

ESTUDO DO IMPACTO ECONÓMICO DO PORTO EXTERIOR SOBRE O EMPREGO NA CORUÑA E OUTRAS OPORTUNIDADES DE NEGOCIO



Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña



servizo de
promoción
económica
e emprego



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

ESTUDO DO IMPACTO ECONÓMICO DO PORTO EXTERIOR SOBRE O EMPREGO NA CORUÑA E OUTRAS OPORTUNIDADES DE NEGOCIO



Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña



servizo de
promoción
económica
e emprego



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

María Jesús Freire Seoane

Universidade da Coruña
Observatorio Ocupacional

Edita

Concellaría de Promoción Económica,
Emprego, Comercio, Consumo e Turismo
Concello da Coruña

Tradución ao galego

Ramiro Combo

Deseño e maquetación

mazairagrafismo, sl

Imprime

Alva gráfica, sl

Depósito legal

C 377-2011

ISBN

978-84-9749-466-3

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN

Dirección

María Jesús Freire Seoane

Producción e informática

Carlos Pais Montes

Persoal de investigación

Nathalie Balbuena Seoane

Marta Carballal Recarey

Luis Martín Chas Galli

Maria Rosa Martínez Isasi

Alejandro Mosquera López

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	7
CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN	11
1.1. Introducción	13
1.2. Antecedentes	16
CAPÍTULO 2. METODOLOXÍA	19
2.1. Deseño do traballo de investigación	21
2.1.1. Impacto sobre a empregabilidade	21
2.1.2. Oportunidades de negocio	22
2.2. Elaboración do estudo	23
2.2.1. Fase de planificación do proxecto	23
2.2.2. Deseño da enquisa	25
2.2.3. Traballo de campo	26
CAPÍTULO 3. COMPOSICIÓN DA MOSTRA	27
3.1. Composición da mostra	29
3.2. Distribución xeográfica	34
3.3. Distribución salarial	38
CAPÍTULO 4. O MERCADO LABORAL	43
4.1. Estabilidade laboral	45
4.2. Variación experimentada nos cadros de persoal das empresas (altas e baixas laborais)	48
CAPÍTULO 5. PERSPECTIVAS RESPECTO AO PORTO EXTERIOR DA CORUÑA	55
5.1. Introducción	57
5.2. Cualificación de perspectivas	58
5.3. Aspectos relevantes no impacto do Porto Exterior da Coruña	60
5.4. Análise das perspectivas en relación coa apertura do Porto Exterior segundo a localización produtiva das empresas respecto ao porto	64

CAPÍTULO 6. PROCEDEMENTOS E REQUISITOS DE BUSCA DE NOVOS TRABALLADORES E TRABALLADORAS	69
6.1. Introducción	71
6.2. Impacto sobre o emprego do Porto Exterior da Coruña	72
6.3. Perfil formativo dos novos traballadores e traballadoras	75
6.4. Perfil de formación específica requerido nos novos traballadores/traballadoras	76
6.4.1. Mariñeiro pescador	77
6.4.2. Mecánica (xeral, propulsión, hidráulica, CAD)	78
6.4.3. Despezamento, corte, empaquetado e recoñecemento do peixe	78
6.4.4. Patrón local de pesca/patrón costeiro polivalente	78
6.4.5. Estiba/desestiba/operador de guindastre/pantaláns	79
6.4.6. Loxística do transporte marítimo	80
6.4.7. Manipulación de alimentos	80
6.4.8. Riscos laborais, prevención e seguridade portuaria	80
6.4.9. Idiomas	81
6.4.10. Transportista de mercadorías (internacional, perigosas, multimodalidade, alimentación)	81
6.4.11. Electrónica/telecomunicacións/autómatas	81
6.4.12. Normativa sanitaria internacional en alimentación	82
6.5. Perfil dos últimos traballadores e traballadoras contratados	82
6.5.1. Xestión/Administración/Márketing/Proxección comercial	84
6.5.2. Comercio exterior (actualidade normativa, procedementos, novos mercados)	85
6.5.3. Soldadura/Tornaría	85
6.5.4. Ofimática orientada ao negocio marítimo	85
6.6. Impacto do Porto Exterior da Coruña nas necesidades formativas	88
6.7. Requisitos exixidos aos traballadores/traballadoras de contar con experiencia previa	94
6.8. Opinión sobre a formación continua	95
6.9. Métodos de busca de novos traballadores/traballadoras	98
 CAPÍTULO 7. ANÁLISE DE XÉNERO	 101
7.1. Desagregación por xénero na mostra de empresas	103
7.2. Xénero e salario	111
 CONCLUSIÓNS	 115
 LISTA DE EMPRESAS ENQUISADAS	 121
 ÍNDICE DE CADROS E GRÁFICOS	 133
 BIBLIOGRAFÍA	 139
 GLOSARIO	 145

PRESENTACIÓN





O Servizo de Promoción Económica, Emprego, Comercio, Consumo e Turismo do Concello da Coruña, aborda o **“Estudo do impacto no emprego do Porto Exterior”**, no marco do proxecto Rede Coruña Emprega, en colaboración coa Universidade da Coruña.

O proxecto Rede Coruña Emprega está enmarcado na convocatoria para a concesión das axudas do Fondo Social Europeo, durante o período de intervención 2007-2013, conforme ás orientacións establecidas polo Ministerio de Política Territorial.

Este compromiso municipal supón unha aposta clara da Administración Local pola implantación de estratexias innovadoras, dirixidas á creación de emprego estable e de calidade na nosa cidade; estratexia coa que acadou a inserción laboral de ata o 85% das persoas que participaron no proxecto.

Un dos aspectos diferenciais desta iniciativa é a súa estrutura de traballo en rede, que implica ás principais entidades sociais e económicas da cidade (sindicatos, entidades representativas do empresariado, organizacións do terceiro sector, entidades financeiras...), coas que se formalizou, en decembro de 2009, o Pacto Local polo Emprego do Concello da Coruña.

É precisamente neste marco de coparticipación onde toma especial relevancia a identificación das novas oportunidades de negocio e expectativas de crecemento económico, que revertirán na creación de postos de traballo. Trátase de mobilizar todos os recursos posibles en favor do emprego, de forma coordinada, solidaria e eficaz. Por iso, é imprescindible coñecer, a través dunha rigurosa prospección e dunha profunda análise da información, as necesidades de formación e emprego que xerará a construción das novas instalacións portuárias e as empresas periféricas vinculadas á súa actividade.

