



Jornada de Presentación

del

Observatorio

del Transporte y la Logística en ESPAÑA

El transporte y los retos de la economía española:

Competitividad
Internacionalización

Javier Anibarro García

Coordinador Equipo Trabajo OTLE. INECO

Madrid, 13 de Febrero de 2014



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

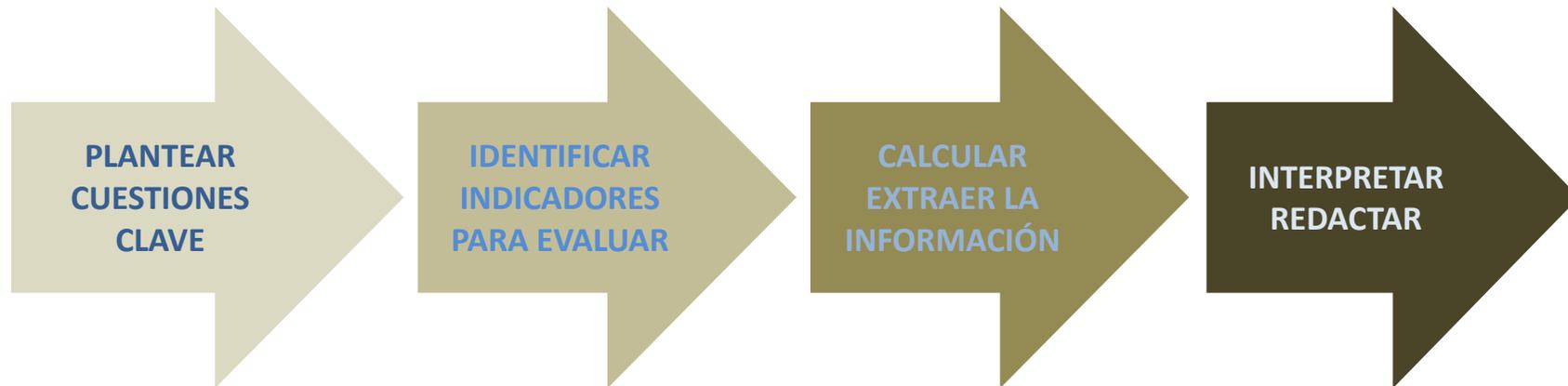
Para que puedas llegar



Transporte y logística claves para retos de la economía española



Construir un discurso coherente con las cuestiones clave abiertas que se sustente en la información existente



¿Qué revelan los datos de nuestras cuestiones?



1. ¿Cómo ha evolucionado el entorno y el comportamiento competitivo del sector transporte y logística en España?

- Entorno competitivo
- Productividad de los factores
- Costes, precios, calidad y parámetros de servicio

2. ¿Qué factores pueden impulsar una mejora de su competitividad?

- Factores institucionales
- Factores tecnológicos
- Dimensión y estructura de las empresas
- Financiación

3. ¿Cuál es la incidencia del transporte en la competitividad exterior de España?

- Comercio e inversión exterior del sector transporte
- Participación de los diversos modos en los flujos de comercio exterior



1. ¿Cómo ha evolucionado el entorno y el comportamiento competitivo del sector transporte y logística en España?

- Entorno competitivo
 - ✓ Número de empresas/operadores
 - ✓ Concentración

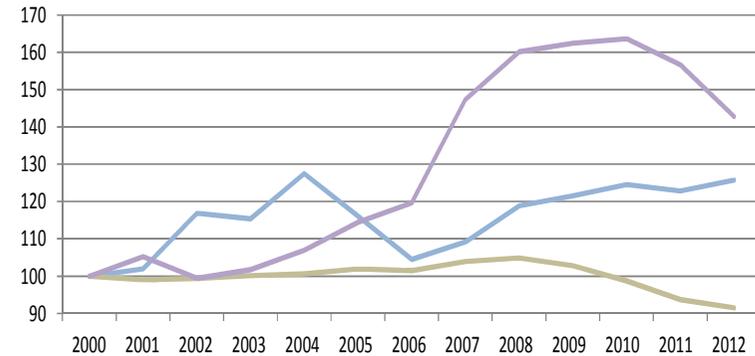
- Productividad de los factores
 - ✓ Productividad del trabajo
 - ✓ Productividad del capital y las infraestructuras

- Costes, precios, calidad y parámetros de servicio
 - ✓ Costes de los insumos
 - ✓ Precios
 - ✓ Márgenes: precios-costes



Número de empresas por rama de actividad

NÚMERO DE EMPRESAS	2008	2009	2010	2011	Variación 2008-2011
512 Transporte aéreo de mercancías y transporte espacial	39	22	10	6	-85%
511 Transporte aéreo de pasajeros	119	85	78	76	-36%
494, 495 Transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería	139.527	134.915	126.407	119.707	-14%
493 Otro transporte terrestre de pasajeros	65.851	65.143	62.063	63.418	-4%
501, 503 Transporte marítimo de pasajeros y por vías navegables interiores	261	254	253	250	-4%
521 Depósito y almacenamiento	1.596	1.482	1.659	1.599	0%
502, 504 Transporte marítimo de mercancías y por vías navegables interiores	81	80	82	94	16%
522 Actividades anexas al transporte	12.486	12.907	12.938	14.830	19%
491, 492 Transporte interurbano de pasajeros y mercancías por ferrocarril	9	10	11	11	22%
531, 532 Actividades postales y de correos	4.490	5.875	6.045	5.834	30%



— Número de empresas de transporte marítimo y por vías navegables interiores
 — Número de empresas de transporte terrestre y por tubería
 — Número de empresas de transporte aéreo

