

# Gestión Administrativa de **TRANSPORTE Y LOGÍSTICA**

Montserrat de Val Franco



# Gestión Administrativa de **TRANSPORTE Y LOGÍSTICA**

---

Montserrat de Val Franco



Segunda edición, 2024

Autora: Montserrat de Val Franco

Maquetación: Raquel Garzón Montagut

Edita: Educàlia Editorial

Imprime: Grupo Digital 82, S.L.

ISBN: 978-84-695-6838-5

Depósito legal: V-1780-2017

Printed in Spain/Impreso en España.

Todos los derechos reservados. No está permitida la reimpresión de ninguna parte de este libro, ni de imágenes ni de texto, ni tampoco su reproducción, ni utilización, en cualquier forma o por cualquier medio, bien sea electrónico, mecánico o de otro modo, tanto conocida como los que puedan inventarse, incluyendo el fotocopiado o grabación, ni está permitido almacenarlo en un sistema de información y recuperación, sin el permiso anticipado y por escrito del editor.

Alguna de las imágenes que incluye este libro son reproducciones que se han realizado acogiéndose al derecho de cita que aparece en el artículo 32 de la Ley 22/18987, del 11 de noviembre, de la Propiedad intelectual. Educàlia Editorial agradece a todas las instituciones, tanto públicas como privadas, citadas en estas páginas, su colaboración y pide disculpas por la posible omisión involuntaria de algunas de ellas.

### **Educàlia Editorial**

Avda. de las Jacarandas 2 loft 327 46100 Burjassot-València

Tel. 960 624 309 - 963 768 542 - 610 900 111

Email: [educaliaeditorial@e-ducalia.com](mailto:educaliaeditorial@e-ducalia.com)

[www.e-ducalia.com](http://www.e-ducalia.com)

# PRESENTACIÓN

---

Estos apuntes han sido creados tras la recopilación de mucha información adquirida, tanto en textos manuscritos como en medios informáticos, fruto de largas horas de trabajo e investigación, con la colaboración especial de mi familia, con el objetivo de crear material didáctico para el módulo profesional de Gestión Administrativa del Transporte Terrestre y Logística, impartida durante el primer curso, del ciclo de Gestión de Transporte dentro de la familia profesional de Comercio y Marketing.

Quedando reflejados en ellos las recientes actualizaciones realizadas por: la Directiva 98/76/CE del Consejo de 1 de octubre de 1999, que modificó la Directiva 96/26/CE, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera. Con esta finalidad se acordó actualizar el RD 1654/1994 para que se incluya de forma explícita todos los contenidos formativos especificados en la Directiva, adaptando de este modo el ciclo formativo de Gestión del Transporte a la normativa europea con objeto de facilitar a los alumnos que cursen dichas enseñanzas la obtención del correspondiente certificado de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de transporte por carretera, de ámbito europeo, según acuerdo alcanzado entre la Dirección General de Transportes por Carretera (Ministerio de Fomento) y la Dirección General de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa (Ministerio de Educación, Cultura y Deporte).

El módulo profesional desarrollado es el número uno y está asociado a la unidad de competencia I: Realizar la gestión en las operaciones de transporte.

La materia se ha desarrollado en veintitrés capítulos que se impartirán durante 224 horas, repartidas en 7 horas semanales correspondientes al primer curso de Gestión Administrativa de Transporte.

La autora



# Sumario

---

<b>BLOQUE I. EL SECTOR DE TRANSPORTE. INTRODUCCIÓN AL MÓDULO....</b>	<b>6</b>
U.T. 1. Introducción.....	6
<b>BLOQUE II. LA EMPRESA DE TRANSPORTE.....</b>	<b>17</b>
U.T. 2 La empresa.....	17
U.T. 3. Constitución de la empresa de transportes.....	32
U.T. 4. Actividad del transporte.....	40
U.T. 5. El código de comercio (artículos afectos al transporte).....	45
<b>BLOQUE III. CLASES DE TRANSPORTE.....</b>	<b>73</b>
U.T. 6. LOTT y ROTT.....	73
U.T. 7. Transporte terrestre por carretera.....	81
U.T. 8 Transporte terrestre por ferrocarril.....	89
U.T. 9. Transporte marítimo y fluvial.....	102
U.T. 10. Transporte aéreo.....	112
U.T. 11. Transporte multimodal.....	123
U.T. 12. Transporte internacional.....	126
<b>BLOQUE IV. GESTIÓN COMERCIAL-FINANCIERA DE TRANSPORTE.....</b>	<b>132</b>
U.T. 13. La carta de Porte.....	132
U.T. 14. La factura.....	142
U.T. 15. Medios de pago en las empresas de transporte.....	150
U.T. 16. Contratos de Leasing, Factoring y Renting.....	159
<b>BLOQUE V. GESTIÓN TÉCNICO-ADMINISTRATIVA DEL TRANSPORTE.....</b>	<b>162</b>
U.T. 17. Conservación de los medios de transporte.....	162
U.T. 18. El contrato de seguro.....	166
U.T. 19. INCOTERMS.....	173
<b>BLOQUE VI. DERECHO FISCAL.....</b>	<b>178</b>
U.T. 20. IVA.....	178
U.T. 21. IAE.....	186
U.T. 22. Iniciación a la contabilidad.....	195
<b>BLOQUE VII. PROYECTO FINAL.....</b>	<b>211</b>
U.T. 23. Supuesto globalizador.....	211
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>246</b>

## BLOQUE I. EL SECTOR DE TRANSPORTE. INTRODUCCIÓN AL MÓDULO

### U.T. I. INTRODUCCIÓN

---

#### I. EL TRANSPORTE

##### I.1. CONCEPTO

Actividad perteneciente al sector terciario, consistente en la realización de un servicio que tiene como objetivo el traslado de personas o mercancías de un lugar a otro utilizando un medio de transporte.

