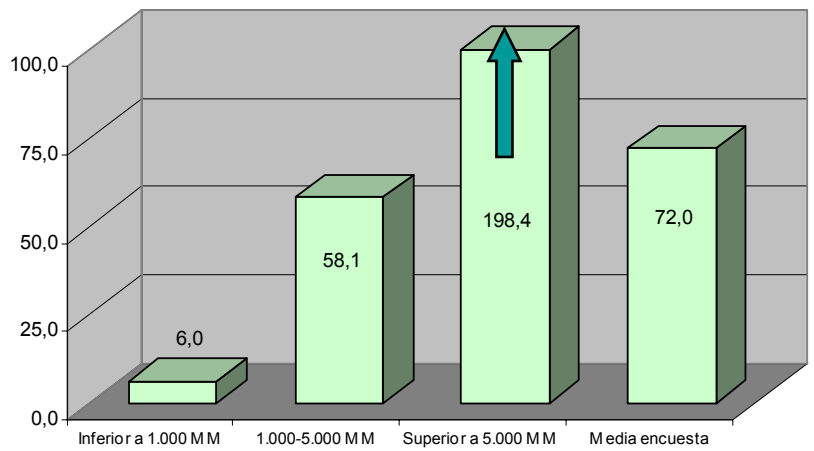
- Las empresas de transporte tratan de prestar un servicio de calidad en el mercado marroquí utilizando grandes porcentajes de su flota propia independientemente de la importancia que para ellas tenga el transporte internacional.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

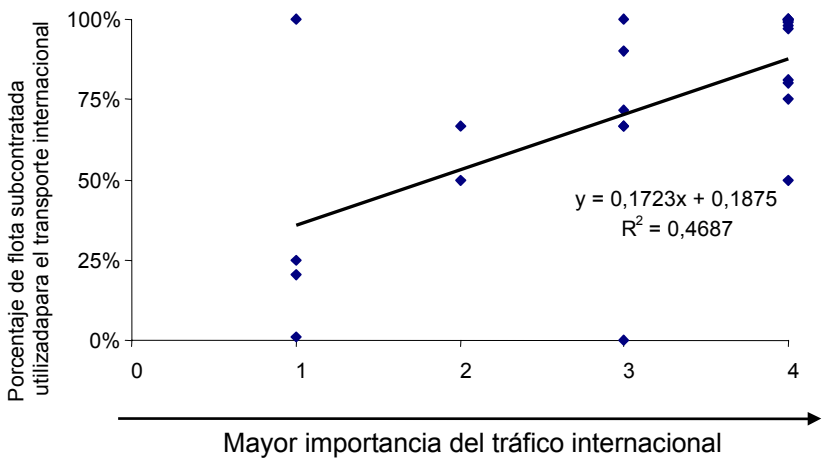
Flota subcontratada

- La tendencia existente en la dimensión de la flota propia se refleja en la flota subcontratada de las empresas que operan en Marruecos, aumentando su número de vehículos subcontratados con el volumen de facturación. En estas empresas se aprecia que siempre tienen una mayor flota propia que subcontratada para las diferentes horquillas de facturación.

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



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

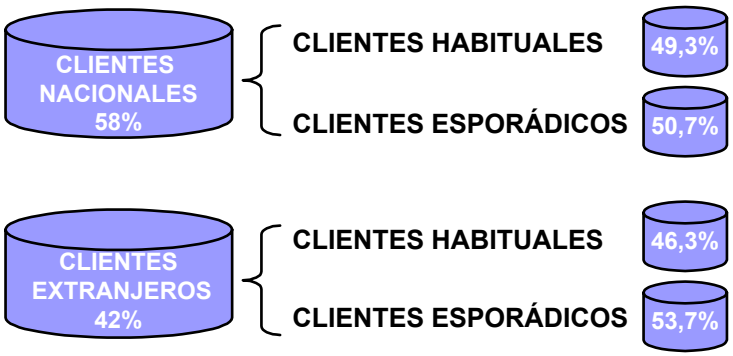


- El uso de vehículos subcontratados aumenta a medida que el transporte internacional con Marruecos se incrementa.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Clientes

- La distribución de los clientes en las empresas de transporte internacional de mercancías por carretera que operan en Marruecos muestra la dependencia de los cargadores nacionales y la falta de comercialización en el extranjero.



