

ESTUDO DESCRIPTIVO DO SECTOR DO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORÍAS POR ESTRADA EN GALICIA

JESÚS FERNANDO LAMPÓN CARIDE

Departamento de Organización de Empresas e Marketing

Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais

Universidade de Vigo

Recibido: 1 de setembro de 2003

Aceptado: 9 de novembro de 2004

Resumo: Nos últimos anos estamos asistindo a un cambio na contorna económica marcado pola liberalización da economía e pola globalización dos mercados. Estes supuxeron unha maior facilidade e aumento de intercambio de bens, poñendo de relevo a importancia do transporte neste novo escenario. Galicia e os seus sectores estratéxicos de actividade xa están inmersos nesta contorna vendendo os seus produtos en mercados globais (sobre todo europeos), considerando a exportación como a liña estratéxica para a mellora dos seus resultados. É esta situación a que lle confire ao transporte internacional de mercadorías en xeral e por estrada en particular unha grande importancia como garante da internacionalización da economía galega. Este artigo mostra os resultados dun estudo que presenta as características actuais e futuras do sector. O grao de subcontratación da actividade, o custo de transporte e a súa optimización, as características dos envíos e a estrutura das empresas de transporte líderes no sector son algúns dos elementos estratéxicos analizados. O obxectivo é que tanto os cargadores como os transportistas respondan ao mercado internacional dos produtos galegos en condicións de máxima eficiencia.

Palabras clave: Transporte internacional / Transporte de mercadorías / Transporte por estrada / Exportación en Galicia / Sectores estratéxicos.

A DESCRIPTIVE STUDY OF THE INTERNATIONAL ROAD TRANSPORTATION SECTOR OF GOODS IN GALICIA

Abstract: Over the past years, we have been experiencing a change in the economic environment due to the liberalisation of the economy and the globalisation of the markets, which have resulted in a greater ease and increase of goods exchange thereby highlighting the importance of transportation within this new scenario. Galicia and its strategic business sectors are already immersed in such an environment and have been selling their products on the global market (especially within Europe), wherein exportation is considered to be the strategic basis for improving results. It is this situation that confers a greater importance to international goods transportation and especially to road transportation, as a means of internationalisation of the Galician economy. The aim of this study is to present both present and future characteristics of the sector. The level of subcontracting in the sector, the cost of transportation and its optimisation, the nature of consignments and the structure of the leading transportation firms from the sector are some of the strategic elements that have been analysed such that both loaders and transporters are able to respond with maximum efficiency to the international market for Galician products.

Keywords: International transportation / Goods transportation / Road transportation / Galician exports / Strategic sectors.

1. INTRODUCCIÓN

Vivimos unha nova onda de globalización, empurrada polo desenvolvemento tecnolóxico e das comunicacións, que fai que os custos de transporte sexan cada vez máis baixos e que a rapidez da comunicación sexa maior. Estes procesos redu-

cen notablemente as distancias entre países, facendo un mundo máis pequeno e integrado (De la Dehesa, 2001) no que os límites nacionais son irrelevantes debido á eliminación de barreiras económicas. Non existen restricións de acceso ao capital nin aos intercambios, o que provoca a globalización de produtos.

O transporte non é alleo a estes cambios con políticas de liberación do sector e, sen dúbida, esta globalización de mercados favorece os fluxos de mercadorías entre países e entre rexións. Isto supón un aumento do peso específico do transporte na economía.

Galicia forma parte desta nova contorna económica participando nestes mercados. Por unha cuestión de proximidade e de política económica, os destinos da mercadoría de exportación que ten a súa orixe en Galicia son fundamentalmente os países europeos. É precisamente este dato o que apoia que o transporte por estrada teña unha maior importancia con respecto ao resto dos modos de transporte polos prazos de entrega, pola súa flexibilidade e polo seu custo, para ser utilizado como medio de envíos a Europa.

Factores como o impacto da globalización da economía no sector do transporte, a importancia da exportación nos sectores estratéxicos da Comunidade galega, que Europa sexa o principal destino da dita exportación e que o transporte por estrada sexa o modo máis adecuado para satisfacer as demandas de prazos e custos na contorna económica actual, motivaron a realización deste estudo.

Un dos obxectivos deste artigo é dar a coñecer a importancia da subcontratación e o grao de intermediación no sector, o custo e a súa evolución, ademais das barreiras de entrada e o futuro no curto prazo da actividade. En definitiva, unhas conclusións que sexan de utilidade para todos os axentes implicados nos procesos de transporte internacional, especialmente empresas exportadoras galegas e transportistas internacionais que operan en Galicia.

2. CARACTERÍSTICAS DO MERCADO DO TRANSPORTE INTERNACIONAL

Na actualidade, os cargadores abandonan progresivamente a utilización de medios propios para o transporte de mercadorías, apostando decididamente pola subcontratación. A externalización do transporte continuará aumentando, tendendo á subcontratación de servizos loxísticos integrais (Ferrer, 2000).