Es una actividad fundamental de la Logística que consiste en trasladar los productos a un destino determinado: fábrica o almacén (central, de zona o de tránsito), en el momento preciso, hasta llegar al consumidor final.

Mantiene una estrecha relación con el sector primario (agricultura, ganadería, pesca, forestación, minería) y con el secundario (industrial o fabril), puesto que permite el acercamiento de mercaderías, materias primas, productos terminados, materias auxiliares, etc., desde el remitente hasta el destinatario.

Es una parte importante del contrato de compraventa, de él depende el éxito o el fracaso de las operaciones comerciales, incidiendo directamente sobre el precio final de un determinado producto encareciéndolo o abaratándolo, dependiendo del modo utilizado, grupaje de las mercancías, sistema de rutas, inclemencias meteorológicas, incidentes ocasionales que, pueden impedir el paso de vehículos o colapsar un país como es el caso de una huelga de transporte.

Este servicio de transporte queda documentado a través de un contrato de transporte, que es un acuerdo por el cual una de las partes denominado porteador, se obliga a trasladar de un lugar a otro, viajeros o mercancías mediante un precio fijado, a través de red viaria, ferroviaria, marítima o aérea. El documento entregado a los viajeros se denomina billete o pasaje, para las mercancías carta de porte o conocimiento de embarque, dependiendo del medio utilizado.

Hoy en día el transporte de mercancías supone alrededor de un 80%, encabezándolo el de carretera, seguido del marítimo, ferroviario, tuberías y aéreo. Para el de viajeros de un 90%, destacando en primer lugar el de carretera efectuado en vehículo propio, seguido del autobús, ferrocarril, aéreo y en último lugar el marítimo.

##### I.2. ORIGEN

El transporte a lo largo de su historia ha impulsado el desarrollo y evolución de los pueblos, haciendo llegar a los lugares más inhóspitos, mercancías desconocidas para sus habitantes.

Los romanos crearon una extensa red de carreteras que permitía unir cualquier punto del Imperio.

El transporte marítimo fue impulsado por:

- Los fenicios a través del Mediterráneo dando a conocer sus sedas, especias y perfumes.
- Cristóbal Colón con el descubrimiento de América supuso para Europa una importante evolución política, social y económica.
- Los ingleses en su afán de adueñarse de los mares y dominar el comercio.

El ferrocarril de vía estrecha surge en el siglo XVI en Pensilvania, siendo utilizado para trasladar el mineral extraído de las minas. Dos siglos más tarde en Inglaterra se crean los primeros carriles de hierro, surgiendo la locomotora a vapor. Durante el siglo XIX se procede a la electrificación de todas

las redes viarias, y en el siglo XX nace en Europa la era del alta velocidad, que permite conectar cualquier punto del continente.

El inicio de la aviación surge en el siglo XIX, no obstante han existido anteriores intentos hacia el siglo XV cuando Leonardo Da Vinci soñaba con volar.

Todo ello ha contribuido a lo largo de la historia que esta actividad sea un buen medio para generar riqueza, transmitir de cultura, consumir productos exóticos, conocer lugares recónditos, a través de medios de transporte cada vez más cómodos y sofisticados.

### I.3. CLASIFICACIÓN

a) Por su naturaleza:

- Privado: Con medios propios de la empresa.
- Público: Servicios de empresas especializadas

b) Por el destino (puntos comunicados):

- Interiores:
  - Urbanos: Dentro de una población en un radio de 10 km en línea recta.
  - Interurbanos: Comunica dos o más poblaciones.
  - Nacionales: Comunica provincias o comunidades autónomas.
- Internacionales: Entre varios países.
- Intercontinentales: Entre varios continentes.

c) Por lo transportado:

- Cosas: Mercancías.
- Personas: Viajeros con equipajes.
- Mixto: Viajeros y mercancías.

d) Por la urgencia o peligrosidad:

- Especiales: Dependiendo del nivel de urgencia, peligrosidad o incompatibilidad con otro porte que requiera la persona o mercancía transportada.
- Ordinarios: Los que no se consideren especiales.

e) Por el medio utilizado:

- Terrestres:
  - Carretera: Utiliza camiones, furgonetas, autobuses.  
Ventaja: rapidez al efectuar el servicio directamente del almacén del fabricante al del comprador.
  - Ferrocarril: Medio indicado para personas con sus equipajes, y mercancías, paquetería, correo, etc.  
Ventaja: Más barato que el ferrocarril.  
Inconveniente: necesita complementación con el transporte por carretera, pues no tiene acceso puerta a puerta, salvo que la fabrica o almacén tenga topera férrea.

- Acuáticos:
    - Marítimo: Para envíos internacionales de grandes cantidades de mercancías.  
Ventaja. Relativamente barato.  
Inconveniente. Lento.
    - Fluvial: Efectuado por ríos navegables.
  - Aéreos: Para el envío de mercancías poco voluminosas y de gran valor  
Ventaja. Rapidez.  
Inconveniente. Caro.
  - Otros medios. Tuberías, gaseoductos, oleoductos...
- f) Según el número de vehículos que intervienen en el traslado:
- Sucesivo: realizado por varios porteadores por la misma vía.
  - Combinado: por varios porteadores por diferentes vías.
  - Superpuesto: tiene lugar cuando un medio de transporte es transportado por otro, parte de su recorrido (camión sobre trasbordador).
  - Multimodal: por diferentes vías y sin ruptura de carga.
- g) Por recorridos, horarios:
- Regulares: Itinerario determinado, con calendario y horarios fijos.
  - Discrecionales: Con libertad de itinerario, calendario y horario.