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

- La mayor internacionalización y política de captación de cargas de las grandes empresas de transporte internacional se refleja en la distribución de sus clientes, ya que las empresas de menor facturación cuentan con un porcentaje superior de clientes nacionales que las empresas de facturación superior a 5.000 millones. Por el contrario, las empresas de mayor facturación cuentan con un porcentaje superior de cargadores extranjeros.

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

Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

5. Las empresas de transporte internacional por carretera

Países del Este

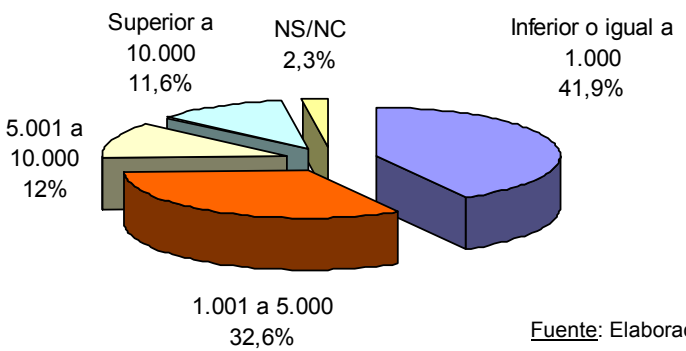
- El mercado de los Países del Este se encuentra en expansión desde hace algunos años y las empresas españolas ´que operan en él tienen muchas posibilidades de beneficiarse de esta situación.

Facturación

- La dimensión de las empresas de transporte por carretera que operan en los Países del Este es superior a la de la media de las empresas españolas, al igual que ocurre con las empresas que operan en Marruecos.

- El porcentaje de empresas que operando los Países del Este tienen menor volumen de facturación (hasta 1.000 millones de pesetas) es de 41,9%, cifra muy inferior a la del total de las empresas de transporte internacional. Esto se debe a la necesidad de una mejor infraestructura en las empresas para operar en estos mercados más alejados.

Facturación de las empresas españolas de transporte internacional de mercancías que operan en los Países del Este. Millones de pesetas



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

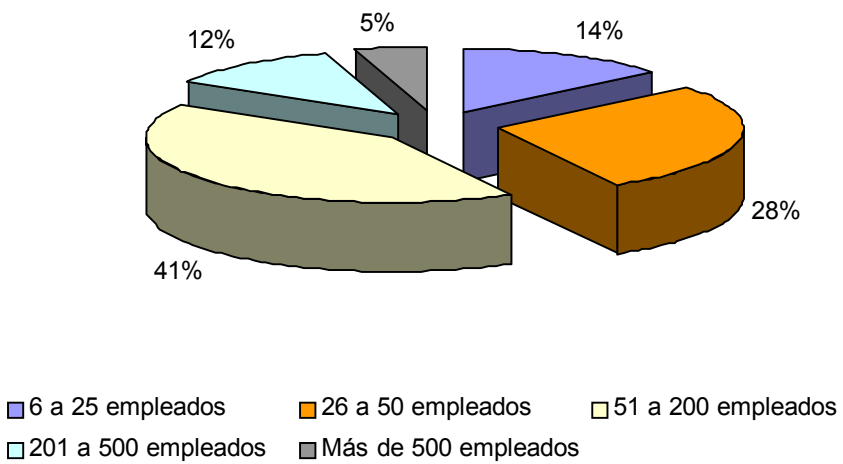
5. Las empresas de transporte internacional por carretera

Países del Este

Plantilla

- La necesidad de disponer de una dimensión mínima para operar en mercados más complejos se aprecia en el tamaño de la plantilla de las empresas que operan con los Países del Este.
- La mayoría de estas empresas tiene un número de empleados comprendido entre los 51 y 200 empleados.