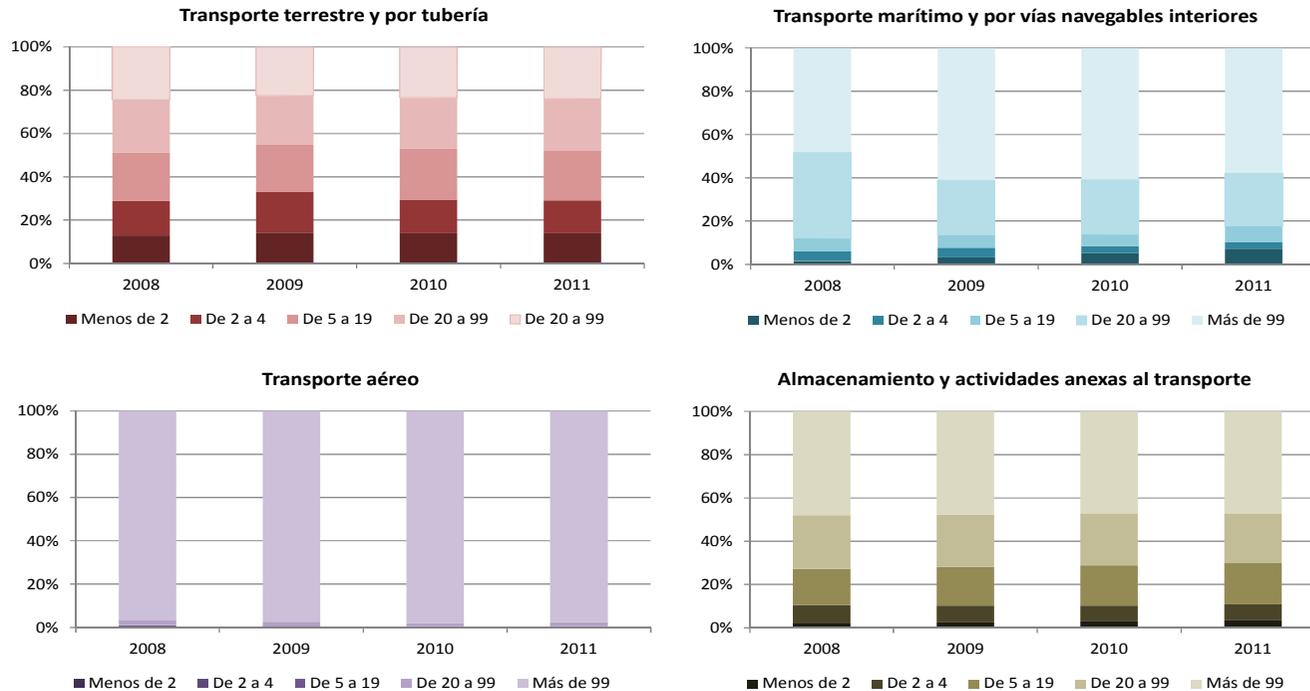
Fuente: INE. Encuesta Anual de Servicios

- Las categorías CNAE incorporan diferentes sectores
- Análisis pendiente: Relaciones origen-destino con características más o menos homogéneas
- Apparente *pluralidad de operadores*, pese a notable desaparición de empresas, más intensa en transporte por carretera, crecimiento en anexas (logística) y transporte ferroviario
- Otras fuentes, resultados similares

Pese a notable desaparición de empresas, pluralidad de operadores



Evolución de la facturación por segmentos de empresas por ocupación



Fuente: INE. Encuesta Anual de Servicios

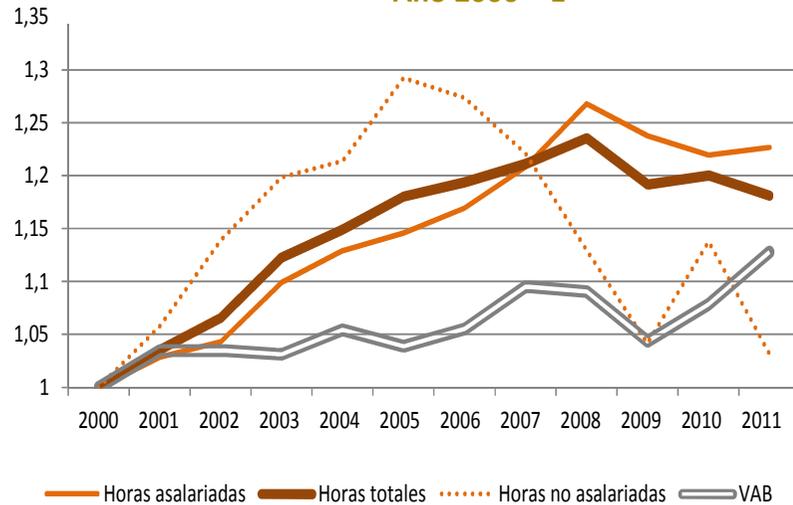
- Concepto complejo, difícil de medir. Datos existentes integran sectores diferentes
- Escaso crecimiento de las empresas de más tamaño (más 99 empleados), también afectadas por caída de actividad

Salvo ámbitos concretos, no hay operadores claramente dominantes



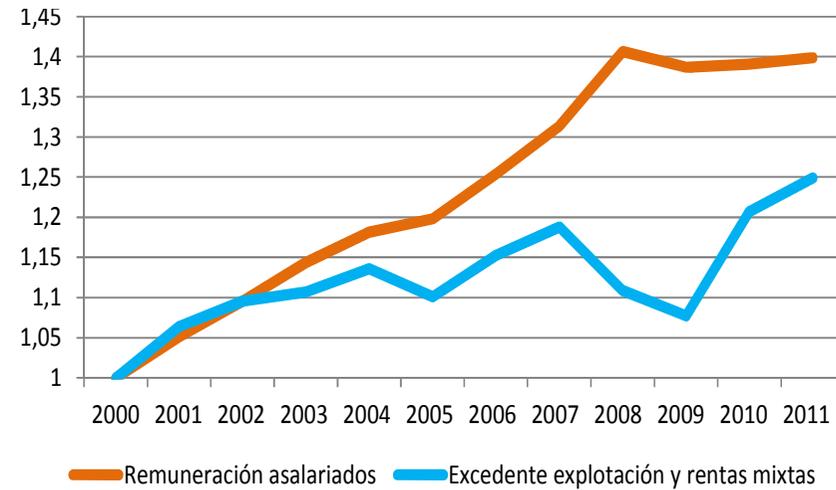
Evolución del VAB y horas trabajadas en el sector diferenciando entre asalariadas y no asalariadas (autónomos) del sector Transporte y Almacenamiento.

Año 2000 = 1



Remuneración de los asalariados y excedente de explotación y rentas mixtas.