A tipoloxía do subcontratado no transporte internacional é fundamentalmente a de operador/intermediario¹ de transporte. Nestes fluxos internacionais de mercadoría o mercado está en mans de intermediarios que posúen unha maior estrutura pa-

¹ Aqueles que interveñen como intermediarios entre cargadores e transportistas (axencias de transporte, transitarios e operadores loxísticos). Axencia de transporte: empresa que actúa como cargador ante o transportista e como transportista fronte ao cargador. Transitario: xestiona o transporte internacional e o que se realiza en réxime de tránsito aduaneiro. Operador loxístico: dirixe e organiza as operacións loxísticas dos seus clientes, entre elas o transporte (Enríquez de Dios, 2001).

ra a realización dunha maior xestión comercial e de dispoñibilidade de bolsas de carga en diferentes países que garanten os retornos dos camións ao lugar de orixe.

Isto dá unha idea do alto grao de intermediación no eido internacional, xa que nos envíos están implicados, por un lado, o operador de transporte, responsable dos labores de organización entre o cliente e a empresa de transporte (Izquierdo, 1994) e, por outro, a empresa de transporte que é a que dispón dos medios físicos e humanos (unidade de transporte e condutor) para a súa realización.

Actualmente, estase a producir unha situación que aumenta este grao de intermediación. Moitos autopatróns² teñen acordos duradeiros coas empresas de transporte, que substituíron progresivamente o seu persoal por estes autopatróns co obxectivo de converter certos custos fixos en variables (Colomer *et al.*, 1998).

Por outra parte, o comercio exterior nesta comunidade presentou un gran dinamismo no ano 2001, con taxas de crecemento maiores ca as de España (un 8,43% fronte a un 2,29%) en termos nominais. Consecuentemente, con este indicador Galicia incrementou o seu peso no comercio exterior en España e no mundo, continuando coa tendencia dos últimos anos (Tena e Sánchez, 2002).

Na táboa 1 preséntase a porcentaxe que supón a mercadoría con destino a Europa sobre o total das toneladas exportadas e da evolución que durante os últimos anos experimentaron as exportacións totais e en particular a Europa.

Táboa 1.- Exportacións con orixe en Galicia (en miles de toneladas)

ANO	1999	2000	2001	2002
Total	6.529	7.188	7.541	7.073
Europa	5.647	6.214	6.506	6.052
(%) Europa	86.5%	86.5%	86.3%	85.6%

FONTE: Elaboración propia a partir da base de datos ESTACOM do Instituto de Comercio Exterior (ICEX) (1999-2002).

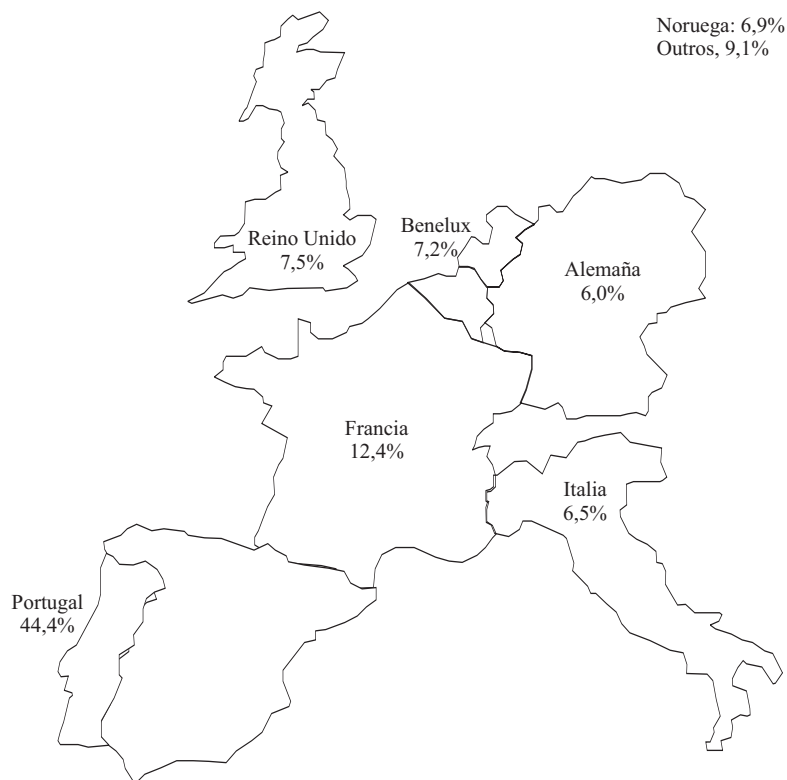
Obsérvase un mantemento nestes últimos catro anos das toneladas exportadas, así como da porcentaxe que Europa representa sobre o total dos destinos. Europa é o destino principal da mercadoría, o que supón que o transporte por estrada teña un gran peso no sector de transporte en xeral. Se analizamos a realidade europea, vemos que o transporte terrestre de mercadorías por estrada representa o 44% dos modos de transporte fronte ao 8% que representa o ferrocarril ou o 4% que representan as vías navegables.

Preto do 50% dos envíos realízanse a Portugal, debido a súa proximidade. As características deste transporte son moi similares ás do transporte nacional, non en canto ás consideracións de regulación impositiva, de conducción e legais, pero si en aspectos estratéxicos e operativos.

² Empresas cun só vehículo que traballa pola súa conta e risco.

Na figura 1 móstrase a desagregación por países, indicando os principais destinos e a porcentaxe que representan con respecto ao volume a Europa.

Figura 1.- Países europeos con maiores porcentaxes de exportación no ano 2002



FONTE: Elaboración propia a partir da base de datos ESTACOM do Instituto de Comercio Exterior (ICEX) (2002).