#### **I.4. INFRAESTRUCTURA**

La infraestructura dentro del transporte comprende tanto las instalaciones al servicio de las empresas (redes viaria y ferroviaria, puertos y aeropuertos) como la flota de vehículos necesaria para desarrollar la actividad del transporte.

La actualización de servicios en infraestructuras de transporte permite a los países que se encuentren lo suficientemente capacitados para proyectar su economía hacia el exterior.

#### **I.5. COMENTARIOS SOBRE INFORME Y ARTICULOS PERIODÍSTICOS RELACIONADOS**

- a. EL TRANSPORTE EN ESPAÑA, UN SECTOR ESTRATÉGICO (Informe del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: MITMA).
- b. EL SECTOR TRANSPORTE: PROCESO AJUSTE E INCOMPLETO (Artículo periodístico de ECONOMÍA ESPAÑOLA: Autor: Juan R. Cuadrado).

## EL TRANSPORTE EN ESPAÑA. UN SECTOR ESTRATÉGICO

El transporte de viajeros y mercancías en España es un sector económico de una enorme y creciente importancia estratégica para la industria, el comercio y la movilidad de las personas. Sin embargo, a menudo se desconoce el valor de su aportación a la mejora y al equilibrio de la economía española, aspectos tratados en este documento.

Un sector del transporte fuerte, abierto y competitivo puede ser un instrumento clave para evitar que España se convierta en un mero destino turístico, para retener la actividad económica y generar otras nuevas en una Europa que tiende a tornarse importadora de las mercancías producidas en terceros países, especialmente en China y Extremo Oriente. Para que, en suma, España pueda aprovechar sus bazas como plataforma logística internacional.

Esta reflexión se inscribe en otra más amplia sobre las opciones estratégicas del país, a las que el transporte puede servir como instrumento, especialmente si se quiere evitar el predominio de un modelo económico turístico intensivo. Pero, junto a su potencial estratégico, el transporte adolece de importantes problemas que deben afrontarse claramente, sin obviar la cierta contradicción, entre un desarrollo vigoroso del transporte de mercancías y la prioridad al transporte de viajeros derivada de otras vocaciones económicas, como las más inmateriales (ligadas a la sociedad del conocimiento) y las residenciales y turísticas.

Para cumplir su objetivo, el informe analiza en primer lugar los condicionantes externos e históricos del sector del transporte en España. A continuación, se tratan algunos grandes retos futuros estratégicos y, finalmente, se presentan también algunas conclusiones o recomendaciones obtenidas del propio análisis.

### I. Los condicionantes del sistema de transporte español

#### 1. Las características territoriales y económicas del país

El modelo territorial español se caracteriza, al igual que el europeo, por una concentración de la población en áreas metropolitanas. Por su parte, el sistema de transporte presenta contradicciones históricas con el modelo territorial y económico que constituye su soporte. La realidad es que los flujos de viajeros y mercancías no siguen un patrón centralizado, sobre todo porque las relaciones económicas exteriores tanto con la Unión Europea como con terceros países otorgan aún más importancia a la periferia. Finalmente, hay que destacar que, en el caso de los viajeros, el sector turístico ha tenido y sigue teniendo una gran incidencia sobre el sistema de transporte español.

#### 2. Las políticas de transporte

Históricamente, se ha producido una incoherencia entre las políticas de transporte aplicadas en España, el modelo territorial y los objetivos de la Unión Europea. Las infraestructuras de transporte se han diseñado con estructura radial y se continúan gestionando de manera bastante centralizada. Además, el sistema de transporte desarrollado ha tenido poco en cuenta la intermodalidad y las necesidades del transporte de mercancías a la hora de planificar la red de transporte ferroviario y, aún hoy, se presta una atención prioritaria al tráfico de viajeros.

#### 3. El condicionante futuro: la sostenibilidad

El transporte debe contribuir al desarrollo y a la sostenibilidad del sistema económico y social. Para ello, existe la necesidad de cambiar las pautas de movilidad. Pero además, un segundo elemento crucial para intentar hacer compatible transporte y sostenibilidad es la intermodalidad. En cualquier caso, el hecho es que las empresas de transporte van a tener que incluir la sostenibilidad de una manera no epidérmica sino profunda en sus planes operativos y en la elaboración de sus ofertas.

## EL SECTOR TRANSPORTE: PROCESO AJUSTE E INCOMPLETO

El sector transporte no sólo es importante por el peso real que tiene dentro de nuestra economía sino por sus vinculaciones con todas las actividades productivas. De ahí que, junto al hecho de que su nivel de actividad depende de la evolución de los demás sectores a nivel mundial y/o nacional, según los casos, sus problemas y desajustes acaban afectando a toda la economía y lo hacen de forma, más importante de lo que a veces se considera, dado que en muchos casos esto ocurre de modo solapado, al trasladar una parte importante de sus ineficiencias y resultados negativos a los Presupuestos del Estado que son quienes financian los crecientes déficits de las empresas públicas, muchas de las inversiones y las transferencias al sector de otros recursos en forma de subvenciones, exenciones, primas, etc.

Juan R. Cuadrado Roura, experto en el tema, analiza en este artículo la evolución que ha seguido el sector en general y sus diversos Subsectores transporte terrestre, aéreo y marítimo desde el inicio de la crisis, poniendo especial énfasis en la actitud que adoptó cada tipo de empresas ante las exigencias de ajuste que habían planteado la evolución de la demanda, los aumentos que se produjeron en los costes y los problemas ligados a las mejoras tecnológicas.