Año 2000 = 1



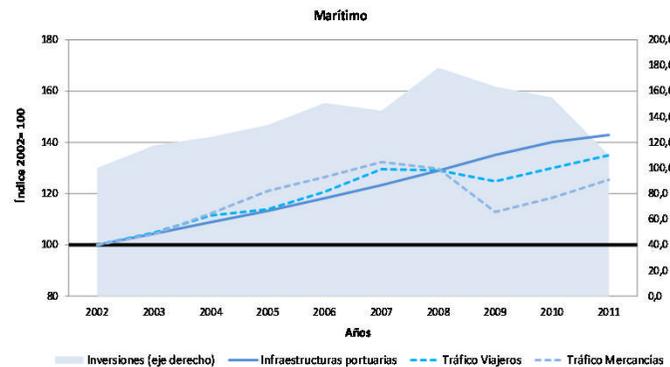
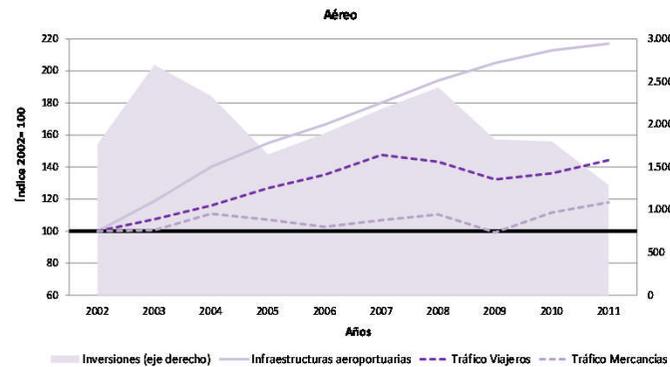
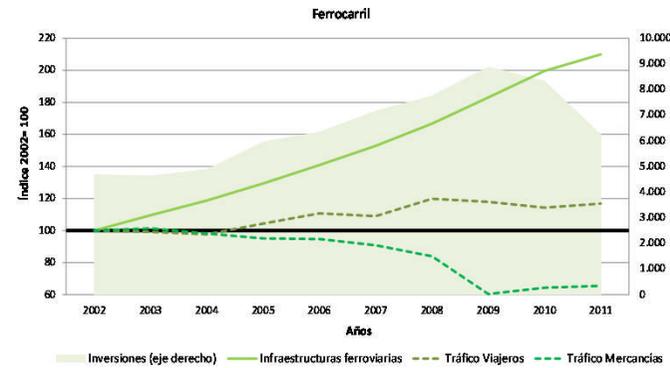
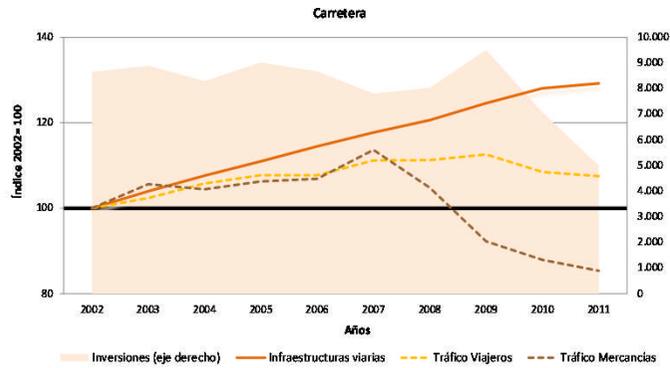
Fuente: INE. Contabilidad Nacional

- La productividad decrece hasta 2009 cuando se produce recuperación
- Las remuneraciones crecen más que el VAB y las horas trabajadas, consecuencia del crecimiento de los costes laborales. Tendencia se invierte hacia 2009

Tras caída de productividad, comienza fuerte recuperación en 2009



Relación entre inversiones, stock de capital y tráficos por modos



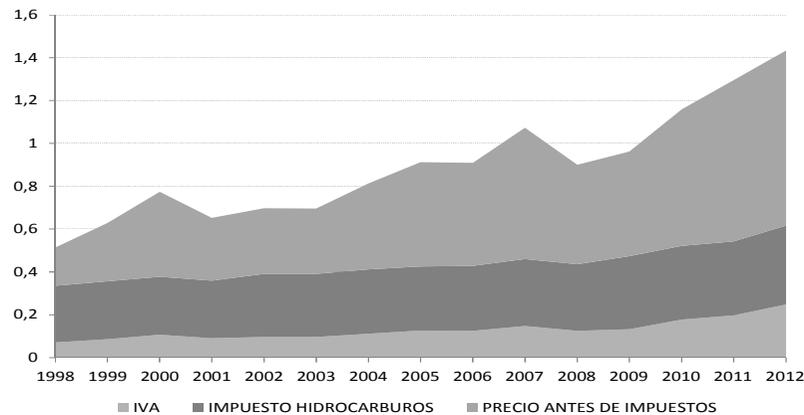
Fuente: Ministerio de Fomento y BBVA e IVIE

- El stock de capital creció más que los tráficos
- Otros objetivos de las inversiones: seguridad, calidad, tiempos....

El stock de capital físico creció fuertemente, más que los tráficos.

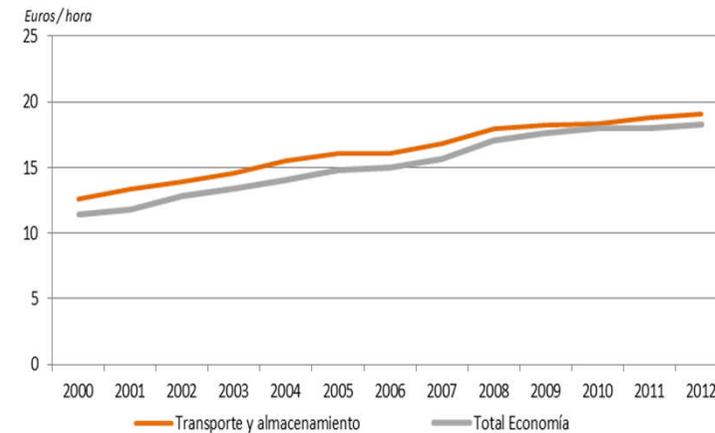


Evolución del precio medio del gasóleo de automoción en España: Media mensual del mes de diciembre. Euros



Fuente: Ministerio de Fomento con datos del Ministerio de Industria, Energía y Turismo

Coste laboral por hora efectiva en el sector Transporte y almacenamiento



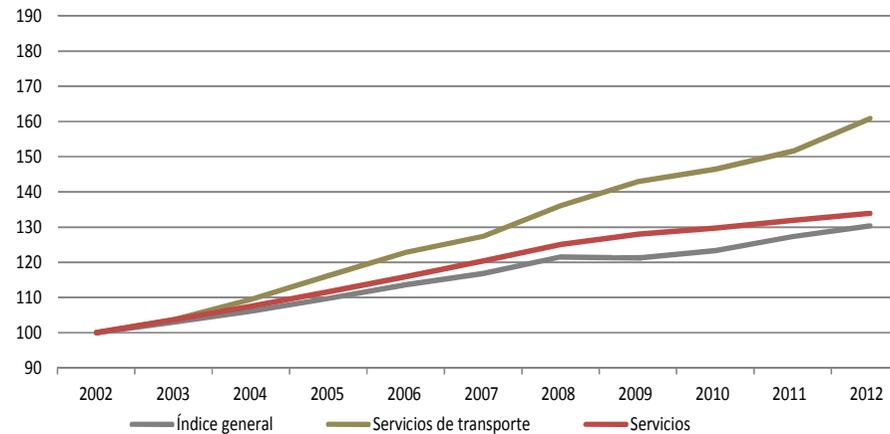
Fuente: INE. Encuesta Trimestral de Costas Laborales

- Costes energéticos (gasóleo automoción) fuertes crecimientos (corrientes, incluye fiscalidad)
- Costes laborales según ETCL crecieron en consonancia con resto de sectores
- Otros costes fiscales, financieros, mantenimiento... también crecieron
- Márgenes estables

Fuerte presión en costes



Evolución comparada del IPC, los precios de los servicios y los precios de los servicios de transporte en España (Índice 2002=100)