Os países que representan a maior parte da exportación e, polo tanto, o fluxo de transporte a Europa son Alemaña, Francia, o Reino Unido, Benelux (Holanda, Bélxica e Luxemburgo) e Italia, representando o 40% dos envíos internacionais con orixe en Galicia.

Finalmente, o balance de envíos entre unha determinada zona e un país mostran a facilidade ou a dificultade para a xestión do transporte nestes fluxos. Este balance é a diferenza entre as exportacións e as importacións. A táboa 2 recolle este balance.

En resumo, o transporte internacional en Galicia atópase nunha contorna marcada por un claro desequilibrio entre os fluxos de transporte de importación e de exportación a Europa.

Táboa 2.- Balance exportación-importación no ano 2002 (en miles de toneladas)

PAÍSES	EXPORTACIÓN	IMPORTACIÓN	BALANCE EXPORT. / IMPORT.
Francia	748	1.236	-488
Reino Unido	456	1.203	-747
Benelux	437	269	168
Italia	394	103	291
Alemaña	363	304	59
Total	2.398	3.115	-717

FONTE: Elaboración propia a partir da base de datos ESTACOM do Instituto de Comercio Exterior (ICEX) (2002).

3. ESTUDO EMPÍRICO DO SECTOR

Actualmente non existe ningún artigo ou informe empírico sobre este tema en Galicia, aínda que é certo que se coñecen certos elementos estratéxicos pero non de maneira cuantificada. Este estudo é o primeiro que analiza a situación actual e as tendencias futuras do sector do transporte internacional de mercadorías por estrada na nosa Comunidade autónoma.

3.1. OBXECTIVO DO ESTUDO

O obxectivo foi coñecer as características do transporte internacional por estrada nas empresas exportadoras localizadas na Comunidade galega e poñer de manifesto os factores clave que inciden nesta actividade.

3.2. ASPECTOS METODOLÓXICOS

Dúas son as etapas que se seguiron no desenvolvemento deste traballo empírico: a definición do universo de estudo e o deseño de cuestionario, recollida e tratamento dos datos.

3.2.1. Definición do universo de estudo e deseño do cuestionario

Definiuse como universo ou poboación de estudo ás empresas localizadas en Galicia con exportación a Europa, tomando como referencia tres fontes de información:

- A base de datos Sibila do Instituto de Comercio Exterior (ICEX).
- O directorio de empresas exportadoras e importadoras das cámaras de comercio.
- Ardan Galicia. 10.000 empresas de Galicia e 1.500 do norte de Portugal do Consorcio da Zona Franca de Vigo.

Unha vez completado este universo realizáronse nel dous acoutamentos:

- 1) A eliminación das empresas cuxo único país de exportación a Europa fose Portugal, por proximidade e por similitude co transporte nacional.
- 2) A eliminación das empresas cuxos produtos exportados fosen materias perigosas ou que requirisen un transporte especial de temperatura³, considerando no universo só as empresas con demanda de transporte de carga xeral.

O resultado final deste universo é de 554 empresas.

Finalmente, realizouse a selección dunha mostra. O método de mostraxe probabilística, mostraxe estratificada, tivo como criterio de estratificación o sector de actividade.

Esta mostra está formada por empresas situadas entre as dez primeiras no ránking de exportadoras de cada sector, incluso nun sector como o da automoción formado por tres sectores: a) maquinaria, b) fabricación de metal e c) químico, plástico e caucho.

A táboa 3 recolle o universo das 554 empresas clasificadas, segundo a Standard Industrial Classification (SIC), en 12 sectores de actividade. Ademais, inclúe as porcentaxes das empresas da mostra por cada un deses sectores.

Táboa 3.- Universo e mostra do estudo

NOME DO SECTOR	CODIFICACIÓN SIC		EMPRESAS DO UNIVERSO	EMPRESAS DA MOSTRA	
	Sector	Actividade	Total	Total	%
Granito	14/32	23/81	26	4	7,7%
Pizarra	14/50	29/39	28	4	7,7%
Vitivinicola	20/51	82,84,85,87/82	18	4	7,7%
Conserva	20	91	31	5	9,6%
Téxtil e confección	22/23	Todas / Todas	45	6	11,5%
Madeira e mobles	24/25	Todas/11,12,17,19,21,31	54	5	9,6%
Químico, plástico e caucho	26/27/28/30	Todas/Todas/Todas/69,79	35	2	3,9%
Construción naval	37	31,32	14	0	0,0%
Fabricación do metal	34	Todas	32	3	5,8%
Maquinaria	35/36	Todas / Todas	47	5	9,6%
Preparados alimenticios	20	Todas agás as incluídas noutro sector	39	2	3,9%
Outros	Os non incluídos nos sectores anteriores		185	12	23.1%
Total			554	52	100%

FONTE: Elaboración propia a partir da clasificación SIC (2001).

A técnica elixida para realizar o estudo foi a enquisa persoal sobre a base dun cuestionario estruturado e deseñado de forma mixta, con preguntas pechadas, escala de valoración Likert e con preguntas abertas.

³ Mercadorías que figuran baixo acordos especiais para o transporte, como son o acordo para o transporte de mercadorías perigosas por estrada (ADR) e o acordo para o transporte de mercadorías perecedoiras (ATP).