A aposta pola cualificación profesional, o traballo individualizado con persoas desempregadas e análise das necesidades reais das empresas, son os tres piares que sustentan a iniciativa Rede Coruña Emprega. Un dos resultados acadados no marco do proxecto é o **“Estudo do impacto no emprego do Porto Exterior”**, de gran importancia estratéxica para o desenvolvemento económico da cidade da Coruña.

Para a realización deste Estudo contouse coa colaboración de 455 empresas relacionadas coas actividades portuarias, partindo da consideración de que a construción do Porto Exterior brindará excelentes posibilidades de creación de emprego.

Nun exercicio de difusión de iniciativas exitosas como o proxecto Rede Coruña Emprega, compartimos esta análise de oportunidades que facilitará a adaptación de empresas e persoas aos cambios que irremediabilmente xa están no mercado actual de traballo.

Xosé Herique Tello León
Primeiro Tenente de Alcalde
do Concello da Coruña

The background of the page is an abstract composition of flowing, translucent lines in shades of blue and green. These lines sweep across the page from the bottom left towards the top right, creating a sense of movement and depth. The lines vary in opacity, with some appearing as solid streaks and others as lighter, ethereal wisps. The overall effect is a modern, organic, and dynamic visual texture.

CAPÍTULO 1

Introducción

CAPÍTULO 1

Introdución

1.1. Introducción

O obxectivo deste estudo é analizar o impacto que terá a posta en funcionamento do Porto Exterior de Punta Langosteira sobre a empregabilidade e as oportunidades de negocio nas empresas relacionadas co porto e o transporte marítimo.

O estudo do comercio internacional e da produción mundial tivo historicamente un desenvolvemento crecente, pero tamén polémico no relativo ao peso que ten nas relacións económicas. As economías dos diferentes países están agora máis relacionadas que nunca, debido á globalización no comercio internacional de bens e servizos, ao transporte marítimo e aos fluxos monetarios.

O conxunto de circunstancias baixo as cales o comercio internacional é beneficioso é máis amplo do que a maioría dos axentes económicos sospeitan. As relacións comerciais achegan beneficios para todos, ao lles permitiren aos países exportar bens cuxa produción se realiza cunha relativa intensidade de recursos que son abundantes no país de orixe, mentres que importa aqueles bens cuxa produción require unha intensidade na utilización de factores que son relativamente escasos no devandito país. Tamén favorece a especialización na produción de gamas máis reducidas de produtos, permitíndolles obter maior eficiencia coa produción a grande escala.

Os países participan no tráfico marítimo internacional por dúas razóns básicas:

- A primeira é co fin de estableceren relacións de intercambio por seren beneficiosas para ambas as dúas partes.
- A segunda é co fin de obteren economías de escala na produción.

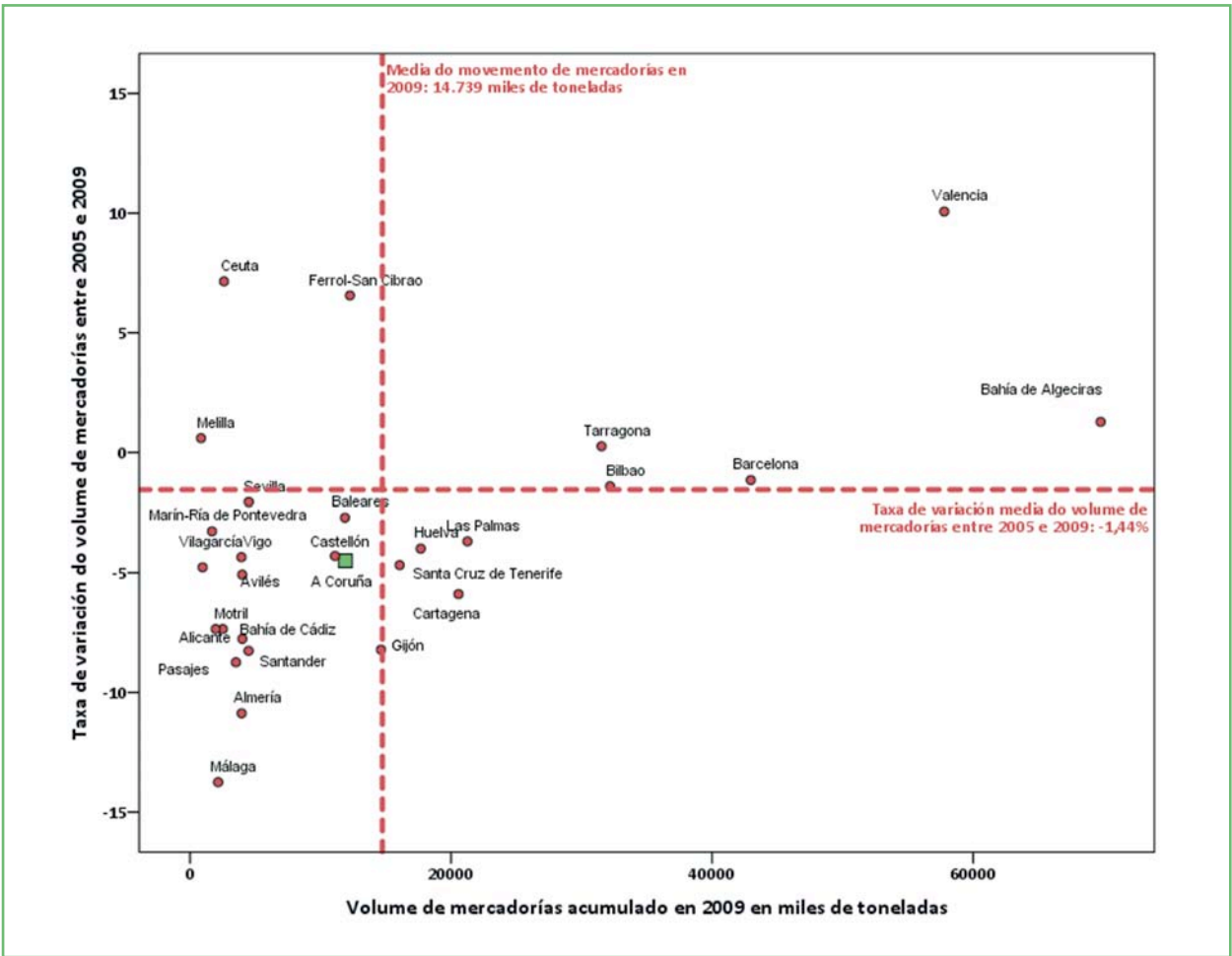
No mundo real, os patróns do comercio reflicten a interacción destes dous motivos e o concepto esencial do beneficio mutuo é o da vantaxe comparativa. Pero o desenvolvemento do transporte marítimo está intimamente unido ao crecemento da economía mundial. Nas últimas décadas, este sector e a súa loxística son elementos decisivos para a economía dun país, tanto polo volume das mercadorías transportadas como polo enriquecemento da área de influencia ao xerar novos empregos.