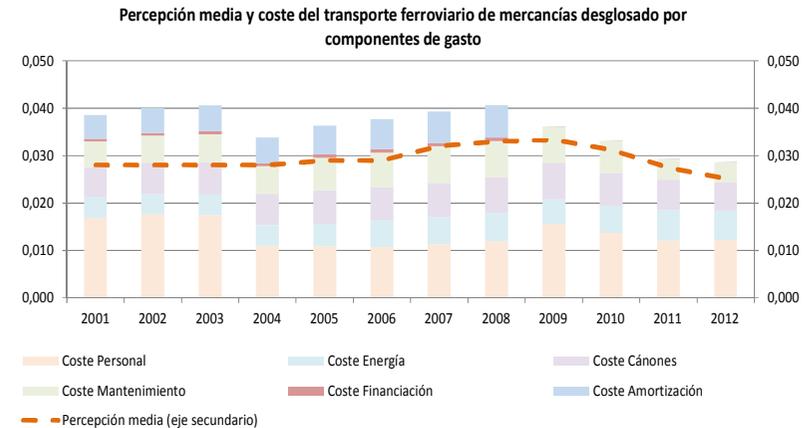
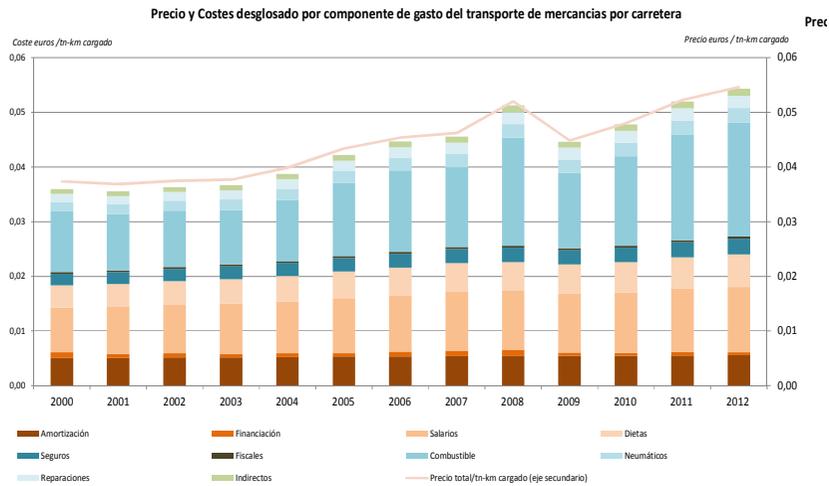
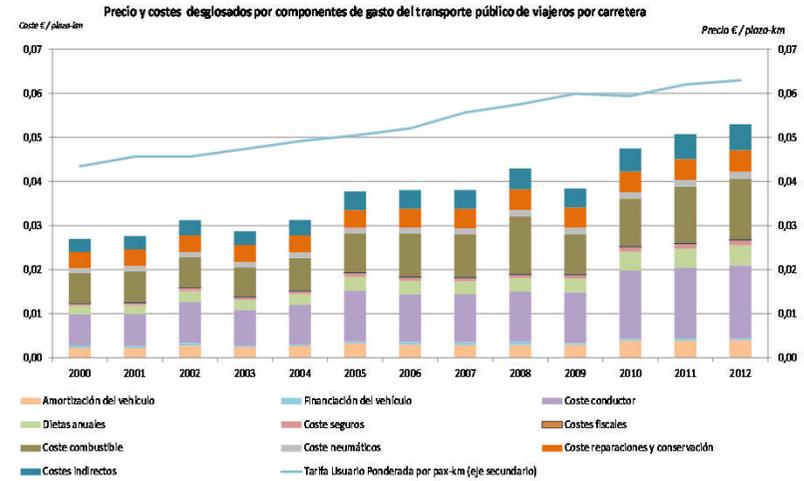
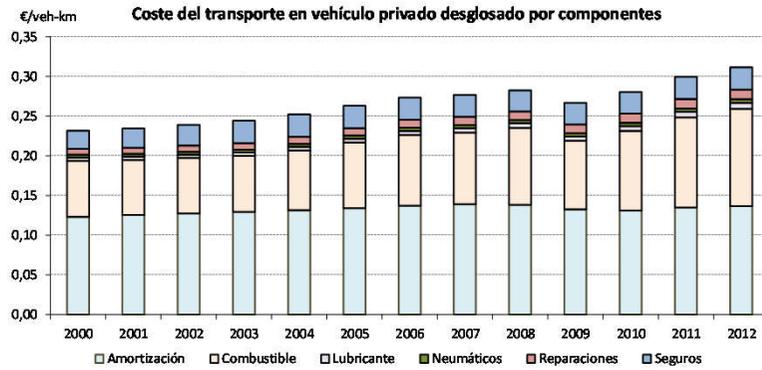
Fuente: INE (Índice Precios Consumo)

- Los precios reflejan presión subyacente de costes. Fenómeno similar en Europa
- Especial incidencia en España por dependencia de gasóleo
 - ✓ Reducción de dependencia petróleo: efectos beneficiosos ambientales, estratégico y en precios
- Resultados similares con otras fuentes revisadas

NECESIDAD DE MODERACIÓN EN PRECIOS



Evolución precio y componentes de coste para algunos servicios de transporte

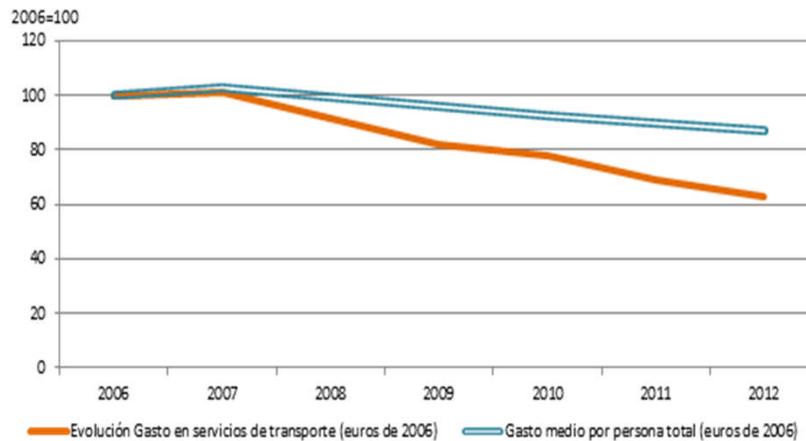


Fuente: Ministerio de Fomento. Diversos Observatorios

INFLACIÓN TRANSPORTE EN GRAN MEDIDA «IMPORTADA»

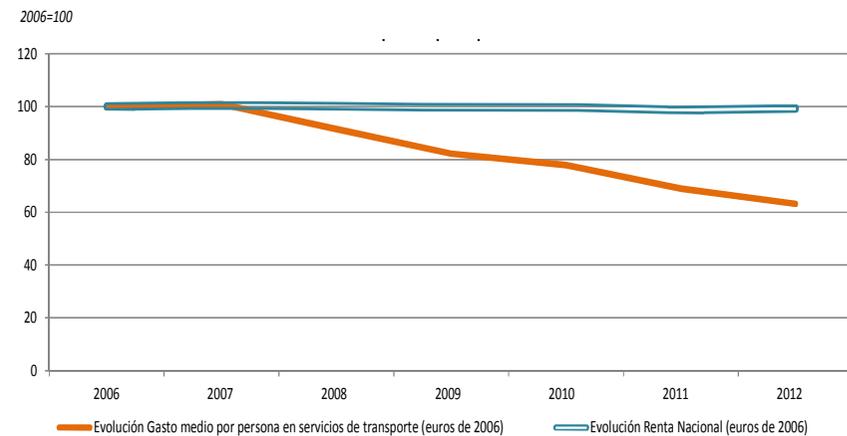


Evolución del gasto medio por persona y gasto total (2006=100)