Tras o deseño inicial do cuestionario, levouse a cabo a súa validación con dúas entrevistas a dúas empresas cunha alta porcentaxe de exportación no total das súas vendas.

3.2.2. Recollida e tratamento dos datos

O traballo de campo realizouse durante os primeiros meses do ano 2002. A mostra seleccionouse considerando o universo como unha poboación normal e o seu tamaño calculouse cun nivel de confianza do 90%.

Finalmente, para o tratamento dos datos utilizouse a estatística descritiva. Na táboa 4 preséntase a ficha técnica do estudo.

Táboa 4.- Ficha técnica do estudo

Universo	Empresas galegas con exportación de mercadorías non perigosas nin perecedoiras a Europa, agás aquelas cuxo único país de exportación fose Portugal
Técnica de recollida de información	Entrevista persoal con apoio dun cuestionario estruturado mixto
Tamaño do universo e da mostra	Tamaño do universo: 554 empresas Tamaño da mostra: 61 empresas
Entrevistas realizadas e perfil do entrevistado	Contestaron 52 empresas e o entrevistado foi o responsable do transporte internacional das empresas

3.3. RESULTADOS

O resultado preséntase en cinco grandes bloques: a subcontratación do transporte, o custo e optimización, o transporte na actividade de exportación, os modos de transporte e a estrutura das empresas de transporte internacional.

3.3.1. A subcontratación do transporte

Nas 52 empresas enquisadas, a actividade do transporte internacional en Galicia é unha actividade totalmente subcontratada, incluso naquelas que teñen un número de envíos mensuais en carga completa que supera os 200.

Habitualmente esta subcontratación déixase nas mans dos intermediarios de transporte. Nesta contorna internacional, só estes intermediarios dispoñen da estrutura capaz de optimizar a organización da actividade.

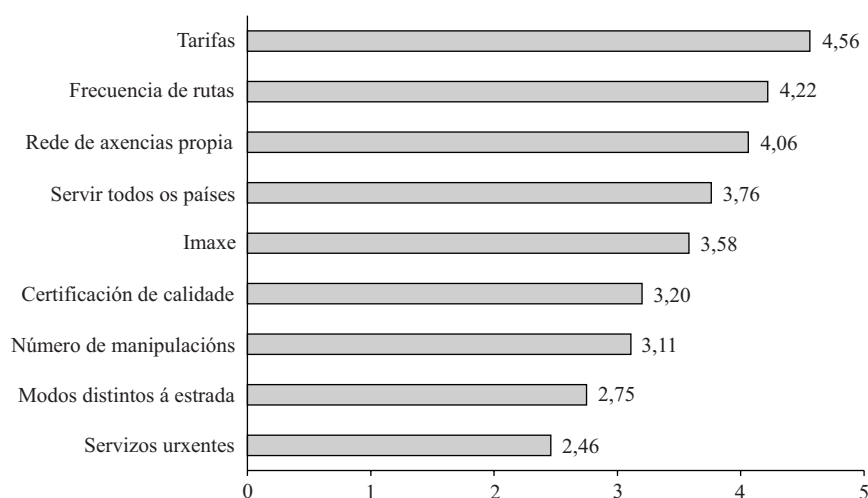
O alto grao de intermediación no transporte internacional por estrada en Galicia confírmase con este estudo, xa que só 8 das empresas enquisadas subcontrataron directamente o transporte a autopatróns e só 2 o fixeron habitualmente.

Os criterios máis importantes para seleccionar un transportista son os seguintes: en primeiro lugar, a tarifa de prezos e, en segundo lugar, o servizo ofrecido. Os factores clave para este bo servizo son os seguintes:

- a) O número e a frecuencia de rutas internacionais do transportista, que permiten mellores prazos e unha maior dispoñibilidade de entrega.
- b) Que o transportista posúa unha rede de axencias propias no exterior que facilite o seguimento dos envíos e que xere confianza no exportador.

Na gráfica 1 móstranse os criterios de selección máis importantes.

Gráfica 1.- Criterios de selección de transportistas



FONTE: Elaboración propia.

Os cargadores utilizan unha “lista curta” de entre 2 e 4 empresas ás que contratan habitualmente o servizo de transporte. As empresas enquisadas teñen máis dun provedor habitual de transporte en función do tipo de envío, de se se trata de carga completa ou de carga fraccionada e do país de destino da súa mercadería. Esta característica mostra a grande especialización dos transportistas que operan en Galicia, orientando a súa estrutura e comercialización a determinados tipos de cargas e países ou zonas concretas dun país.

Outra conclusión é que, ao contrario ca noutras actividades externalizadas, a elección do provedor realízase en moitos casos no momento do envío. O 50% das empresas demandan puntualmente a varios transportistas o prazo e o prezo do transporte no momento do envío. O motivo é a gran flexibilidade tarifaria neste mercado, xa que a necesidade de optimizar rutas para o transportista ou a posibilidade de combinar cargas fan que os prezos de transporte sexan inferiores aos da tarifa xeral.

Por último, ningunha das empresas exportadoras teñen un sistema implantado de avaliación dos seus transportistas que lles permita cuantificar o nivel de servizo

ofrecido por estes. A maior parte das veces o exportador coñece as incidencias no transporte porque o informa o seu cliente (importador).