O efecto que teñen os portos sobre as economías rexionais provén do peso do transporte marítimo dentro do tráfico de mercadorías, en particular no que fai referencia ao comercio exterior. Os servizos portuarios constitúen un input intermedio e vital na produción de moitos bens, e o seu desen-

volveremento na cadea produtiva dun país xera un importante crecemento. Ademais, nos últimos tempos os portos comerciais foron adquirindo un carácter de plataforma loxística e de distribución máis que de mera infraestrutura do transporte. O feito de que os portos se consolidasen como intermedarios entre o transporte marítimo e o terrestre convérteos en nós loxísticos capaces de lles proporcionaren valor engadido ás mercadorías, outorgándolles un papel clave no desenvolvemento do comercio rexional e, en consecuencia, na evolución da economía na que se asentan.

A este respecto, na misión estratéxica do Porto da Coruña exprésase a intención de “facilitar servizos eficientes, creando oportunidades para a mellora da competitividade dos nosos clientes e impulsando o desenvolvemento económico do contorno dentro dun marco de crecemento sustentable”. Baixo esta premisa, estanse a levar a cabo as novas instalacións portuarias en Punta Langosteira, actualmente na súa fase final de desenvolvemento no que respecta á construción e habilitación dos 3.345 metros de dique de abrigo que conformarán a extensa nova dársena de preto de 231 hectáreas.

Gráfico 1. Volume de mercadorías dos portos españois en 2009 e taxa de variación entre 2005 e 2009



Fonte: Portos do Estado, elaboración propia.

A Comisión Europea, na súa decisión relativa á concesión dunha axuda do Fondo de Cohesión, estableceu os obxectivos deste proxecto de enxeñaría civil, e entre os máis significativos figuran:

- Afastar da cidade os tráficos portuarios de maior perigosidade e incidencia ambiental.
- Resolver a estratexia de expansión do porto, ante a imposibilidade de continuar aumentando o volume de mercadorías comercializadas debido á súa situación de proximidade con respecto á cidade.

O porto da Coruña ocupa unha posición intermedia respecto ao resto de portos de interese xeral; ademais, nos últimos tempos reduciu o seu nivel de actividade, e na situación actual de crise sufriu unha redución no tráfico de mercadorías. No gráfico 1 móstrase o volume de mercadorías dos portos españois en 2009, e a súa taxa de variación entre 2005 e 2009. Para o último ano, o tráfico portuario na Coruña alcanzou 11.917,00 miles de toneladas e a súa taxa de variación anual media foi negativa, do -4,5%.

Non obstante, está vantaxosamente posicionado respecto aos tráficos da fachada atlántica e do Cantábrico, tanto desde o punto de vista da localización xeográfica como do volume de negocio atraído cara ás súas radas. É precisamente esta oportunidade empresarial a que se tratará de potenciar coa posta en funcionamento das novas instalacións situadas en Punta Langosteira.

Paralelamente ao desenvolvemento das obras, as empresas que participan directa ou indirectamente na actividade do Porto da Coruña comezaron a avaliar internamente a posible incidencia que estas novas instalacións poderían ter na súa dinámica de demanda de emprego, de formación e de expansión cara a novos mercados.

A importancia dunha infraestrutura destas características para impulsar a área metropolitana fai necesario dispoñer de datos fidedignos que permitan avaliar o seu impacto sobre os diversos sectores produtivos da rexión. O obxectivo fundamental deste traballo é clarificar tres aspectos fundamentais:

- Analizar a estrutura laboral das empresas que actualmente teñen algún tipo de relación comercial co porto da Coruña ou que realizan operacións de importación/exportación na provincia e zonas limítrofes.
- Definir o impacto que as empresas participantes no estudo estiman que terá na súa actividade comercial e loxística a apertura das novas instalacións.
- Cuantificar as necesidades formativas actuais e futuras demandadas polas empresas participantes no estudo para os seus traballadores e traballadoras actuais e potenciais.

O estudo organízase en sete capítulos. No primeiro realízase unha introdución xeral. No capítulo 2 expónse a metodoloxía seguida no estudo e especifícanse as variables máis relevantes da análise; tamén se concreta o tipo de empresas participantes na enquisa.

No capítulo 3 defínese a composición da mostra atendendo aos tres criterios de estratificación definidos: clasificación das empresas polo número de persoas que traballan nelas, sector de actividade e localización xeográfica. Ademais, afóndase na composición salarial e na porcentaxe de temporalidade contractual dos traballadores.

No capítulo 4 analízase a demanda de emprego das empresas participantes na investigación. Indágase sobre as novas contratacións que tiveron lugar no último ano, e pregúntase non só polas perspectivas de crear novos postos de traballo, senón sobre o impacto específico que as instalacións do Porto Exterior de Punta Langosteira poderían ter sobre o emprego nos seus respectivos sectores produtivos.

No capítulo 5 estúdanse as perspectivas que os responsables das empresas entrevistadas teñen con respecto á posta en funcionamento das novas instalacións portuarias. Recóllense neste capítulo opinións diversas sobre o impacto que producirá na súa actividade ou na composición económico-productiva da área de influencia xeográfica a posta en marcha desta infraestrutura.

No capítulo 6 preséntanse as necesidades formativas que as empresas detectaron no tecido empresarial do seu contorno, e establécese un criterio respecto a que formación se debería potenciar de cara a cubrir as novas necesidades.

No capítulo 7 realízase unha análise desagregada por xénero tanto respecto aos postos de traballo ocupados por homes e mulleres nas respectivas empresas como no referente ao salario percibido en función da proporción de traballadores e traballadoras.

Por último, preséntanse as conclusións da investigación, a bibliografía e un glosario explicativo de terminoloxía técnica relacionada co ámbito do transporte marítimo.