Plantilla de las empresas de transporte internacional que operan con los Países del Este



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

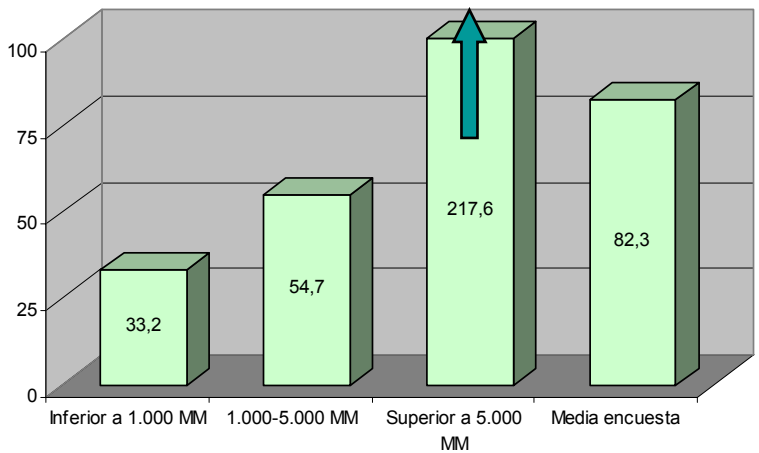
Unicamente un 14% de las empresas que operan con los Países del Este tienen menos de 25 empleados

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

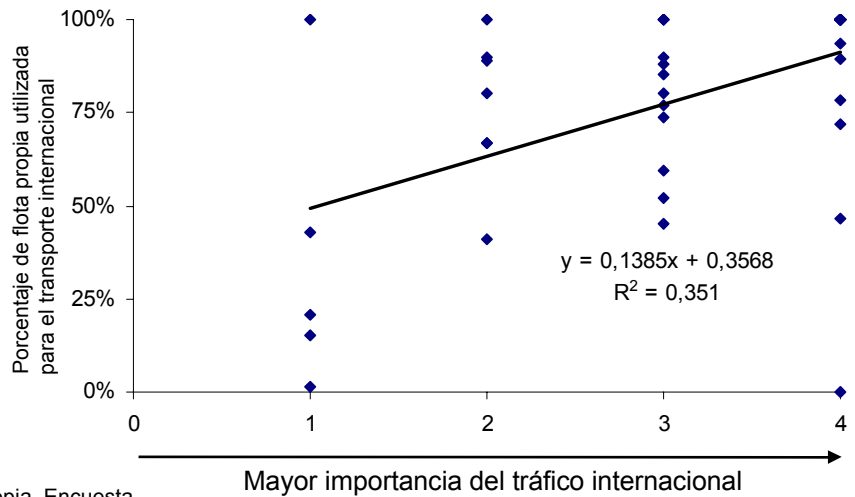
Flota propia

- La dimensión de la flota propia de estas empresas es también superior a la de la media de las empresas que realizan transporte internacional, aumentando su tamaño a medida que lo hace la facturación.

Flota media propia de empresas de transporte internacional españolas que operan con los Países del Este



Relación entre importancia del transporte internacional y porcentaje de la flota propia utilizada en empresas que operan con los Países del Este



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

- El uso de la flota propia para el transporte internacional en estas empresas, es menos dependiente de la importancia que este tráfico tiene para ellas. Una variable que puede explicar esta situación es la distancia.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

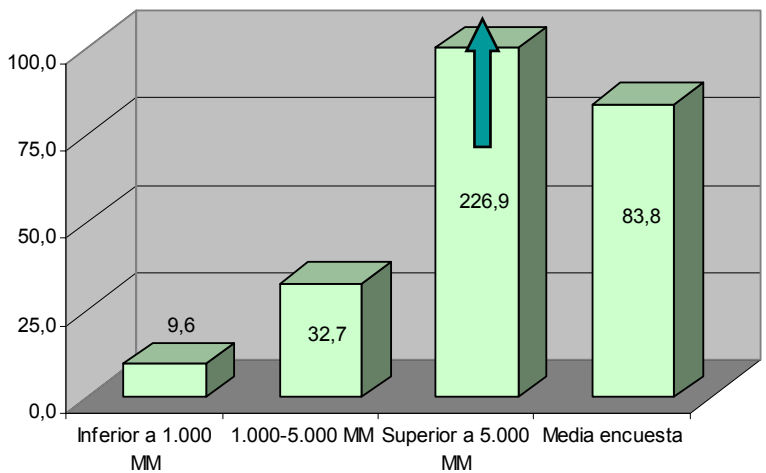
5. Las empresas de transporte internacional por carretera