3.3.2. Custo do transporte

Este custo depende do sector de actividade, dos tipos de produto e, dentro dun mesmo sector, do tipo de envío e do destino da mercadoría. Con todo, hai unha homoxeneidade nos resultados: para o 50% das empresas este custo supón entre o 1% e o 5% da facturación do envío, mentres que para máis do 85% das empresas este custo non supera o 10%.

A evolución do custo nestes últimos anos indica un mantemento e incluso nalgún caso a diminución deste. Ademais das medidas de optimización implantadas polas empresas exportadoras, os transportistas mantiveron as súas tarifas malia o incremento do custo na actividade. A táboa 5 recolle a evolución do custo dun vehículo de transporte de carga xeral.

Táboa 5.- Comparativa de custos dun vehículo articulado de carga xeral (en euros/km en carga)

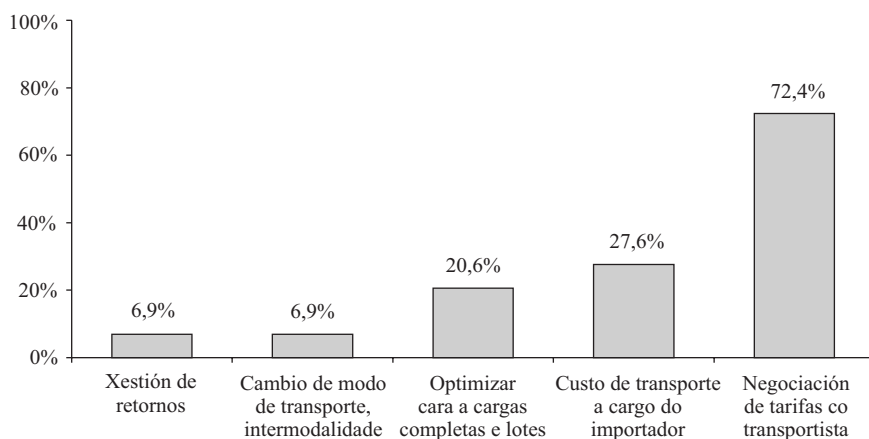
CONCEPTO	1998	2002
Gastos de persoal. Salario e despesas	0.212	0.318
Custos fiscais e seguros	0.030	0.065
Amortización do vehículo	0.074	0.129
Gastos financeiros	0.010	0.022
Combustible	0.202	0.267
Mantemento, pneumáticos e reparacións	0.084	0.085
TOTAL	0.612	0.885

FONTE: Elaboración propia a partir da CETM (Confederación Española de Transportes de Mercancía) (1998) e da Dirección General de Transportes por Carretera (2002).

As empresas exportadoras consideran que o grao de optimización do custo de transporte actual é normal-alto, e pensan que tomaron as medidas para controlalo e reduci-lo. Así e todo, como é unha actividade externalizada, a optimización queda en mans dos transportistas e, polo tanto, depende das medidas que estes tomen para mellorar a súa xestión.

Algunhas destas medidas de mellora de eficiencia citadas no *Observatorio de costes del transporte de mercancía por carretera* (Dirección General de Tráfico por Carretera, 2002) son o establecemento de acordos estables cos cargadores, a creación de centrais de comercialización para a redución de quilómetros en baleiro e a creación de centrais de compra para obter descontos na adquisición de bens e servizos.

Na gráfica 2 móstranse os modos de optimización que desde as empresas enquisadas se propoñen.

Gráfica 2.- Modos de optimización do custo de transporte (en porcentaxe de empresas enquisadas)

FONTE: Elaboración propia.

Como se observa, non son moitas as posibilidades de mellorar os custos con solucións internas de xestión. A optimización cara a cargas completas ou lotes⁴ é posible nalgún sector pero, dadas as características actuais de aumento de frecuencia de envíos e a redución en quilos/expedición, fan difícil esta solución. O cambio de modo de transporte e intermodalidade sería posible se os prazos de entrega non foran un elemento clave.

Por último, a xestión de retornos sería unha alternativa para as empresas de envíos en carga completa. A dificultade para localizar cargas no estranxeiro fai que a contratación de autopatróns co seu retorno garantido sexa unha práctica moi esporádica, polo que non se poden eliminar os custos de intermediación.

3.3.3. O transporte na actividade de exportación

Desagregando a información por sectores de actividade, o 60% das empresas enquisadas realizan os seus envíos en carga fraccionada e o 40% en carga completa. Os sectores que presentan o cento por cento de envíos en carga completa son a

⁴ Envíos a partir de 3.500 kg e menores ca unha UT (unidade de transporte), que van desde o cargador ao destinatario sen rotura de carga. Polo tanto, elimínanse os custos inherentes aos envíos de carga fraccionada como o custo de recollida (traslado da mercadoría desde o cargador ata a axencia orixe de transportista), de reparto (traslado da mercadoría desde a axencia de destino do transportista ata o destinatario) e, nalgúns casos, de removido (desconsolidación e consolidación da mercadoría en axencias de tránsito intermedias). Ademais, os volumes destes envíos non se inclúen normalmente na tarifa xeral, polo que permiten un alto grao de negociación para o cargador. Por último, cómpre dicir que en moitos casos estes lotes supoñen para o transportista a mercadoría base para manter ou para crear unha ruta, o que dá unha idea da grande importancia deste tipo de envíos no transporte internacional.

pizarra e o granito; os demais sectores teñen altas porcentaxes de envíos en carga fraccionada.