1.2. Antecedentes

A orixe desta investigación ten as súas raíces no día 17 de decembro de 2009, cando se formaliza o Pacto Local polo Emprego da Cidade da Coruña, a través da subscrición dun Acordo Marco entre o Concello da Coruña e as entidades que integran a Rede Coruña Emprega, entre as que se atopa a Universidade da Coruña, coa finalidade de promover a inserción laboral e a mellora da empregabilidade das demandantes de emprego do municipio, a través da execución do Proxecto Rede Coruña Emprega.

Posteriormente á sinatura deste acordo, o 30 de abril de 2010 a Universidade da Coruña asina un convenio específico de colaboración co Concello da Coruña para o desenvolvemento dun plan de traballo concreto de actuación da UDC no marco do Pacto Local polo Emprego.

Unha das actuacións consideradas neste acordo é a elaboración do “Estudo sobre o impacto do Porto Exterior no emprego da Cidade da Coruña e outras oportunidades de negocio”. Asígnaselle ao Observatorio Ocupacional da UDC a realización desta investigación, coa supervisión do Concello da Coruña a través da dirección do proxecto Rede Coruña Emprega.

O Observatorio Ocupacional da Universidade da Coruña é un servizo que leva en funcionamento desde o ano 2004. A súa misión principal é a análise dos procesos de inserción laboral dos graduados da universidade. Unha das súas tarefas fundamentais é realizar un seguimento das condicións en que se desenvolve a actividade laboral e/ou de formación das persoas tituladas nos anos

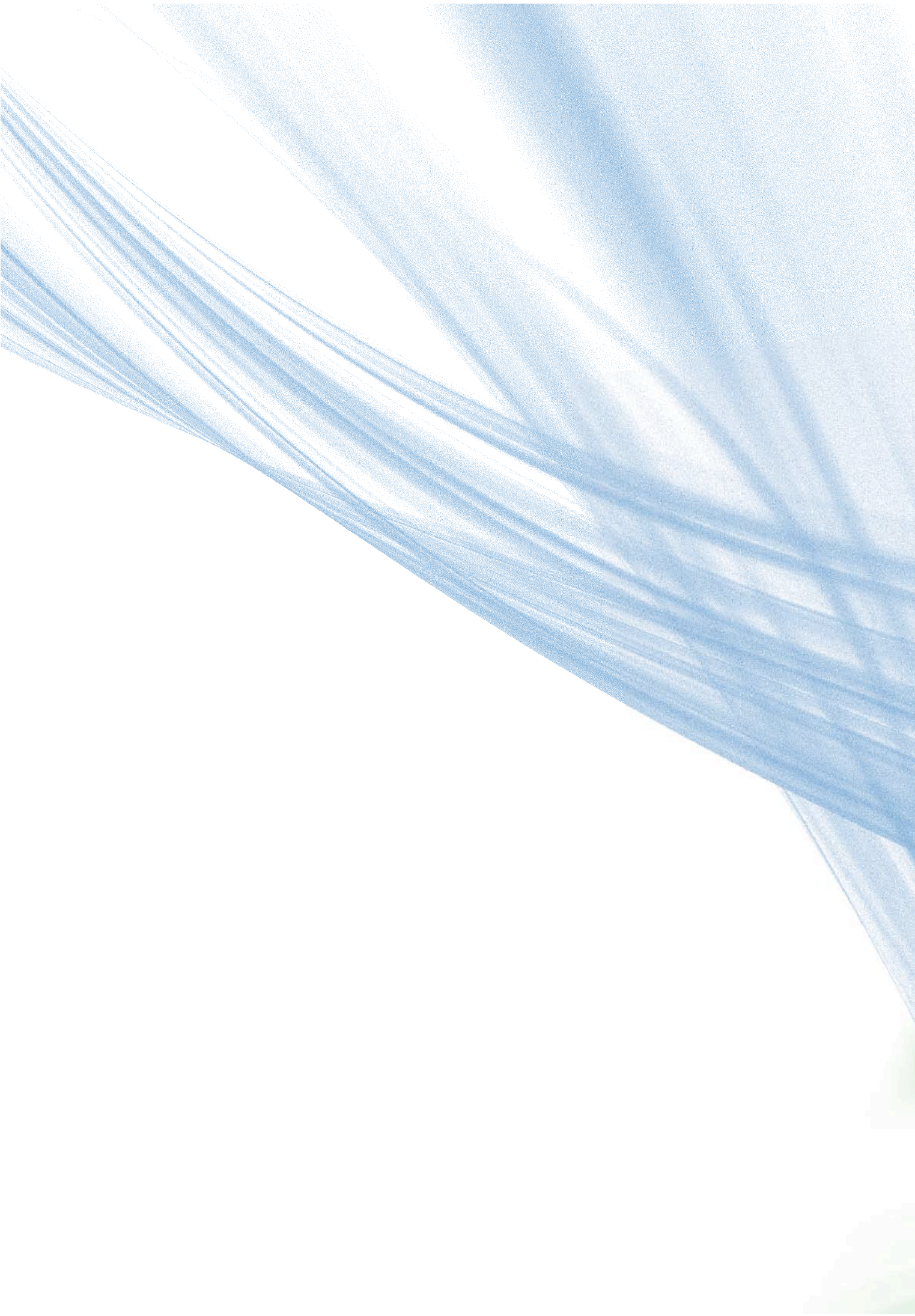
que seguen á finalización dos seus estudos. Neste sentido, este servizo permanece en constante contacto coa comunidade universitaria, proporcionando informes periódicos sobre a evolución de diversos parámetros extracurriculares, que son, dentro do actual marco normativo definido polo Espazo Europeo de Educación Superior, estimadores eficientes da calidade do ensino que recibiron os universitarios e universitarias de cara á súa integración no mundo laboral.