En el artículo se destacan también algunos problemas pendientes que no están directamen-

te ligados a la crisis, sino que a veces tienen antecedentes históricos bastante más lejanos, aunque afectan de forma importante a la eficiencia y al futuro del sector.

### I. INTRODUCCIÓN Y ADVERTENCIAS

En muchos análisis económicos, tanto españoles como de otros países, el sector transporte no suele recibir la atención que merece. Sin embargo, el peso real que este sector suele tener en las economías avanzadas y, sobre todo, sus múltiples y fuertes interrelaciones con los demás sectores productivos están haciendo que la mayoría de los Organismos económicos internacionales aconsejen vivamente su estudio detenido. La razón es bien clara: los problemas del sector transporte no sólo tienen una apreciable incidencia en el presente económico, sino que marcarán, con bastante probabilidad, numerosos rasgos del futuro.

La importancia del sector en el caso español es incuestionable. Los transportes participan en el PIB con un 6,1 % ocupa directamente a más de 830.000 personas, lo que supone algo más del (7% de la población empleada, y las inversiones en material móvil en infraestructuras equivalen a un 12% de la Formación Bruta de Capital de nuestro país. Por otra parte, el sector consume algo más de un tercio de los derivados del petróleo, absorbe torno al 6 % de los gastos del estado, realiza importantes aportaciones por vía fiscal y tiene un apreciable sig-

nificado dentro de la balanza de pagos, donde en 1983 registró un superávit de 568.275,57 €, si se suman a los fletes y pasajes los suministros y servicios ligados al transporte.

Aun siendo significativos, estos datos no dibujan el verdadero entorno del sector. Por una parte, en las cifras anteriores no se incluyen en su totalidad los servicios por cuenta propia, los consumos de bienes y servicios importados; ni los empleos indirectos. Y por otra, es evidente que por sus características propias dentro de las actividades de servicios, los transportes mantienen unas relaciones muy importantes con los demás sectores productivos agricultura, industria, construcción y restantes ramas de servicios-, además de tener ya un peso muy apreciable en el gasto de las familias y en los componentes de la exportación.

Examinadas desde la perspectiva de una tabla input output, queda claro, además, que las distintas modalidades de transportes tienen incidencia en todo el sistema productivo, siendo fácil apreciar que de su capacidad técnica, su flexibilidad y su eficiencia económica se derivan consecuencias desiguales, pero casi siempre relevantes, para el conjunto de la economía y para la mayoría de los sectores productivos en particular.

## 2. EL SECTOR SERVICIOS (TRANSPORTE)

### 2.1. EL TRANSPORTE EN LA ECONOMÍA NACIONAL

El transporte significo el 6,1% del PIB (Producto Interior Bruto) y el empleo de 830.000 personas aproximadamente. La importancia va más allá de lo económico, ya que es un sector estratégico y muy influyente en las actividades económicas.

Características:

- Tiene un gran peso de la inversión. Tanto en equipos móviles como en infraestructuras. Cualquier impulso del sector necesita grandes inversiones de capital fijo más que cualquier otro sector, significa casi el 9% de inversión.
- Integración de mercado. Integración de mercado. El transporte es un sector clave sobre todo para España. Incide en los costes y en la competitividad y además facilita o dificulta la accesibilidad a los mercados.

Un mal mercado de transportes puede hacer que aunque se tenga un buen mercado, en algún sitio se va a encarecer.

- Dificil accesibilidad. Existe en España con respecto al mercado europeo, pues aunque las líneas de comunicación han mejorado, resulta difícil todavía el acceso de mercancía por carretera y ferrocarril. Además estamos dejados físicamente.

Nudos más importantes:

Uno de los nudos estratégicos es Valladolid, de gran importancia en las comunicaciones.

La diferencia de transporte entre España y Europa radica en el gran peso que tiene la carretera sobre el ferrocarril tanto en personas como mercancías.

El ferrocarril en los últimos años ha dado un impulso sobre todo en el transporte de mercancías, significa el 6,5% frente al 60% en carretera.

### 2.2. EVOLUCIÓN Y PERSPECTIVAS EN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

#### • TRANSPORTE POR CARRETERA. ASPECTOS ESTRUCTURALES

##### I. INFRAESTRUCTURA

Ha mejorado en los últimos años concretamente:

- El trazado radial de carretera (centro de Madrid), aunque todavía hay desventajas en el sentido de que aún quedan algunas zonas mal comunicados.
- La calidad del firme y ancho de la vía: existe comunicación entre los puntos, aunque en algunos sitios es mala y el suelo está defectuoso.
- Las economías en escala (formadas por costes fijos variables y suministros) en los últimos años han promovido la construcción de autovías, en lugar de carreteras, reducido con ellos el tráfico a la ciudad.
- Tipos:
  - › Carreteras nacionales:
    - ◇ A-1. Madrid - Vascongadas.
    - ◇ A-2. Madrid - Barcelona.
    - ◇ A-3. Madrid - Valencia.

- ◇ A-4. Madrid - Andalucía.
- ◇ A-5. Madrid Extremadura.
- ◇ A-6. Madrid - La Coruña.
- ◇ A-7. Madrid - Gerona.
- › Autovías:
  - ◇ Valladolid - Palencia.
  - ◇ Palencia - Santander.
  - ◇ Valladolid - Burgos.
- › Circunvalaciones:
  - ◇ M-30.
  - ◇ M-40.
  - ◇ M-50.

## 2. TARIFAS

Las tarifas fijadas siempre a la baja han hecho que las empresas que se dedican, al transporte no sean de gran tamaño si de gran desarrollo.