Ademais, obsérvase un incremento da carga fraccionada fronte á carga completa, debido á demanda de pedidos máis frecuentes e de menor quilos/envío. En sectores, como o auxiliar da industria, a conserva e o vitivinícola, é practicamente unha esixencia, e incluso no sector do granito se observa esta mesma tendencia debido ao aumento de exportación de granito elaborado fronte a granito en bruto.

Os aspectos do transporte máis importantes na exportación son os seguintes:

- Cumprimento dos prazos acordados.
- Bo estado das mercadorías na entrega.
- Imaxe da empresa de transporte como “embaixadora” da súa mercadoría no exterior.

O transporte non é un elemento diferenciador. Ningunha das empresas enquisadas busca a través do transporte algunha diferenciación con respecto á competencia na súa actividade de exportación.

Por outro lado, o transporte non supuxo ningún inconveniente á hora de ampliar o mercado no exterior. Só sinalaron que o incumprimento de prazos de entrega fixo perder imaxe do exportador fronte ao cliente.

Finalmente, un aspecto estratéxico para o sector é coñecer o número de compradores europeos que contratan o transporte con orixe en Galicia, é dicir, cantas empresas galegas realizan os seus contratos de compravenda internacional en condicións Exwork⁵.

Para o 50% das empresas enquisadas entre o 50% e o 100% do total de destinatarios contratan o transporte. Isto supón que:

- As empresas estranxeiras de transporte teñen unha cota de mercado importante en Galicia, xa que é o importador europeo o que contrata o transporte.
- A actividade comercial das empresas de transporte que operan en Galicia débese centrar tamén nos países onde vai destinada a mercadoría exportada desde Galicia.

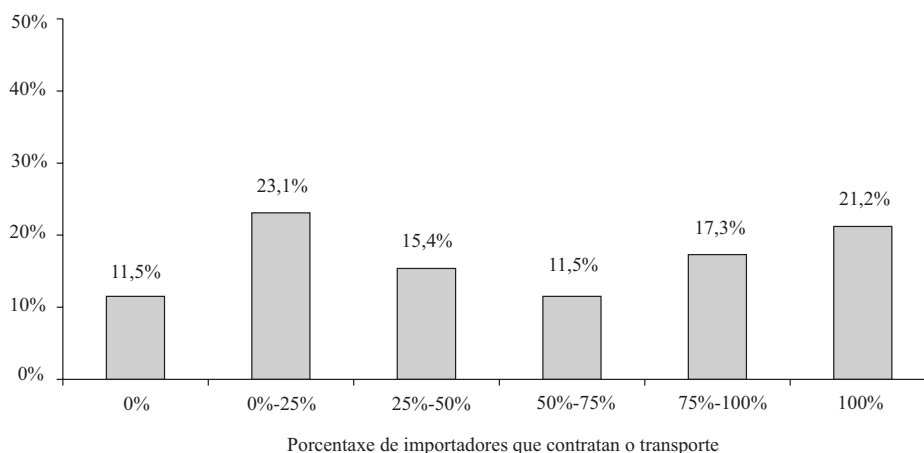
É esta última característica do mercado a que representa unha vantaxe competitiva para aqueles transportistas cunha ampla implantación en Europa. Na gráfica 3

⁵ O transporte resulta da confluencia de diversos contratos internacionais de compravenda de mercadorías. Entre as diferentes cláusulas destes contratos figura unha que é a que recolle as condicións de entrega. Esta cláusula foi normalizada pola Cámara de Comercio internacional, dando lugar aos INCOTERMS (International Commercial Terms). Estes definen as condicións e obrigas, e os gastos e responsabilidades do comprador e do vendedor, regulando as operacións de carga, de descarga e de transporte.

Se se vende en condicións Exwork, o vendedor vende a mercadoría na súa fábrica ou almacén e, polo tanto, correspóndelle ao comprador contratar o transporte ata o seu destino, correndo coa responsabilidade dos seus riscos e gastos (Enríquez de Dios, 1999).

preséntanse os importadores que contratan o transporte (expresado en porcentaxe sobre o total de importadores dunha empresa).

Gráfica 3.- Porcentaxe de empresas con condicións de venda Exwork



FONTE: Elaboración propia.

3.3.4. Os modos de transporte

Aínda que o obxectivo do estudo era coñecer o transporte por estrada, resultou de interese analizar brevemente, con todos os datos recollidos, a situación doutros modos de transporte e das vantaxes e inconvenientes do seu uso na contorna actual.

A flexibilidade para o cambio de rutas, a accesibilidade porta a porta e o seu custo fan que a estrada sexa o modo de transporte máis competitivo e o máis utilizado en Galicia para os envíos a Europa. Para o 83% das empresas enquisadas a porcentaxe de envíos por estrada é superior ao 90%. Só 3 empresas realizan os seus envíos maioritariamente en modo marítimo.

O transporte marítimo é utilizado polas empresas do sector do granito (exportan granito en bloque, capítulos arancelarios 251611: granito en bruto ou desbastado, e 251612: granito despezado, en bloques ou en placas). Este tipo de mercadoría require un modo de transporte cunha alta capacidade de carga por envío, vantaxe que presenta o transporte marítimo fronte á estrada.

No entanto, para outros sectores a súa utilización está limitada debido á baixa frecuencia de rutas marítimas con orixe en Galicia e ao prazo de entrega, que non é competitivo.