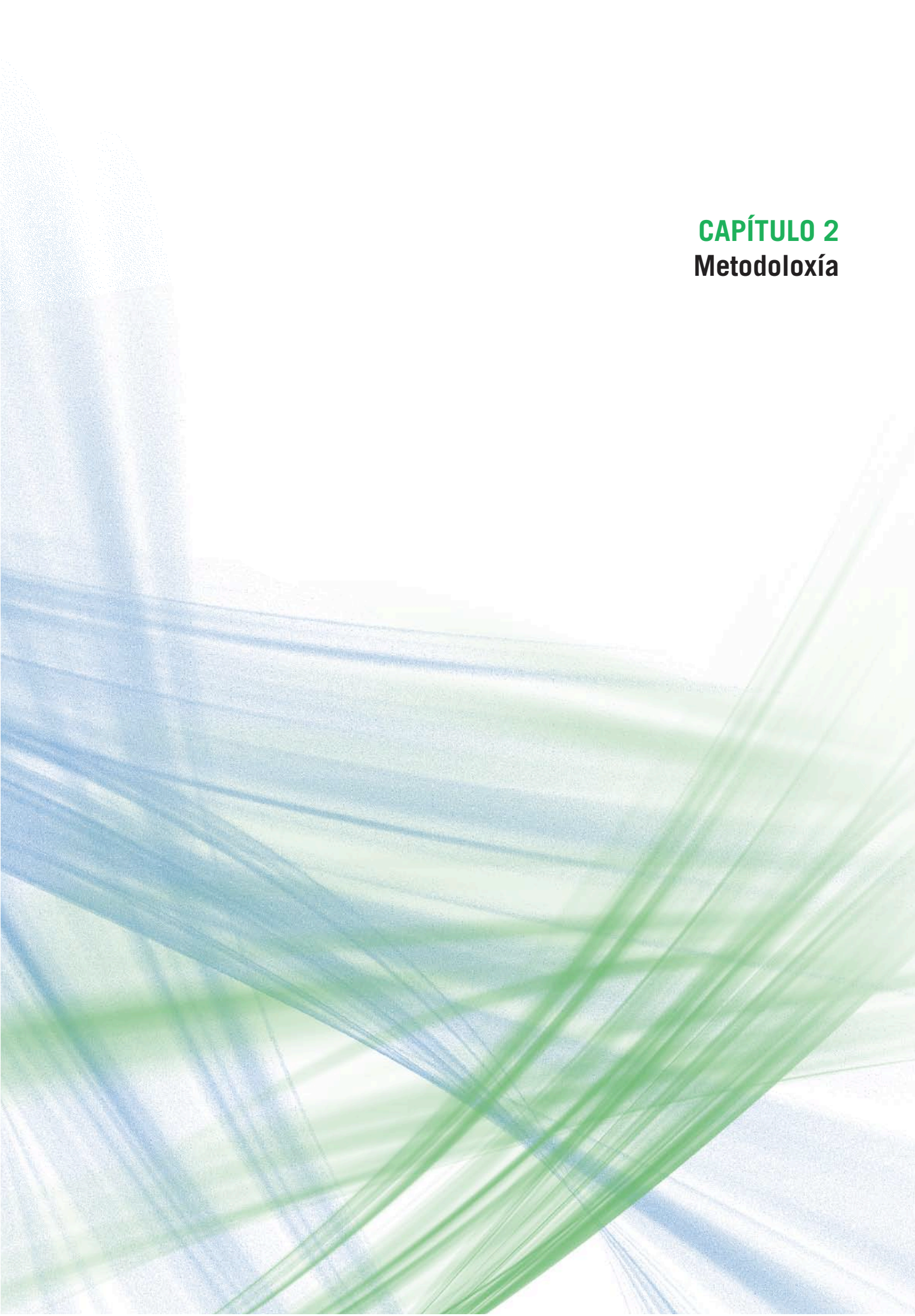
Non obstante, desde a creación do Observatorio Ocupacional, tamén se realizaron análises sobre a poboación nova, en xeral. Nos traballos “Capital humano. A inserción laboral da mocidade galega” (2003) e “Desaxustes entre educación e emprego. A inserción laboral dos mozos e mozas no mercado de traballo” (2007). Neles afondouse na composición do capital humano da poboación menor de 34 anos, no que respecta a formación regulada, e na análise das traxectorias vitais socioeconómicas dos licenciados e licenciadas. Tamén se realiza unha indagación acerca das demandas de capital humano por parte do empresariado. Estes estudos levaron este servizo de investigación a dispoñer de extensos directorios e contactos directos co tecido produtivo da Comunidade Autónoma Galega, desde as grandes empresas de máis de 249 traballadores e traballadoras, ata as microempresas de menos de 10.

O estudo “Prospección de necesidades formativas nas comarcas de Ferrolterra” (2008) e o exitoso programa de empregabilidade “Inserción laboral de parados de longa duración no Concello de Fene” (2008) supuxeron a posta a punto dunha metodoloxía específica e novidosa para a análise de demandas formativas. En ambos os dous casos analizouse, por un lado, a composición do capital humano da poboación activa (educación formal e informal, traxectorias vitais e competencias) e, por outro lado, a demanda de formación específica, que declararon as empresas das áreas participantes nos estudos. No caso do proxecto de empregabilidade de parados de longa duración, as necesidades declaradas polo empresariado do sector da hostalaría concluíron nun programa formativo e de creación de postos de traballo reais, baseándose na demanda formativa detectada polo estudo. Na “Análise das competencias profesionais dos universitarios” (2009), trátase de proporcionar unha medición cuantitativa da distancia existente entre as competencias xenéricas adquiridas polos titulados e tituladas ao longo da súa traxectoria curricular, as competencias que logo aplican nas empresas nas que están a traballar (que resultan en xeral máis elevadas que as adquiridas) e as que o empresariado require para o desempeño deses postos de traballo (que tamén son máis elevadas que as aplicadas e as adquiridas). O obxectivo final do estudo é mellorar os programas de formación en competencias xenéricas e específicas, actualmente tan valoradas como as curriculares á hora de ter acceso a un posto de traballo.

Todos estes estudos utilizan unha metodoloxía de achegamento ás empresas, analizando cualitativa e cuantitativamente as demandas de capital humano e de formación para o emprego. Para o programa operativo “Adaptabilidade e Emprego” contido no proxecto Rede Coruña Emprega (marco normativo que acolle a este estudo), utilizouse toda esta experiencia adaptando a análise aos contidos específicos relacionados co ámbito do sector portuario.

Dada a responsabilidade que este convenio supuxo para o Observatorio Ocupacional, ao longo da investigación intentouse ir máis alá dun exclusivo cálculo da futura demanda de postos de traballo xerada polas obras de construción e habilitación das infraestruturas portuarias e as súas estruturas anexas: polígonos industriais, vías de comunicación e zonas de servizo, tamén se indagou na incidencia que sobre os modos de produción e distribución presentes nas industrias analizadas terá a posta en funcionamento da nova dársena.