Fuente: INE (Encuesta de Presupuestos Familiares)

Evolución del gasto medio por persona en servicios de transporte y Renta Nacional Disponible per Cápita (2006=100)



Fuente: INE (Contabilidad Nacional)

- Reducción gasto en transporte como proporción del gasto y de la renta
- Demanda "inducida"
- Efecto renta (empleo) y efecto precio

El gasto en transporte influido por caída de actividad y renta

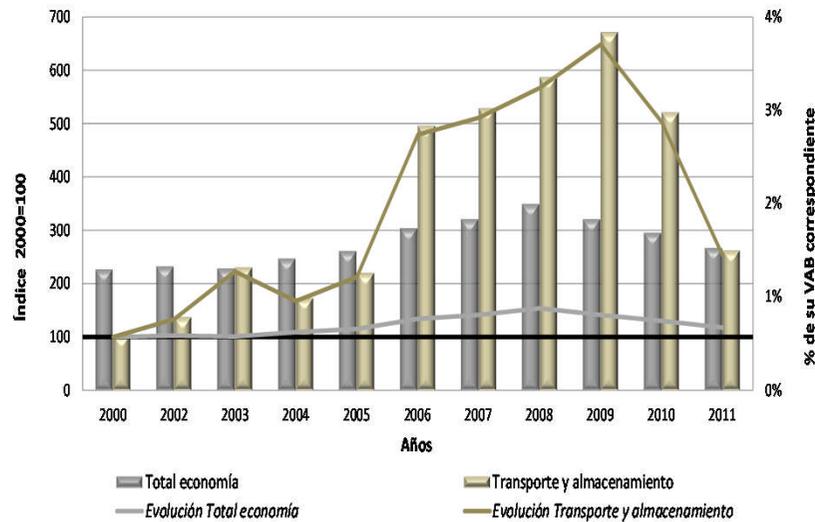


2. ¿Qué factores pueden impulsar una mejora de su competitividad?

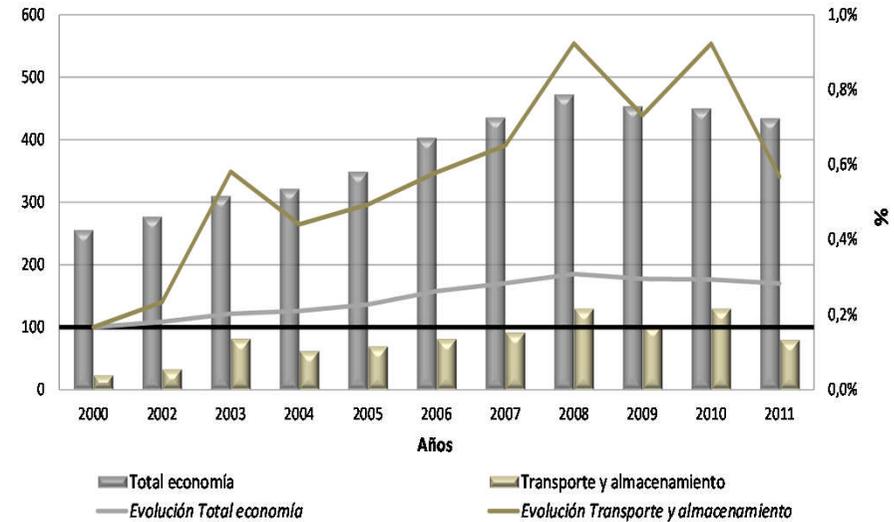
- Factores institucionales
- Factores tecnológicos
 - ✓ Gasto en I+D+i
 - ✓ Patentes
- Estructura y dimensión de las empresas
 - ✓ Dimensión: facturación y empleados
 - ✓ Estructura financiación
 - ✓ Transporte por carretera
- Financiación
 - ✓ Endeudamiento
 - ✓ Morosidad



Gasto en actividades innovadoras en el sector transporte y almacenamiento y en el total de los sectores como porcentaje de su VAB correspondiente



Gasto interno en I+D en el sector transporte y en el total de los sectores como porcentaje de su VAB correspondiente



Fuente: INE/Encuesta sobre innovación tecnológica de las empresas

- Gasto en innovación aumentó y converge con resto de sectores
- Gasto en I+D inferior y concentrado en pocas empresas
- Menor productividad de la I+D+i en términos de patentes

La I+D+i y su orientación: un reto



Volumen de negocio y número de empleados. Valores medios por empresa

	Valores medios por empresa	2008	2009	2010	2011
Transporte terrestre y por tubería	Volumen de negocio (miles de euros)	251	222	242	250
	Asalariados por empresa	2,01	2,03	1,93	1,94
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	Volumen de negocio (miles de euros)	6.190	5.547	5.549	5.161
	Asalariados por empresa	24	21	15	15
Transporte aéreo	Volumen de negocio (miles de euros)	69.726	77.537	98.582	102.661
	Asalariados por empresa	125	122	113	111

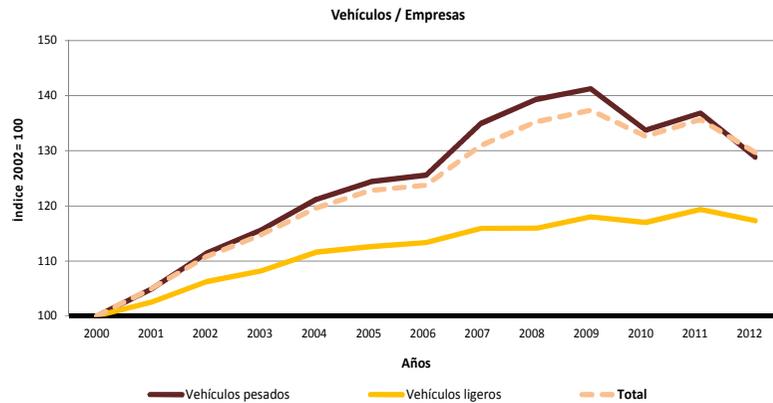
Fuente: Elaboración propia con datos del INE:

- Dimensión aún pequeña en transporte por carretera
- Caída de facturación en todos los sectores, menos en transporte aéreo
- La dimensión media de la plantilla cae en todos los sectores, pero en menor intensidad en carretera por efecto de microempresas sin asalariados o con muy pocos asalariados