## 3. MANTENIMIENTO

Se tiende a que las Comunidades Autónomas cada vez se integran más en el Plan General de Carreteras para subsanarlo.

## 4. PLANES DE CARRETERAS

Los últimos son:

(1.984-1.991). Se centra en la construcción de autovías en lugar de autopistas porque se consideran que son más rentables para los precios que tienen cada una de ellas, y en el plan de acceso a grandes ciudades a través de circunvalaciones para desahogar el tráfico de la ciudad.

(1.992-2.000). No plantea diferencias del anterior; Hay un elemento importante no hay más remedio que ajustar el ingreso público al gasto público y como es necesaria la inversión, la idea implica a las autonomías para que colaboren, e incluso que pretendan introducir el peaje. Hay un impuesto “la gasolina” que pretende sacar beneficios para las infraestructuras aunque no es suficiente.

(2.001-2.010). Si se tiene en cuenta la totalidad de la red de gran capacidad, la pretensión del Gobierno es ampliar dicha red en casi 5.000 kilómetros hasta alcanzar los 13.000, y gastar en el periodo 2000-2006, en autopistas y autovías, 25.150 millones de euros, que se convertirán en 39.700 millones de euros a finales de 2010. El año 2000 conocido como el año de “Carreteras Inteligentes” Ha pasado un siglo desde que los primeros vehículos de motor pisaran las vías españolas. El panorama ahora está dominado por la tecnología, que invade calzadas y automóviles. Los coches disponen de ordenadores capaces de marcar el rumbo correcto y de sistemas inteligentes que permiten una conducción más cómoda y segura, siempre que se utilicen correctamente. Las carreteras se llenan de paneles de información variable que proporcionan datos en tiempo real sobre su estado, y en las autopistas, ya es posible pagar el peaje sin siquiera detenerse.

Y éstos son sólo algunos de los muchos avances que gracias a la informática y las nuevas tecnologías se han conseguido. La investigación camina en pos de lo que parece imposible: sistemas anticolidión que detectan si un vehículo circula demasiado cerca del que va delante, o que avisan

al conductor si sobrepasa la velocidad permitida, o aquéllos capaces de detectar si al conductor se encuentra en perfecto estado para conducir: somnolencia, abuso de drogas o alcohol...

(2011 - Actualidad). Multiplica por seis la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Actuará sobre más de 2.000 km de carreteras en los próximos 4 años y en 20 grandes corredores.

Impulsará la actividad y el empleo de un sector estratégico y redundará en una mejora de las conexiones y de la calidad de vida de los ciudadan@s.

Supondrá un retorno fiscal de unos 3.000 millones de euros.

## • TRANSPORTE POR FERROCARRIL. ASPECTOS ESTRUCTURALES

### 1. INFRAESTRUCTURA

El ancho de vía es diferente al resto de Europa.

El trazado radial tampoco integra todo el territorio en su totalidad.

Las infraestructuras han mejorado algo en los últimos años. Se han construido nuevos trazados para la circulación del AVE.

Es difícil entrar en la comunidad pues la vía es diferente. No se puede continuar.

El trazado orográfico es muy alterado, siendo muy útil para el transporte de mercancías.

### 2. RENFE

RENFE: *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, compañía fundada en 1941, y liquidada el 31 de diciembre de 2004.

En este monopolio han resultado muy rentables los viajes de cercanías en las ciudades metropolitanas, pero no tanto en los largos recorridos. Ha arrastrado durante años un déficit cada vez mayor, que disminuyó en los últimos con la reducción de la plantilla a la mitad.

Han intentado todo para frenar el déficit:

- Con contratos/programas a través de subvenciones que el Estado daba a RENFE para pasajeros y toneladas.
- Se ha llegado a aumentar los servicios para aumentar su demanda pero no ha tenido mucho éxito.

El 1 de enero de 2005 sus operaciones fueron divididas entre sus sucesoras:

ADIF: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de España: empresa estatal encargada de la construcción y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Renfe operadora: se hizo cargo de la división de transportes.

### 3. UNIÓN EUROPEA

Sólo hace recomendaciones de reducir el déficit de las empresas ferroviarias.

Nos ha originado tener que fomentar el ferrocarril y dice que hay que cambiar el ancho de la vía.

En algunos países el ferrocarril compite con el avión.

### 4. AVE

Alta Velocidad Española, es una red de trenes de alta velocidad pública desplegado por el territorio español. Aparece en 1992, desde entonces la red ferroviaria de alta velocidad de España se ha visto incrementada notablemente con tres líneas en pleno funcionamiento y muchas otras en

preparación o en proyecto. Con la consecuente modernización de las infraestructuras de transporte del país, este proyecto a largo plazo consigue revitalizar numerosas zonas tradicionalmente apartadas, como Andalucía.

La inclusión de trenes de fabricación nacional y las constantes obras han supuesto un importante impulso en la economía española.

Recientemente se ha aprobado por la UE cofinanciación del 20% del presupuesto europeo durante 6 años que comenzará en 2014, de los cinco corredores ferroviarios: Atlántico, Mediterráneo y Central, Cantábrico-Mediterráneo y Atlántico-Mediterráneo, descartando la travesía por el centro de los Pirineos para el Corredor Central.

#### • TRANSPORTE MARÍTIMO. ASPECTOS ESTRUCTURALES

En España tiene mucha importancia el “transporte por cabotaje (por costa dentro de un mismo país)”. Cuando son mercancías muy pesadas es idóneo. En España está muy desarrollado.