CAPÍTULO 2

Metodoloxía

2.1. Deseño do traballo de investigación

A metodoloxía utilizada neste estudo consistiu no deseño e a posta en marcha dun conxunto de técnicas cualitativas e cuantitativas para a recompilación de información, a análise de datos e a presentación de resultados. O método empregado someteuse a unha valoración en canto á súa validez e idoneidade para a finalidade do proxecto, isto é, o impacto sobre a empregabilidade e as oportunidades de negocio.

2.1.1. Impacto sobre a empregabilidade

Neste estudo, a empregabilidade analízase desde dous puntos de vista:

- A posibilidade de contratación no futuro de nova man de obra.
- A necesidade de formación manifestada polas propias empresas para cubrir as demandas de capital humano na área xeográfica estudada.

Polo que se refire á demanda de man de obra, cabe sinalar que mesmo na actual conxuntura económica se observa un significativo crecemento do emprego en torno ao Porto Exterior da Coruña. Esta situación procede, xenericamente, da habilitación das novas instalacións portuarias, e das infraestruturas produtivas e loxísticas en construción (polígonos industriais, áreas de servizo loxístico, vías de comunicación, áreas de concentración de empresas de servizos, etc.), e tamén dos plans de expansión e incremento de actividade que moitas empresas empezan a formularse ante a ampliación do negocio exterior. É significativo o cambio de opinión experimentado no empresariado de importación/exportación ante a posible redución de custos no transporte que pode supoñer este novo porto e as expectativas de posicionarse mellor respecto a estas instalacións.

Respecto ás necesidades formativas a cubrir, na medida en que a capacidade para planificar a mellora da formación do capital humano depende tanto das institucións públicas como das propias empresas e dos empregados, resulta aconsellable deseñar os programas en función das carencias formativas que se mostran na investigación. Esta situación conduce a analizar as disfuncionalidades entre competencias actuais e competencias requiridas polas empresas, e fixar como unha prioridade do estudo formular estratexias de formación adecuadas ás necesidades manifestadas polo empresariado.

A especificidade do tipo de necesidades formativas que se desexan detectar fai aconsellable utilizar un método de investigación que teña en conta a tipoloxía dos sectores, ademais da opinión das empresas. Este proceso de identificación denomínase diagnóstico de prospección do mercado de traballo.

Pola súa banda, a cualificación profesional susceptible de ser adquirida e desenvolvida a través da formación é entendida como a capacidade para o traballo relacionada coa persoa. Esta integra unhas competencias técnicas (coñecementos específicos da profesión, técnicas de traballo e capacidades) e unhas competencias sociais (intereses, valores e comportamentos no posto de traballo). A situación actual no mundo laboral mostra que o ámbito da cualificación profesional está estreitamente vinculado co sistema educativo, o ámbito empresarial e as infraestruturas tecnolóxicas.

Neste estudo analízanse, polo tanto, as necesidades formativas declaradas polas empresas enquisadas, non só delimitando as competencias técnicas requiridas, senón tamén especificando o nivel educativo exixido, baseándose nas carencias formativas expresadas tanto á hora de xerar emprego como de avaliar a composición do capital humano existente no tecido empresarial, e indicado polos responsables das empresas entrevistadas. O fin é coñecer as necesidades das empresas directamente relacionadas co Porto da Coruña ou que realizan operacións de importación/exportación por vía marítima.

Desde o punto de vista da formación e o emprego, cómpre formular programas formativos que contribúan á mellora da competitividade das empresas para que incorporen programas de innovación aos seus procesos produtivos e que estimulen a formación continua e a especialización por medio de incentivos aos seus traballadores e traballadoras.

2.1.2. Oportunidades de negocio

Este informe ofrece a posibilidade de coñecer as opinións, así como as fortalezas e debilidades asignadas á relación do novo Porto Exterior da Coruña con respecto a:

- A empresa enquisada
- A área xeográfica de influencia da empresa

Deste modo, indágase nas expectativas xeradas polas novas instalacións, tanto no que respecta á potenciación da propia actividade como á posibilidade que se lles abre a numerosas empresas de iniciaren operacións de comercio exterior ou de melloraren rendementos e de reducir custos nas xa existentes.

2.2. Elaboración do estudo

A partir do convenio asinado entre o Concello da Coruña e a Universidade da Coruña o 30 de abril de 2010, fóronse cubrindo unha serie de etapas que corresponden a diferentes actividades e tarefas. O cronograma resultante correspóndese co dunha investigación operativa estándar:

1º Planificación do proxecto

- Especificación de directorios empresariais
- Identificación do universo mostral
- Definición precisa dos obxectivos a cubrir co estudo

2º Deseño técnico da investigación

- Deseño da enquisa
- Programación dun soporte informático para o proceso de enquisa
- Elaboración e implementación informática dunha mostraxe aleatoria estratificada sobre o universo mostral seleccionado (elección da estratificación e as cotas de enquisa asignadas ao estrato)
- Activación dun mecanismo de seguimento en tempo real do procedemento de entrevistas/enquisas
- Adestramento do equipo de persoas para realizar as entrevistas e as enquisas
- Test e corrección de erros na enquisa deseñada

3º Traballo de campo

- Datas de realización:
 - Etapas 1
 - Empresas directamente relacionadas co Porto da Coruña (primeira e segunda liña portuaria)
 - Desde o 01-05-2010 ata o 20-05-2010
 - Etapas 2
 - Empresas que realizan algunha actividade de importación/exportación nas provincias da Coruña e zonas limítrofes
 - Desde o 04-05-2010 ata o 04-08-2010
- Entrevistas persoais con responsables das grandes empresas
- Entrevistas *online* ou diferidas por medios convencionais ou telemáticos

4º Peche da base de datos do estudo

- Depuración de erros
- Elaboración de submostras e enquisas adicionais para cubrir cotas incompletas
- Exportación a soporte de análise estatística (SPSS)

2.2.1. Fase de planificación do proxecto

Unha vez creados e seleccionados os distintos directorios das empresas, procédese, de acordo co obxectivo do estudo, a definir os factores de estratificación da mostra, é dicir:

- Número de traballadores e traballadoras
- Proximidade produtiva ao porto/segmento de negocio
- Localización xeográfica

Nos estudos sobre o tecido empresarial, un dos métodos máis axeitados é clasificar as empresas polo número de traballadores e traballadoras:

- Microempresas: de 1 a 9
- Empresas pequenas: de 10 a 49
- Empresas medianas: de 50 a 249
- Empresas grandes: máis de 249