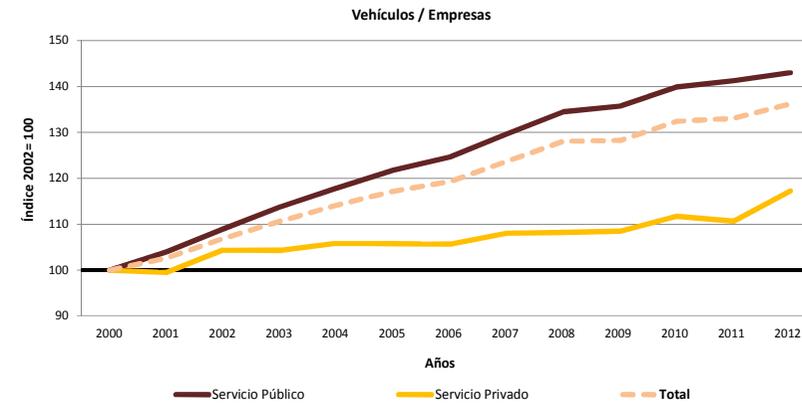
Reducción de tamaño medio de empresas



Número de vehículos por empresa. Transporte de mercancías por carretera. (Índice 2000=100)



Número de vehículos por empresa. Transporte de viajeros por carretera. (Índice 2000=100)



VEHÍCULOS POR EMPRESA	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
MERCANCÍAS	2,31	2,43	2,56	2,65	2,76	2,84	2,86	3,03	3,12	3,17	3,06	3,13	3,00
VIAJEROS	7,16	7,34	7,65	7,92	8,17	8,39	8,54	8,85	9,17	9,18	9,48	9,52	9,75

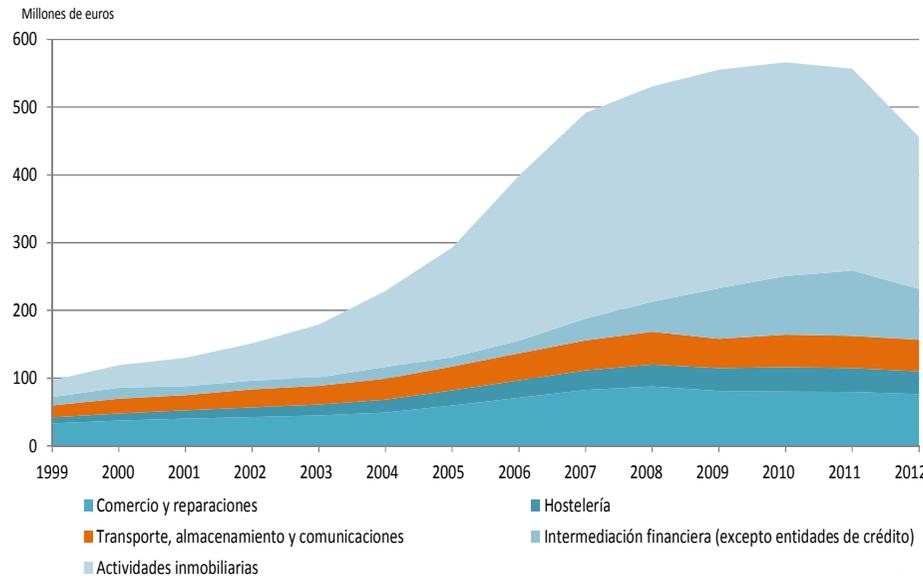
Fuente: Ministerio de Fomento. DGTT

- Caída de flota media en empresas de mercancías tras año de crecimiento medio (ver mejora en índices de ocupación presionado por precios)
- Mantenimiento de flota media en empresas de viajeros

Reducción de flotas medias en transporte por carretera



Crédito para financiar actividades productivas de las empresas y los empresarios individuales. (Miles de euros). Subsectores de actividad del sector servicios)



Ratio de morosidad por sectores (Crédito dudosos sobre total de crédito)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
TOTAL CRÉDITO A ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	0,74%	3,67%	6,25%	8,09%	11,64%	16,06%
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	1,26%	2,22%	3,39%	4,32%	6,52%	9,17%
Industria (excepto construcción)	0,98%	2,07%	4,09%	4,40%	5,54%	9,11%
Construcción	0,72%	4,91%	8,49%	12,13%	18,25%	21,90%
Servicios	0,67%	3,81%	6,39%	8,36%	12,13%	16,48%
Comercio y reparaciones	1,33%	2,83%	5,15%	5,77%	7,24%	10,82%
Hostelería	0,79%	2,34%	3,77%	5,31%	8,21%	16,78%
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	0,62%	1,54%	2,91%	3,30%	4,14%	8,23%
Intermediación financiera (excepto entidades de crédito)	0,65%	0,55%	0,67%	0,99%	1,64%	2,68%
Actividades inmobiliarias	0,53%	6,11%	10,08%	13,98%	21,42%	29,05%

Fuente: Banco de España.

- Sector experimentó con menos intensidad el ciclo endeudamiento-desendeudamiento
- Menores ratios de morosidad
- Pero condiciones de financiación duras

Menos oscilación del ciclo pero dificultades de financiación



3. ¿Cuál es la incidencia del transporte en la competitividad exterior de España?

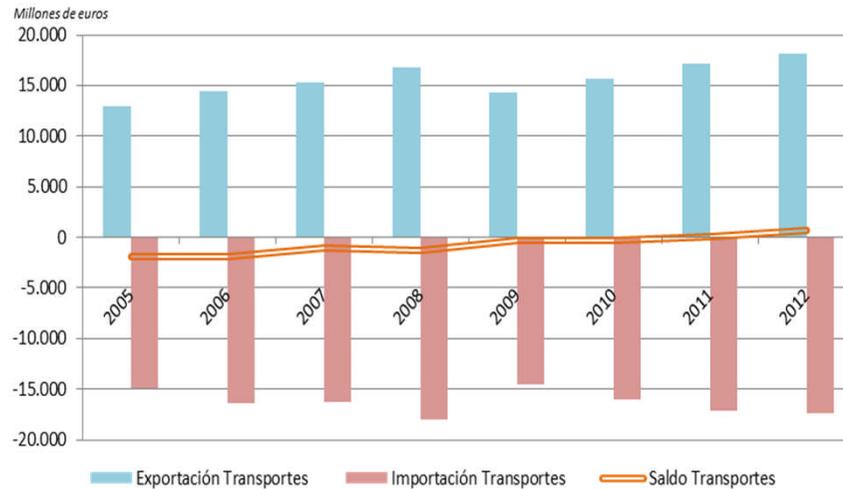
- **Comercio exterior de servicios de transporte**
 - ✓ Importación y exportación de servicios de transporte y saldo

- **Inversión exterior del sector transporte**
 - ✓ Inversión en el exterior y del exterior
 - ✓ Posición neta y saldo