Países del Este

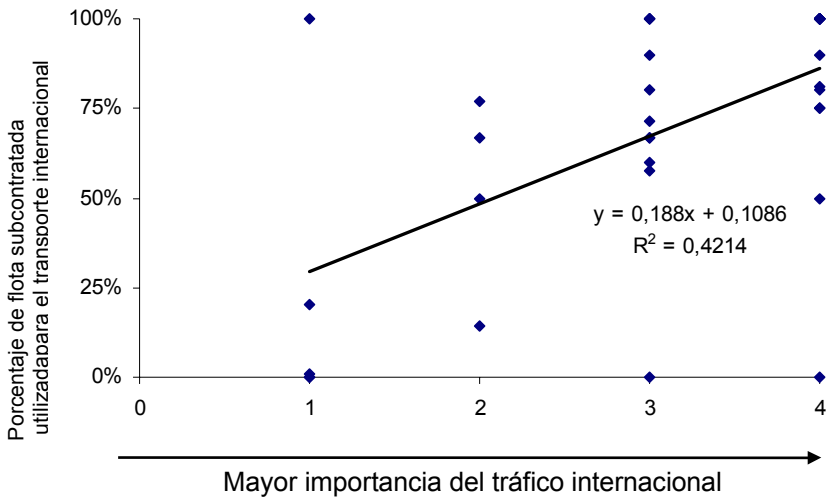
Flota subcontratada

- La flota subcontratada de las empresas que operan con los Países del Este, aumenta según la facturación de las empresas, de la misma forma que la flota propia.
- Estas empresas tienen una flota subcontratada media superior a la de las empresas que operan con Marruecos. El tiempo de viaje a estos países justifica la mayor subcontratación de flota por parte de estas empresas.

Flota media subcontratada de empresas de transporte internacional españolas con flota ajena que operan con los Países del Este



Relación entre importancia del transporte internacional y porcentaje de la flota subcontratada utilizada en empresas que operan con los Países del Este

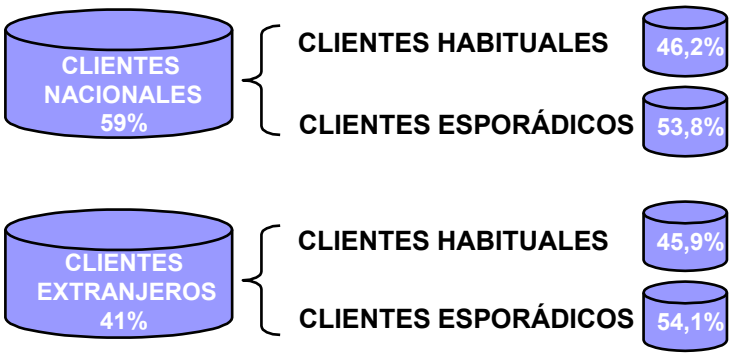


- La utilización de una mayor cantidad de la flota subcontratada para los trayectos internacionales se debe igualmente a las distancias y la menor concentración en estos mercados de las empresas de transporte, que prefieren utilizar sus vehículos en otros destinos.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Clientes

- La dependencia de los cargadores españoles se refleja también en las empresas que operan con los Países del Este, en las que la mayoría de sus clientes son nacionales.



Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

- Esta distirbución de los clientes varía con la facturación de las empresas de transporte.
  - Las empresas de mayor facturación (superior a 5.000 millones de pesetas) tienen un porcentaje superior de clientes extranjeros que las de menor facturación, que muestra su mayor grado de internacionalización que las de menor tamaño.

	Empresas con facturación > 5.000 millones de pesetas	Empresas con facturación < 5.000 millones de pesetas
Habituales	11%	23%
Esporádicos	36%	42%
TOTAL NACIONALES	**47%**	**65%**
Habituales	10%	13%
Esporádicos	43%	22%
TOTAL EXTRANJEROS	**53%**	**35%**

Fuente: Elaboración propia. Encuesta.