Para esta análise, e de acordo cunha metodoloxía común a numerosos estudos de impacto económico de instalacións portuarias, utilizouse ademais unha estratificación en función da proximidade produtiva con respecto ao porto obxecto de estudo:

- Primeira liña portuaria: actividades desenvolvidas nos peiraos e que están directamente relacionadas co acceso do buque desde o mar e coa carga e descarga de mercadorías e pasaxeiros.
 - Axentes de alfándegas
 - Empresas amarradoras
 - Armadores
 - Clubs deportivos
 - Concesionarias do porto deportivo
 - Empresas consignatarias
 - Empresas estibadoras
 - Organismos públicos
 - Prácticos
 - Empresas remolcadoras
 - Empresas transitarias
- Segunda liña portuaria: actividades desenvolvidas no recinto portuario e que son necesarias para o desenvolvemento comercial da actividade portuaria.
 - Almacenamento e depósitos
 - Aprovisionamento de buques
 - Asesoramento e intermediación
 - Comercialización de peixe
 - Enerxía
 - Explotación de instalacións portuarias
 - Frigoríficos
 - Obras marítimas
 - Reparación e mantemento
 - Seguros
 - Transporte e loxística
- Empresas de importación/exportación: empresas da provincia da Coruña e outras zonas limítrofes, situadas no exterior do recinto portuario, que realizan algún tipo de operacións comerciais por vía marítima.
 - Acuicultura
 - Comercio por xunto
 - Construción
 - Industria conserveira
 - Industria da alimentación e bebidas
 - Industria extractiva

- Industria madeireira
- Industria metalúrxica
- Industria química
- Industria téxtil
- Maquinaria industrial e de automoción, electrónica e telecomunicacións
- Outras industrias

Por último, estableceuse o método de localización xeográfica das empresas por municipios, como outro criterio de estratificación para xeorreferenciar os diferentes indicadores que vaian xurdindo ao longo do estudo:

- Empresas de primeira e segunda liña: a maioría están situadas no municipio da Coruña, pero algunhas, malia desenvolveren a súa actividade neste porto, teñen a súa razón social noutros municipios situados ao longo da xeografía galega. Considérase a área xeográfica asociada a este estrato de clasificación como a área do municipio da Coruña.
- Empresas de importación/exportación: escolleuse unha mostra aleatoria de empresas situadas na provincia da Coruña e zonas limítrofes que exercen actividades de comercio marítimo.

2.2.2. Deseño da enquisa

A confección do cuestionario foi unha tarefa difícil na que colaboraron expertos de distintos sectores empresariais co fin de subliñar a especificidade dalgunhas preguntas e a importancia destas empresas na zona. Abordáronse unha grande cantidade de obxectivos que en principio podían parecer incompatibles entre si, dos que cabe sinalar:

- Que incorporase conceptos sólidos da actividade da empresa
- Que anticipase a variedade de respostas posibles
- Que permitise incorporar situacións concretas relacionadas coa busca de novos traballadores e traballadoras co perfil específico de determinadas profesións
- Que incorporase o método de busca utilizado para contratar a nova man de obra
- Que indicase o perfil específico dos novos empregados e empregadas que no presente ou no futuro se poden necesitar
- Que incluíse de xeito preciso un bloque relativo ao impacto que as novas instalacións portuarias terán na actividade das empresas enquisadas desde distintos puntos de vista de:
 - Empregabilidade
 - Necesidades formativas inducidas
 - Perspectivas económicas para a empresa e a rexión
 - A desagregación por xénero do número de persoas empregadas

Unha variable relevante para interpretar o aumento na demanda de man de obra é a análise das novas contratacións realizadas nos últimos tres anos, así como a detección de necesidades formativas nos cadros de persoal das empresas. Para dispoñer desta información na enquisa, especifícase:

- A localización xeográfica
- A proximidade produtiva ao porto/segmento de negocio das empresas
- O tamaño das empresas
- O número de traballadores e traballadoras contratados

- O tipo de relación contractual
- As variacións experimentadas no cadro de persoal das empresas (altas e baixas laborais)
- As necesidades de formación:
 - Para novos empregos dentro da propia empresa
 - Para as empresas do seu contorno ante a perspectiva da apertura do Porto Exterior da Coruña
- Os métodos utilizados para buscar novos traballadores e traballadoras.
- A opinión respecto á posta en marcha das novas instalacións portuarias de Punta Langosteira
- O impacto que podería ter o funcionamento do novo porto en:
 - A propia empresa
 - Na área de influencia xeográfica da empresa

2.2.3. Traballo de campo

A realización do traballo de campo é a fase máis exixente de calquera investigación operativa. Por unha banda, implica a posta en marcha do proceso para obter a información e, ademais, que esta sexa fiable e relevante. O obxectivo é dispoñer dunha base de datos axeitada ao problema que se vai estudar. Con este fin estableceuse o cronograma do proceso a seguir:

En primeiro lugar, preparouse o equipo de traballo do Observatorio Ocupacional, cunha formación específica orientada ao ámbito do comercio marítimo, co obxectivo de afinar aínda máis a precisión das respostas obtidas ás preguntas que, en parte, contiñan aspectos técnicos e específicos deste ámbito de actividade económica.

En segundo lugar, preparouse o equipo de traballo cun adestramento no desenvolvemento de diferentes casuísticas para o momento da entrevista, co fin de corrixir posibles interpretacións na formulación formal das preguntas contidas na enquisa.

Por último, procedeuse posteriormente á dotación dunha infraestrutura telemática de enquisa que permitise a realización da entrevista desde calquera situación onde houbera conexión á Internet, así como o seguimento en tempo real da cotas de enquisa cubertas, para o control da eficiencia no proceso de traballo de campo.

Por outra banda, é importante indicar os procedementos que se utilizaron para as entrevistas:

- **Presencial:** No caso da maior parte das empresas de primeira e segunda liña portuaria, logo de concertar cita para realizar a enquisa. Cabe destacar que neste caso os cuestionarios foron cubertos con moito detalle nas preguntas abertas. Tamén foron enquisadas por este procedemento unha parte importante das empresas grandes.
- **Online:** Habilitáronse na aula de enquisas do Observatorio Ocupacional os equipos telefónicos e informáticos especialmente preparados para este fin, e activáronse a partir dese momento as sesións de enquisa vía telefónica, nas que a persoa encargada de realizar a enquisa lle facía as preguntas ao responsable da empresa seleccionada.
- **Diferida:** En moitos casos, a dificultade de responder no momento ou de concertar unha cita coas empresas designadas orixinou ter que realizar as enquisas vía fax ou correo electrónico.