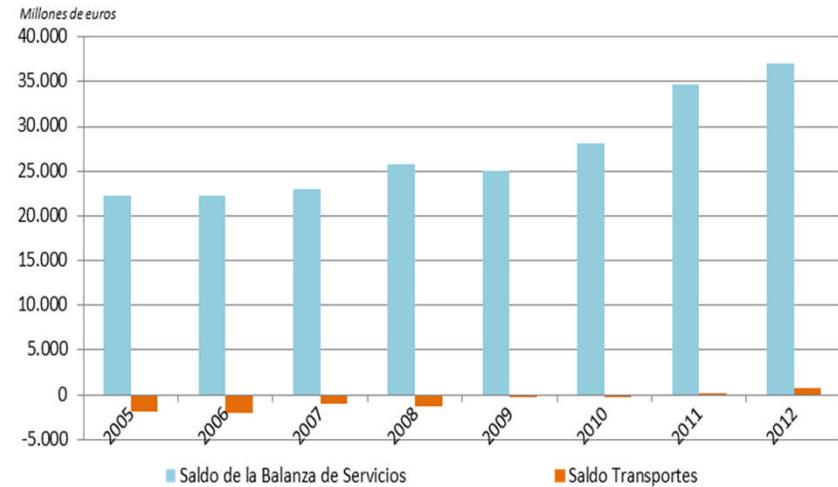
- **Participación del transporte en los flujos de comercio exterior**
 - ✓ Participación de los diferentes modos en los flujos de exportación
 - ✓ Participación de los diferentes modos en los flujos de importación



Evolución del comercio exterior del sector transporte y saldo



Saldo de la balanza de servicios y de transportes



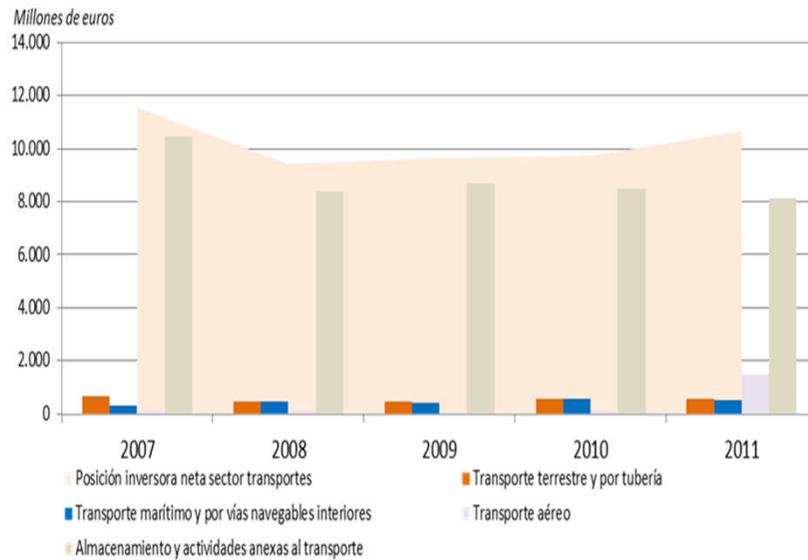
Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Balanza de pagos y posición de inversión internacional de España 2012" del Banco de España.

- Cambio de la inercia del saldo de la balanza de servicios de transporte que pasa a superávit
- Participación aún modesta en el conjunto balanza de servicios (incluye turismo)

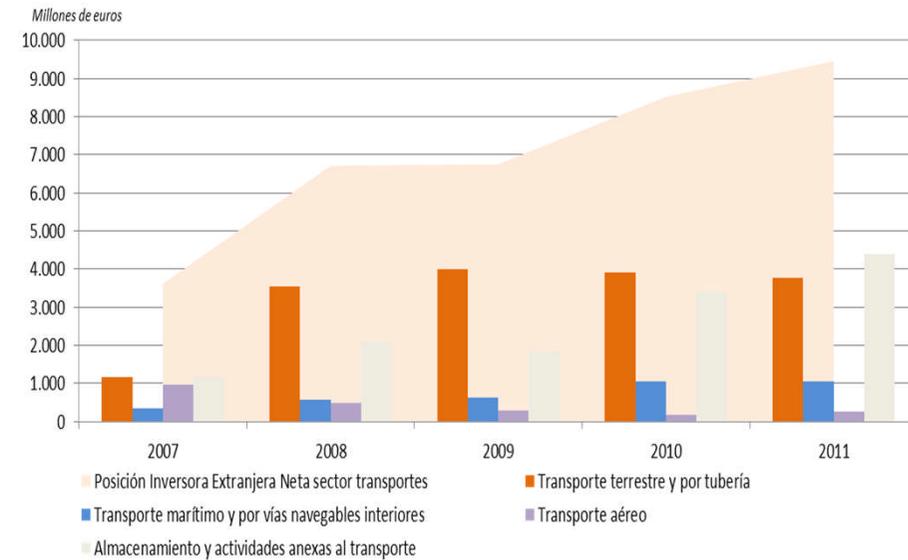
Terreno para aumentar cuotas y mercados



Evolución de la Posición Inversora Directa neta de España en el exterior



Evolución de la Posición Inversora Directa neta extranjera en España



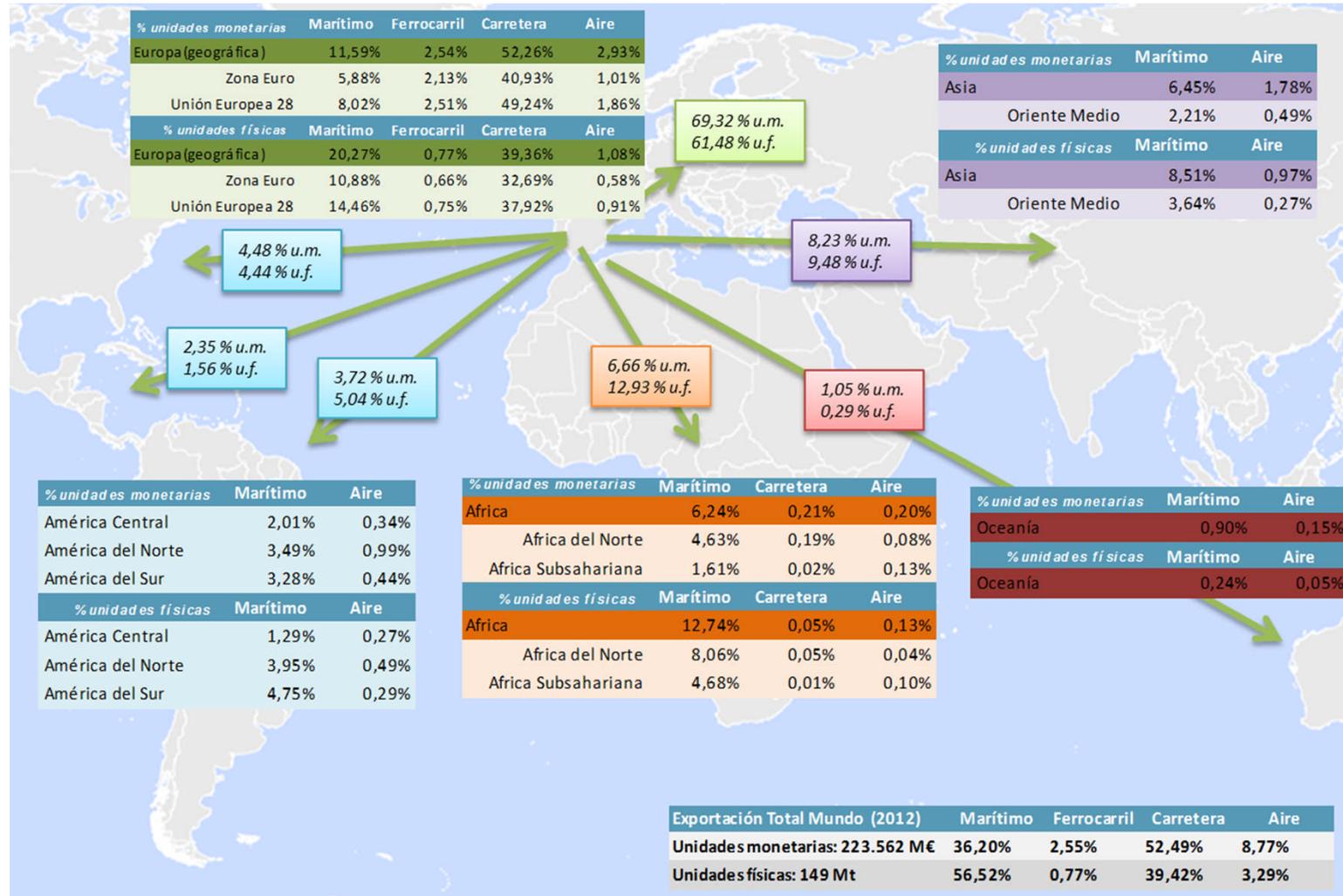
Base de datos "DATAINVEX" del Ministerio de Economía y Competitividad