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

ESTRATEGIA FUTURA DE ACTUACIÓN

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Estrategia futura de actuación

Situación actual: Análisis DAFO

TRANSPORTE POR CARRETERA & OTROS MODOS DE TRANSPORTE	DEBILIDADES	AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
Elevado coste unitario frente a otros modos de transporte	●			
Competitividad del transporte marítimo de corto recorrido entre los países de la Unión Europea	●			
Restricciones al tráfico	●			
Dificultad de accesibilidad a infraestructuras de transporte en España	●			
Elevada dependencia de los recursos humanos en las empresas de transporte internacional por carretera		●		
Saturación de infraestructuras de tránsito y aduanas		●		
Posicionamiento de la competencia modal		●		
Apoyo prioritario al ferrocarril desde la Unión Europea y liberalización del transporte ferroviario		●		
Abaratamiento de los precios ofertados en otros modos		●		
Tendencias crecientes de los últimos años			●	
Competitividad: períodos de entrega y precios			●	
Apoyo a las nuevas tendencias industriales			●	
Nuevas técnicas de organización del transporte				●
Aplicación de nuevas tecnologías que mejoran la eficiencia				●
Mejora de costes por la creación de economías de escala				●
Intermodalidad. Transporte por carretera como modo complementario al resto de modos de transporte				●
Mejoras medioambientales				●
Externalización de servicios de los cargadores y confianza en el transporte por carretera				●
Bajos estándares actuales de calidad en el transporte ferroviario				●

Importancia

Alta

Baja

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Estrategia futura de actuación

Situación actual: Análisis DAFO

TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES & TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS				
	DEBILIDADES	AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
Periferia geográfica respecto al mercado europeo	●			
Tamaño empresarial reducido respecto a las empresas europeas	●			
Falta de información	●			
Carencia de modelos de gestión	●			
Dependencia del cargador español	●			
Concepto de marca poco potenciado	●			
Concentración en el mercado de la Unión Europea	●			
La calidad de otros servicios afecta a la distribución por carretera desde España	●			
Falta de armonización normativa		●		
Nuevos competidores en el mercado español		●		
Políticas de concentración de transporte en empresas cargadoras extranjeras a nivel europeo		●		
Poco atractivo de España como centro de distribución europea		●		
Know-how en el transporte de productos específicos			●	
Estructura de costes ventajosa respecto a los países de la Unión Europea			●	
Cobertura nacional			●	
Apertura de la Unión Europea hacia los países del Este				●
Servicios especializados de mayor calidad				●
Disponibilidad de capital humano en el extranjero y fomento del empleo en el mercado español				●
Desarrollo territorio logístico				●
Organización económica mundial y de la Unión Europea				●

Importancia

Alta

Baja

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Estrategia futura de actuación

Situación actual: Análisis DAFO

POSICIONAMIENTO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE ESPAÑOLAS EN MARRUECOS

	Debilidades	Amenazas	Fortalezas	Oportunidades
Lentitud en trámites burocráticos	●			
Pérdida de cuota	●			
Exención de rentas	●			
Dificultad para la comercialización	●			
Toma de posición de grandes operadores		●		
Inseguridad e incertidumbre		●		
Dificultad de adaptación		●		
Ventaja geográfica			●	
Competencia poco significativa			●	
Complementaraiedad de mercados			●	
Sectores potenciales para las empresas españolas				●
Necesidad de productos semileaborados				●
Sectores de importación marroquí más significativos				●
Importaciones > Exportaciones				●

Importancia

Alta

Baja

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

Estrategia futura de actuación

Líneas de actuación

- Con el objetivo de lograr el posicionamiento de las empresas de transporte en el mercado internacional, se han definido quince líneas de actuación para las empresas españolas de transporte internacional
- Su puesta en práctica permitirá el desarrollo de esta estrategía futura para prestar un servicio de calidad, situándose entre las empresas de gran tamaño europeo y logrando con ello invertir la cuota de mercado actualmente favorable a las empresas extranjeras.

- Aprovechamiento de la coyuntura actual
- Incrementar la cuota de mercado
- Aumento de la calidad del servicio prestado
- Desarrollo de redes de comercialización
- Posicionarse en el mercado marroquí
- Aumento de los retornos de vehículos con carga
- Concentración empresarial
- Aumento de la dimensión empresarial
- Estudio de mercado de cargadores
- Incrementar el cabotaje
- Cooperación entre cargadores y transportistas españoles
- Aplicación de nuevas tecnologías
- Establecimiento de centros de relevo
- Desarrollo de aspectos medioambientales
- Mejora de infraestructuras

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados

- Sustituir por A3 final

© Andersen 2001. Todos los derechos reservados