Este transporte se ha liberalizado desde la entrada en la U.E., lo cual supuso una mayor competencia extranjera (inglesa, francesa,...) cualquier buque de la comunidad puede hacer el mismo transporte en nuestras costas, Hay miedo de competencia pues los costes, son muy elevados, causas:

- Costes laborales, principalmente S.S.
- Costes financieros.
- Mayor adecuación de la flota (no es una flota moderna)

El resultado de esta competencia ha hecho descender considerablemente el tráfico marítimo.

En otros países consiguen la reducción de coste más fácilmente.

El Estado ayudó a reconvertir la flota mercante a través de un llamado “Plan de flota” con créditos, suscripciones, desgravaciones fiscales,..., durante un plazo de 5 años, con el objetivo de que las empresas navieras fuesen competitivas con las de la Comunidad Europea.

#### • TRANSPORTE AÉREO. ASPECTOS ESTRUCTURALES

Transporte intercontinental.

Transporte fundamentalmente personas y pequeños volúmenes de mercancías medicamentos, ayuda humanitaria...

Problemas que se encuentra es la competitividad por la liberación de mercado. Más que con la U.E. lo tienen con las líneas aéreas americanas que están desarrollando una política área muy agresiva.

Lo que ha traído consigo que en la U.E., la mayoría de las empresas aéreas se hayan asociado. Han puesto en marcha un sistema de reserva de billetes muy complejo de tal forma que se centralice toda la información y se optimice el servicio desde cualquier punto de la U.E.

Ya que al tener la información de todas las compañías aéreas de toda la U.E. se puede completar con otra compañía para que el avión vaya lleno.

#### I. COMPAÑÍAS AÉREAS ESPAÑOLAS

**AIR EUROPA:** Su nombre comercial de *Air España, S.A.*, una aerolínea española con sede social en Lluçmajor (Mallorca), propiedad de Halcón, hoy Grupo Globalia. Comenzó realizando vuelos chárter entre España e Inglaterra en noviembre de 1986.

La red de destinos está organizada en torno a un aeropuerto central o hub en Madrid-Barajas, con bases en los aeropuertos de Barcelona, Palma de Mallorca, Gran Canaria y Tenerife-Sur, si bien en otros, como Vigo y Asturias, pernoctan también aviones de la compañía. Air Europa ofrece

diariamente casi 200 vuelos entre todos sus destinos y, aproximadamente, la mitad de ellos tienen como origen o destino Madrid-Barajas. Los trayectos nacionales de la compañía tienen una clara vocación insular.

La flota compuesta en exclusiva por aviones de Boeing, especialmente 9737, B767 y B787, Airbus A330 y Embraer E195.

**SPANAIR:** Compañía aérea española, creada en 1986, comienza sus operaciones de vuelo 2 años más tarde. Inicialmente funcionaba en exclusiva como compañía chárter, transportando pasajeros entre España, básicamente a Baleares y Canarias y el resto de Europa.

El 1994 comenzó a operar en vuelos regulares nacionales tras la finalización del monopolio del grupo Iberia. Poco después empezó también a operar vuelos regulares internacionales. En 1997 se hizo un segundo gran avance al implantarse una serie de vuelos regulares intercontinentales que canceló después del 11-S.

En 2003 entró a formar parte de Star Alliance, la alianza de compañías aéreas más importante del mundo.

Actualmente tiene una amplia oferta de vuelos regulares en España, y también tiene diversos destinos en Europa y África, con el objetivo de conquistar al viajero de negocios.

La oferta de vuelos nacionales, sin embargo, se ha visto afectada por la implantación del servicio AVE entre Madrid y ciudades como Málaga o Barcelona

El 20 de agosto de 2008, a las 14:24, un avión Mb-82 matrícula EC-HFP, Vuelo JK 5022, se estrelló con 166 pasajeros y 6 miembros de la tripulación, en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, realizaba la ruta regular hacia Gran Canaria, a la hora de alcanzar la velocidad de rotación, cayó hacia una de las pistas adyacentes a la Terminal 4 de Barajas, partiéndose en dos y calcinándose en el momento. Murieron 154 personas, la última en un hospital de la comunidad de Madrid después de 3 días del accidente aéreo.

**IBERIA:** Compañía de bandera española, su nombre oficial es Iberia **Líneas Aéreas de España, S.A.**, fundada en 1927, fue la primera aerolínea del país, y la primera compañía en volar entre Europa y América del Sur tras la Segunda Guerra Mundial, allá por 1946, anunciando tal vez su liderazgo en el mercado Europa-América Latina; la primera también en inaugurar el Puente Aéreo y en implantar un programa de fidelización internacional.

En 1.994 finaliza el monopolio del grupo Iberia (Aviaco, Binter Canarias, Binter Mediterráneo, Iberia), eran las únicas aerolíneas que podían operar vuelos de carácter regular en la península y los archipiélagos).

Es la mayor compañía aérea española. Figura entre las más antiguas del mundo y sobre todo entre las cinco más grandes de Europa. Su flota aérea que está estimado a 198 aviones en 2008, la que le permite de estar presente en más de 100 destinos diferentes en 44 países diferentes.

Se comprometió en septiembre de 2008 en una alianza con otra gran compañía Europea British Airways. Esta empresa ha tenido la exclusiva, y grandes déficits por causas:

- Oscilaciones de demanda (unas veces mucho otras nada).
- Problemas laborales.
- Intereses en Iberoamérica.
- Combustible.

Este déficit se cubrió con una ayuda del INI supervisada por la U.E.A comienzos de la década de 1990 los directivos del Instituto Nacional de Industria, propietario de la mayoría del capital de Iberia, plantearon una estrategia de crecimiento de la compañía, con el objetivo de preparar la

liberalización de los mercados aéreos en la Unión Europea. La expansión de la compañía se hizo en el mercado latinoamericano.