- Saldo neto: posición inversora
- Volatilidad de la serie, influida por operaciones concretas
- Tendencia creciente en la inversión extranjera en España

Creciente inversión exterior en España pero aún modesta



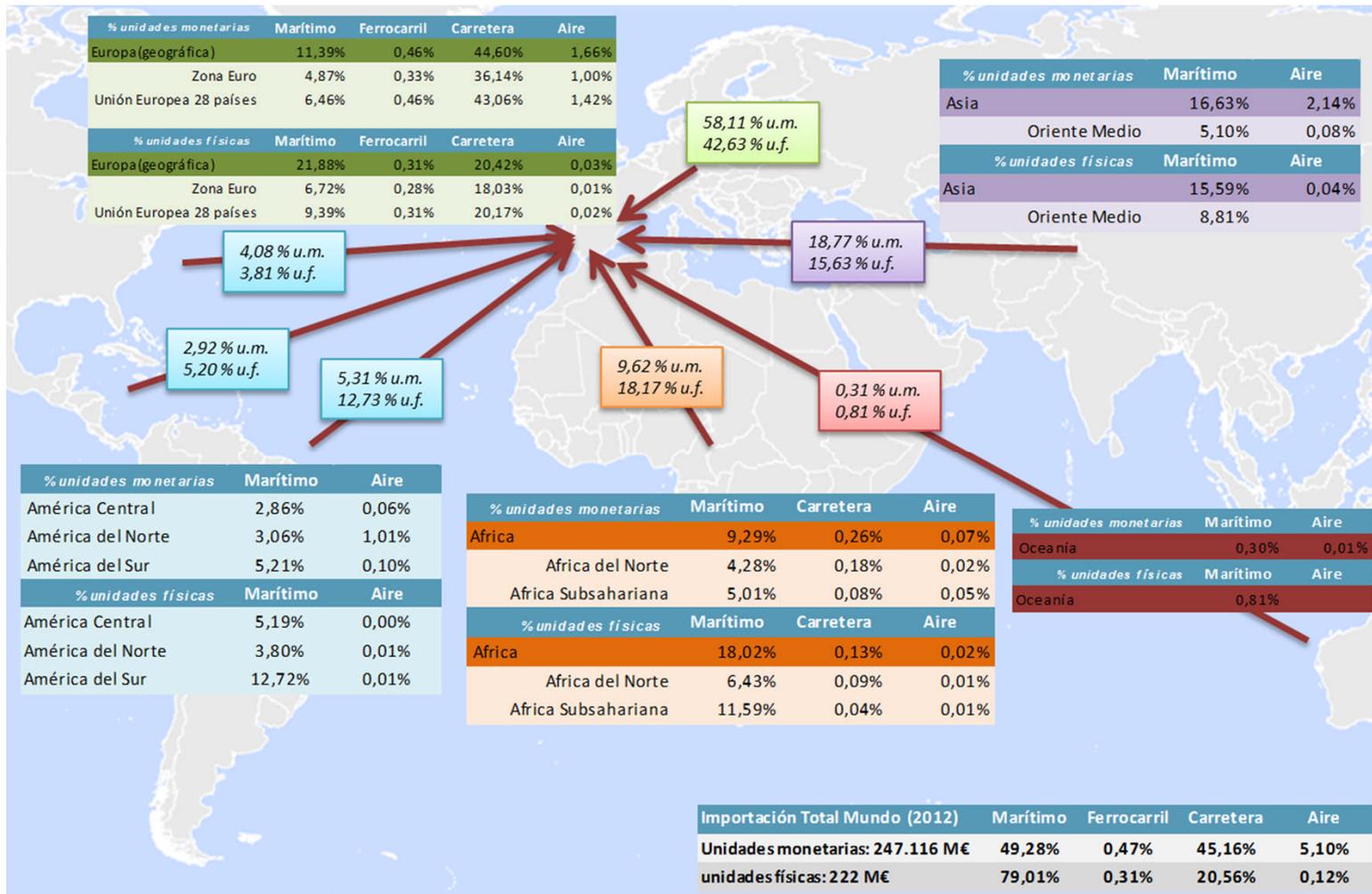
Participación modal en las exportaciones de bienes por valor y por volumen y por región geográfica



Fuente: Elaboración propia a partir la base de datos "DATACOMEX" del Ministerio de Economía y Competitividad



Participación modal en las importaciones de bienes por valor y por volumen y por región geográfica



Fuente: Elaboración propia a partir la base de datos "DATACOMEX" del Ministerio de Economía y Competitividad



- El **transporte por carretera** es fundamental para mantener y consolidar los mercados más próximos.
- El **transporte marítimo** es estratégico por su ventaja en los mercados emergentes donde España debe orientar una parte importante de su esfuerzo de internacionalización. Además en los últimos años ha tendido a ganar cuota tanto en términos de volumen (unidades físicas) como de valor (unidades monetarias).
- El **transporte ferroviario** continúa siendo la asignatura pendiente en el comercio internacional
- El **transporte aéreo** es ya significativo cuando los flujos se miden en unidades monetarias y ha experimentado un notable crecimiento en los últimos años.

La mejora en eficiencia y competitividad de todos los modos beneficiará a todo el comercio exterior



El sector se transforma y evoluciona. Pero permanecen retos, algunos de especial importancia en la actual coyuntura y en el nuevo escenario para España.

El tiempo desempeña un papel, pero el protagonismo corresponde a los agentes, cuya conciencia e implicación es esencial e insustituible.

Muchas gracias por su atención