Por último, a baixa accesibilidade porta a porta require a utilización doutro modo para completar a entrega mediante este tipo de transporte.

A utilización de transporte aéreo nas empresas enquisadas é puntual: non supera o 5% do total dos seus envíos. O uso deste modo de transporte responde a unha necesidade de urxencia na entrega e en ningún caso depende do destino dos envíos. O alto custo e o límite de carga restrinxe o seu uso a produtos cun alto valor agregado.

A rixidez da rede ferroviaria, a baixa accesibilidade, a non existencia dunha verdadeira rede europea de ferrocarril debido a diferenzas de ancho de vía, a capacidade de electrificación, a autorización para operar e a explotación en mans de administracións públicas⁶ fan que este modo de transporte non sexa actualmente unha alternativa para envíos internacionais.

Mentres que na estrada un só operador controla todo o proceso do envío en tempo real, no ferrocarril o control resulta máis difícil ao intervir diversas administracións no proceso. Ningunha das empresas enquisadas realizou envíos internacionais utilizando como modo de transporte o ferrocarril.

O transporte multimodal de base marítima⁷ é utilizado por empresas de sectores de envíos en carga completa. Os sectores da pizarra e das conservas de peixe utilizan este tipo de transporte con altas porcentaxes de envíos a Francia e ao Reino Unido.

Así e todo, os custos engadidos que este tipo de transporte debe soportar derivados das actividades portuarias de embarque e desembarque limitan o seu uso a zonas cunhas distancias expedidor-porto de orixe e porto de destino-destinatario de poucos quilómetros.

No plan PETRA (Plan estratéxico para o sector do transporte de mercadorías por estrada, 2001), unha das liñas estratéxicas para a modernización e para a mellora da eficiencia do sector de transporte por estrada é a promoción de centros intermodais. Con todo, a Galicia non lle asigna un potencial loxístico alto para o impulso desta liña de actuación, o que pode supoñer un estancamento do transporte multimodal nos próximos anos.

3.3.5. Estrutura das empresas de transporte internacional en Galicia

Os transportistas subcontratados polas empresas enquisadas presentan unhas características comúns que os fan líderes no sector do transporte internacional. Ac-

⁶ A Directiva 91/440/CEE deseñou un novo marco; entre os seus obxectivos estaba a supresión da explotación das infraestruturas por parte das administracións públicas, permitindo a operadores privados acceder á infraestrutura en condicións de igualdade co operador existente. Porén, esta directiva só foi ben acollida polo Reino Unido, mentres que os demais países se mostraron bastante reticentes polo que a incorporaron en condicións de mínimos.

⁷ Traslado de UTI (unidades de transporte intermodal, como semirremolques, colectores...) con transbordos entre vehículos de diferente natureza sen ruptura de carga. O transporte principal dos diferentes modos no marítimo chámase transporte multimodal de base marítima.

tualmente, das empresas enquisadas só 3 empresas teñen o 70% do mercado de carga fraccionada.

As características destas empresas son as seguintes:

- Longa relación cos cargadores (máis de dez anos operando en Galicia).
- Presenza en todos os sectores de actividade.
- Realizan un servizo integral de transporte, incluíndo servizos de carga completa, transporte marítimo e aéreo, e realizan todo tipo de envíos sen limitación de volume nin dimensións.

Ademais destas características, o que determina o seu liderado é a súa estrutura cun claro enfoque internacional. Posúen un elevado número de axencias nos países de destino, sendo estas axencias propias ou corresponsais estranxeiros líderes no transporte nacional dese país.

O seu plan de transporte inclúe rutas internacionais⁸ con orixe en Galicia, o que lles permite ofrecer prazos e prezos competitivos fronte a outros transportistas que necesitan transitar a mercadoría por axencias intermedias, incrementando o número de manipulacións, o seu custo e o prazo de entrega. Na táboa 6 móstrase o número de axencias que os líderes teñen en tres dos países europeos máis importantes, e as rutas e a súa frecuencia cara a estes países.

Táboa 6.- Rede de axencias e rutas internacionais das tres empresas líderes de mercado en transporte de carga fraccionada en Alemaña, Francia e Italia

	RUTAS INTERNACIONAIS		REDE DE AXENCIAS	
	Nº de rutas	Frecuencia semanal	Nº de axencias	Tipo de axencias
FRANCIA				
Transportista 3	1	5	62	Propias
ALEMAÑA				
Transportista 1	5	2	27	Corresponsal
Transportista 2	2	1	20	Corresponsal
ITALIA				
Transportista 1	2	1	22	Corresponsal

FONTE: Elaboración propia.

Estruturas consolidadas dos actuais operadores de transporte e relacións estables cos cargadores fan que as barreiras de entrada neste mercado de carga fraccionada sexan altas.

A condición de entrada é ter un plan de transporte cun número de rutas internacionais similar ao dos líderes. Isto supón ter un número de cargadores suficientes

⁸ Ruta internacional é aquela que une unha axencia con orixe en Galicia con outra axencia de destino internacional.

para soportar o mantemento desas rutas. Estes cargadores son difíciles de captar, xa que envían as súas mercadorías a través dos transportistas actuais.