### 3. POLÍTICA DE TRANSPORTE

En la UE hay una política de transporte que consiste en:

- Normas de seguridad.
- Normas de acceso a conductores.
- Normas relativas a tonelaje y mercancías.
- El acuerdo de Maastricht supuso para los países menos desarrollados atención especial para la construcción de autovías, autopistas, etc.
- España, Portugal, Grecia e Italia (países de 3ª vía) recibieron ayudas de la UE del Fondo de Compensación, hasta el ingreso de los países del este en 2004, por considerar que no superan la media comunitaria.

#### ACTIVIDADES PROPUESTAS

1. Lee y analiza el informe del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: MITMA (pg. 9) y el artículo periodístico de economía (pg. 10).
2. Cita los integrantes de UE. Adhesiones. Promotores. Candidatos. Candidatos potenciales.
3. ¿Cuáles son los principales núcleos ferroviarios españoles?
4. Enumera las líneas existentes del AVE y sus enlaces.
5. Cita los principales puntos de mercancías en España.
6. Enuncia los principales aeropuertos españoles y europeos.
7. Detalla los principales puertos españoles y europeos
8. ¿Qué mercancías transitan por el Canal de Panamá?
9. ¿Cómo es el tránsito del estrecho de Gibraltar?
10. ¿Qué mercancías transitan por el Canal de Panamá?
11. Enuncia los nombres de las carreteras nacionales.
12. ¿Quiénes son los agentes económicos? Definir:
  - Cargadores
  - Empresa de transportes
  - Transitari@s
  - Operadores logísticos
  - Compañías aéreas
  - Navieras
13. Diferencia entre zona franca y depósito franco
14. Localiza zonas francas existentes en España
15. Sitúa los depósitos francos existentes en España.
16. Enumera los nudos ferroviarios europeos.
17. Cita los puertos secos y aeropuertos españoles.
18. ¿En qué legislación se basan los depósitos aduaneros y sus regímenes?
19. ¿Cuáles son las áreas metropolitanas españolas más destacadas?

## BLOQUE II. LA EMPRESA DE TRANSPORTE

### U.T. 2 LA EMPRESA

---

#### I. CONCEPTO

Unidad económica de producción, cuya función es crear o aumentar la utilidad de los bienes para satisfacer las necesidades humanas.

Conjunto ordenado de factores de producción, bajo la dirección, responsabilidad y control del empresario.

#### 2. FUNCIONES

Realiza dos funciones básicas:

**1. F. Producción.** Elaborar o transformar bienes, productos semiterminados, materias primas y recursos para vender.

**2. F. Compras.** Compra recursos en el mercado de factores.

Esto se realiza para maximizar los beneficios, es decir, la diferencia entre los ingresos obtenidos por la venta de los bienes o servicios y los costes incurridos al contratar los recursos.

Otras funciones:

**3. F. Comercial o de distribución.** Dirigida al mercado que adquiere sus productos o servicios y proporciona rentas que la hacen viable económicamente.

**4. F. Recursos humanos.** Abarca todo lo relativo a la selección, gestión, administración del personal de la empresa.

**5. F. Financiera.** Toda empresa necesita fondos para pagar los gastos corrientes de su actividad y adquirir los bienes de su activo (mercaderías, inmuebles, etc.)

**6. F. investigación y desarrollo.** Puede ser tanto tecnológica como comercial y está generada por el aumento de competencia entre las empresas.

#### 3. OBJETO

Vender el bien o servicio en un mercado con ánimo de lucro.

Repartir el producto obtenido entre los colaboradores de la empresa o propietarios, es decir maximizar los beneficios..

$$\text{Beneficios} = \text{Ingresos} - \text{Costes}$$

**Ingresos.** Cantidades que obtiene la empresa por la venta de bienes y servicios durante un periodo determinado.

**Costes.** Gastos ligados a la producción de bienes y servicios.

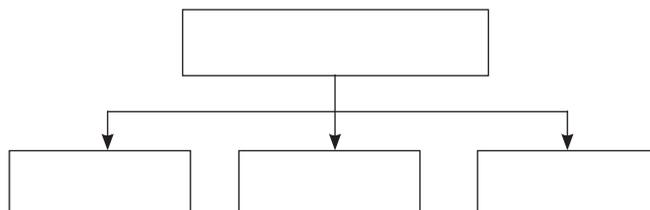
Se puede considerar empresa tanto una gran factoría como una pequeña tienda, un organismo oficial, ministerio o banco.

#### 4. LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA

En la empresa puede existir una actividad productiva que consiste en la transformación de bienes intermedios (materias primas y productos semielaborados) en bienes finales, mediante el empleo de factores productivos básicamente (trabajo y capital).

Para poder desarrollar su actividad, la empresa necesita disponer de tecnología.

Debe adoptar una organización:



Y tener una forma jurídica (número de personas que intervienen en su creación), para realizar contratos, captar recursos financieros.

Toda empresa al producir incurre en unos costes; todo incremento de costes de producción implica una disminución de beneficios.

La producción es la utilización de factores productivos para obtener bienes y servicios, mediante la aplicación de procedimientos tecnológicos:



Clases de producción:

- Manual. Cuando el hombre proporciona la fuerza y el manejo de herramientas.  
Ej: agricultor labra la tierra con azada.
- Mecanizada. Cuando la maquinaria proporciona la fuerza y el hombre la maneja.  
Ej: agricultor labra con tractor.
- Tecnificada. Cuando unas máquinas proporcionan la fuerza y otras controlan las herramientas de tal forma que el hombre, se limite a programar y supervisar el aparato mecánico.

#### 5. FACTORES DE PRODUCCIÓN

También denominados Inputs.

**Tierra.** Superficie utilizable o urbanizable y materiales generales (hierro, carbón, madera, etc.).

**Trabajo.** Actividad física o intelectual que se realiza para producir bienes. Puede ser:

Directamente productivo. Produce bienes fabricándolos.

Indirectamente productivo. Presta servicios, como transportes, hospitales, enseñanza.

**Capital.** Formado por el dinero que se invierte en la empresa, además de todo el inmovilizado (maquinaria, instalaciones...).

Ej: fábrica, tienda, organismo oficial, banco, empresa de servicios.

**Productos intermedios.** Son las materias primas o productos semielaborados que se utilizan.

## 6. FINES

**Ánimo de lucro.** Conseguir el máximo beneficio.

**Fines sociales.** Fundamentadas en el ocio (deportivas, culturales, recreativas), defensa de derechos (políticas, sindicales), benéficas, etc.

**Servicio a los ciudadanos.** Son empresas públicas como: sanitarias, transportes, comunicaciones, etc.

## 7. ELEMENTOS DETERMINANTES DEL FUNCIONAMIENTO

Se consideran todos aquellos factores tanto internos como externos, que influyen directa o indirectamente en el funcionamiento de la empresa.

**Empresario.** Persona o conjunto de personas encargadas de gestionar y dirigir tomando las decisiones necesarias para la buena marcha de la empresa.

**Trabajadores.** Personas que venden su trabajo a cambio de un salario.

**Tecnología.** Conjunto de procesos productivos y técnicas para poder fabricar (equipos, herramientas, máquinas). Muestra la forma de combinar los medios humanos y materiales para elaborar bienes y servicios.

**Proveedores.** Suministradores de las mercancías o servicios que es objeto principal de la actividad de la empresa.

**Acreedores.** Vendedores de mercancías o servicios que no son objeto de la actividad fundamental de la empresa.

**Clientes.** Compradores de las mercancías o servicios que es objeto principal de la actividad de la empresa.

**Deudores.** Adquirientes de mercancías o servicios que no son objeto de la actividad fundamental de la empresa.

**Competencia.** Empresas que producen los mismos bienes o prestan los mismos servicios, y luchan entre sí para atraer a los clientes.

**Organismos públicos.** Entes que condicionan la actividad de la empresa, a través de normativas laborales, fiscales, sociales, etc.

## 8. SECTORES DE PRODUCCIÓN

### Sector primario

Obtienen su producción directamente de la naturaleza o tierra, utilizando las materias primas en su estado natural.

Tal es el caso de las empresas mineras y de cantería, que explotan directamente el suelo tal y como se encuentra en su estado natural.

Las empresas **agrarias y forestales**, hacen uso de las materias primas que proporcionan los cultivos y bosques.

Las **ganaderas y pesqueras** que utilizan animales y pesca, ya sea para la venta directa de las mismas o previas elaboraciones en mayor o menor medida.

Clases: agrícola, ganaderas, pesqueras, forestales, extractivas, mineras.

## Sector secundario

A partir de los productos naturales obtenidos por las empresas extractivas, otras elaboran sus propios productos.

Comprende aquellas empresas cuya actividad es la producción o manipulación de bienes físicos.

Lo integran aquellas personas, agentes económicos de producción, que hacen uso, para conseguir la elaboración de sus productos, a partir de materias primas o de otros productos que les suministran empresas del sector primario, y que van a transformarlos.

Clases: siderúrgicas, metalúrgicas, constructoras, automovilísticas, conserveras, galleteras, etc.

Como las empresas **siderúrgicas** que emplean minerales y carbón, proporcionados por empresas del sector primario.

Existen otras empresas que utilizan como elementos integrantes de sus productos, materiales que, a su vez, les son suministrados por otras empresas del sector secundario.

Tal es el caso de las empresas **automovilísticas** que utilizan motores, baterías, ruedas, etc., para fabricar los automóviles.

Para estas empresas suministradoras los bienes que facilitan a la industria del automóvil son productos terminados, mientras que para la empresa cliente no son más que componentes para el montaje o ensamblaje.

Mientras que en las empresas de la **construcción** utilizan gran cantidad de productos que les son suministrados por otras empresas del sector primario y secundario.

## Sector terciario

Quedan incluidas aquellas empresas que prestan servicios, tales como las empresas comerciales cuya finalidad principal consiste en poner los productos elaborados por los sectores primario y secundario a disposición de los demandantes, generalmente consumidores finales, en el lugar más adecuado, en el momento más oportuno y en las mejores condiciones posibles de precio, calidad y cantidad prestando un auténtico servicio de intermediación.

Misión: poner al alcance del público los bienes y servicios que proceden de los sectores primario y secundario. No elaboran bienes, sino que prestan servicios para satisfacer necesidades humanas.

Clases: hosteleras, comercio, talleres, comunicaciones, transporte, bancarias, aseguradoras, espectáculos, servicios sociales (educación, sanidad, cultura, ocio), etc.

Las entidades **financieras**, operan en los mercados del dinero, adquiriéndolo de los ahorradores y ofreciéndolo a los inversores.

Las **tiendas** ponen a disposición de los consumidores productos que ellas han adquirido previamente.

Las empresas de **transporte** llevan y traen mercancías o personas de un lugar a otro, satisfacen necesidades económicas mediante un servicio.

Los tres sectores económicos son importantes para el desarrollo, son interdependientes, se necesitan mutuamente. A medida que una sociedad está más desarrollada técnicamente disminuyen las actividades del sector primario, y crecen las de los otros sectores. Ocurre lo contrario en las sociedades con escaso grado de tecnificación, donde la mayor parte de la población está dedicada a actividades como la pesca y la agricultura.