4. O FUTURO DO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORÍAS POR ESTRADA

O futuro do transporte por estrada vén condicionado por diversos aspectos. Por un lado, seguirá sendo insubstituíble debido ás esixencias loxísticas de flexibilidade, á redución de prazos de entrega e á diminución do tamaño das expedicións que tanto produtores como compradores demandan, e, ademais, seguirá sendo necesario como complemento a outros modos de transporte na accesibilidade ao destinatario final.

Por outra parte, a tendencia da liberalización do transporte por estrada, a implantación de novas tecnoloxías, as políticas de aumento do tamaño das empresas de transporte e a creación de centrais de compra e comercialización fan pensar a medio prazo nun incremento dos fluxos por estrada e nunha optimización da capacidade existente.

Non obstante, aspectos sociais, como a seguridade, o cumprimento de horarios de condución e de descanso ou o respecto aos límites de carga deben ser mellorados por todos os implicados na actividade. Ademais, os aspectos ambientais e de conxestión supoñen un custo indirecto do transporte por estrada que o Libro verde da Comisión Europea estimou nun 4,1% do PIB comunitario.

Unha das primeiras medidas para evitar esta situación foi a creación e o financiamento pola UE de programas como o PACT (proxecto de accións piloto no campo do transporte combinado) e o Marco Polo, para impulsar accións encamiñadas a fomentar as alternativas ao transporte por estrada como o transporte combinado, o *short sea shipping* (transporte marítimo de curta distancia), o ferrocarril e as vías navegables interiores.

En resumo, o transporte por estrada debe responder a estes aspectos sociais e ambientais, e esta adaptación implicará un aumento do custo da actividade que o sector debe neutralizar coa optimización da xestión e organización de todos os seus procesos para seguir sendo competitivos.

5. CONCLUSIÓNS

Nas empresas exportadoras de Galicia o transporte internacional de mercadorías por estrada é unha actividade externalizada fundamentalmente en mans de operadores de transporte. Estes posúen amplas estruturas loxísticas e de comercialización, cunha forte presenza nos principais países importadores da nosa Comunidade Autónoma, de Alemaña, de Francia, do Reino Unido, de Italia e do Benelux, que representan o 40% do total da exportación a Europa.

Por outra parte, as tarifas aplicadas aos cargadores nestes últimos anos mantivéronse a pesar do incremento de custos na actividade. Isto obrigou a todos os axentes implicados a optimizar a xestión e a organización do transporte para seguir mantendo unha marxe económica aceptable.

Actualmente o transporte non é un elemento diferenciador con respecto á competencia para as empresas exportadoras, tampouco é un problema para ampliar o mercado no exterior, pero si é un factor clave para o cumprimento das cláusulas de condicións de entrega nos contratos internacionais de compravenda de mercadería.

Polo que se refire á súa importancia no mercado do transporte de mercadorías en xeral, o transporte por estrada seguirá sendo o modo de transporte máis utilizado en Europa debido ás vantaxes de flexibilidade, prazo de entrega e custo respecto aos outros modos de transporte. Esta situación non variará no medio prazo xa que a insuficiencia de estruturas nuns casos e a súa xestión ineficiente noutros non permitirán que estes modos resten mercado á estrada naqueles envíos nos que *a priori* poderían competir en condicións similares.

Por último, os aspectos sociais e ambientais deben ser prioritarios nas futuras decisións no sector. Conseguir harmonizar a futura evolución do transporte por estrada coa demanda de crecemento sostible por parte das administracións e da sociedade en xeral é o obxectivo fundamental para o mantemento da actividade.

BIBLIOGRAFÍA

- COLOMER, J.V.; COCA, P.; INSA, R.; SÁNCHEZ-BARCAIZTEGUL, V.; DÍAZ, J.M. (1998): *El transporte terrestre de mercancías: organización y gestión*. Valencia: Comunidad Valenciana, Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación.
- CONSORCIO DA ZONA FRANCA DE VIGO (2002): *Ardan Galicia. 10.000 empresas de Galicia y 1.500 del norte de Portugal*. Vigo: Consorcio da Zona Franca de Vigo.
- DEHESA, G. DE LA (2001): "Consolidará Galicia a súa converxencia real no século XIX?", *Revista Galega de Economía*, vol. 9, núm. 1.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (2001): *Plan estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (2002): *Observatorio de costes del transporte de mercancía por carretera 2002*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- DIRECTORIO DE EMPRESAS EXPORTADORAS E IMPORTADORAS (2002): *Base de datos de las cámaras de comercio*. (Na páxina www.camaras.org).
- ENRÍQUEZ DE DIOS, J.J. (1999): *Introducción a la logística internacional. Curso de transporte internacional de mercancías*. Vigo: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación.
- ENRÍQUEZ DE DIOS, J.J. (2001): *Transporte internacional de mercancías*. Madrid: Instituto Español de Comercio Exterior.
- FERRER, S. (2000): *Las necesidades de los cargadores y la respuesta de los transportistas españoles de mercancías por carretera*. Madrid: Cetmo.

Lampón, J.F.

Estudo descritivo do sector do transporte internacional...

INSTITUTO ESPAÑOL DE COMERCIO EXTERIOR (2002): *Bases de Datos Sibila y Estacom*.
(Na páxina www.icex.es).

IZQUIERDO, R. (1994): *Transportes: un enfoque integral*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

TENA, J.; SANCHEZ, J. (2002): *Comercio exterior de Galicia 2001*. Ministerio de Economía.