The background of the page is an abstract composition of flowing, translucent lines in shades of blue and green. These lines sweep across the page from the bottom left towards the top right, creating a sense of movement and depth. The lines vary in opacity, with some appearing as solid streaks and others as lighter, ethereal wisps. The overall effect is a modern, organic, and dynamic visual texture.

CAPÍTULO 3

Composición da mostra

CAPÍTULO 3

Composición da mostra

3.1. Composición da mostra

No cadro 1 preséntase a composición da mostra de empresas tendo en conta o número de establecementos empresariais directa ou indirectamente relacionados coa actividade do Porto da Coruña. Para a análise, inicialmente procedeuse a unha estratificación das empresas de acordo co número de traballadores/as e coa súa proximidade produtiva respecto ao porto.

Cadro 1. Composición da mostraxe segundo o tamaño da empresa					
	Nº de empresas enquisadas	% respecto ao total	Nº de traballadores/as presentes na mostra	% respecto ao total	Promedio de traballadores/as por empresa
Microempresa (<10 trab)	163	35,82%	779	2,90%	4,78
Pequena empresa (10-49 trab)	180	39,56%	4.116	15,33%	22,87
Empresas medianas (50-249 trab)	96	21,10%	9.361	34,87%	97,51
Empresas grandes (>249 trab)	16	3,52%	12.586	46,89%	786,63
Total	455	100,00%	26.842	100,00%	
Grao de confianza	98%				
Marxe de erro	+/-3%				

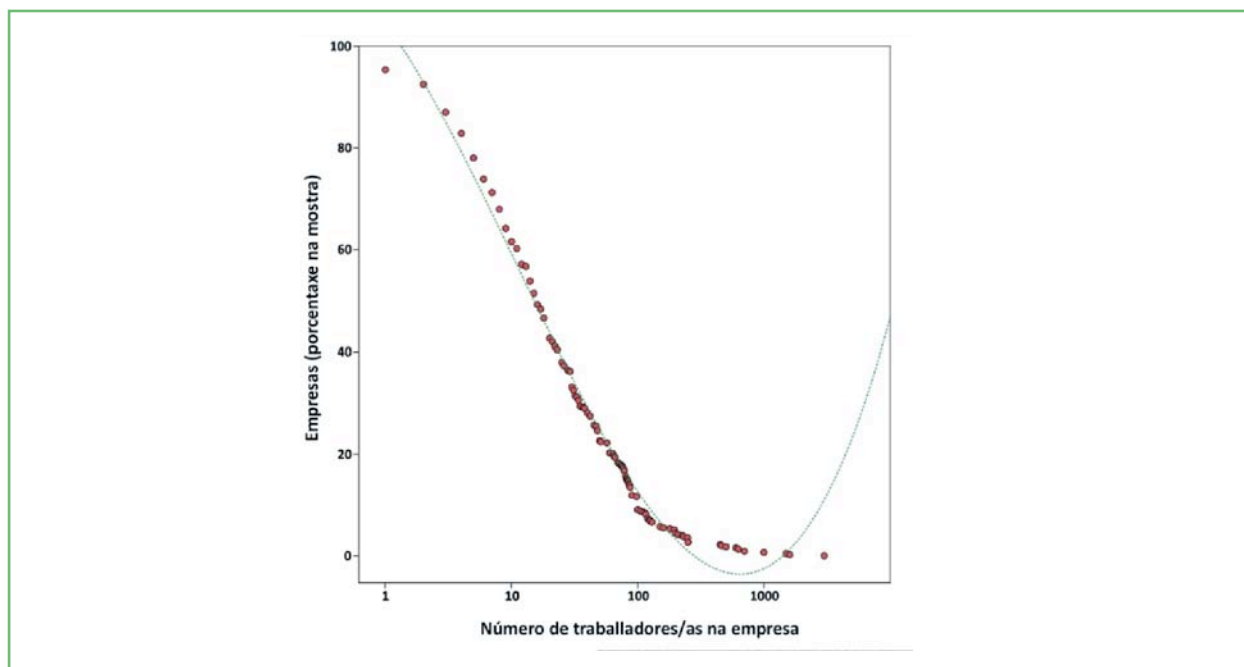
Fonte: Elaboración propia.

O número de empresas enquisadas foi de 455, cun cadro de persoal que ascende a 26.842 persoas traballando. O grao de confianza da mostra é do 98% e a marxe de erro alcanza o +/-3%.

En todo momento se tratou de que a mostra fose representativa de cada zona, de xeito que se puidesen facer as debidas estimacións segundo o tamaño das empresas enquisadas. Tamén se procurou mantela autoponderada para os distintos municipios. A información obtida considérase representativa para analizar as variacións no comportamento de cada tamaño empresarial.

Os datos obtidos suxiren unha relación entre o tamaño das empresas e o número de empregos que xeran. Isto confírmase ao observar que existen moitas empresas (163) con poucos postos de traballo (779) e só unhas poucas (16) cun número importante de empregos (12.586) (gráfico 2).

Gráfico 2. Frecuencia de distribución do número de postos de traballo nas empresas



Fonte: Elaboración propia.

No cadro 2 (gráfico 3) preséntase a composición da mostra segundo a proximidade produtiva das empresas respecto ao porto. A súa localización xeográfica permitiu clasificalas como:

- Primeira liña portuaria
- Segunda liña portuaria
- Empresas de importación/exportación

A información dispoñible evidencia que o 43,3% de empresas da mostra teñen relación directa coa actividade portuaria (a súa actividade lévase a cabo en primeira ou segunda liña, co 11,65% e o 31,65%, respectivamente), mentres que o 56,70% restante son empresas que realizan actividades de importación/exportación nalgún porto, non sendo necesariamente o da Coruña.

Cadro 2. Composición da mostraxe segundo a proximidade produtiva respecto ao porto

	Nº de empresas enquisadas	% respecto ao total	Nº de traballadores/as das empresas da mostraxe	% respecto ao total	Promedio de traballadores/as por empresa
Primeira liña portuaria	53	11,65%	1.277	4,76%	24,09
Segunda liña portuaria	144	31,65%	4.252	15,84%	29,53
Empresas importación/exportación	258	56,70%	21.313	79,40%	82,61
Total	455	100,00%	26.842	100,00%	58,99

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 3. Composición da mostra segundo a proximidade produtiva respecto ao porto



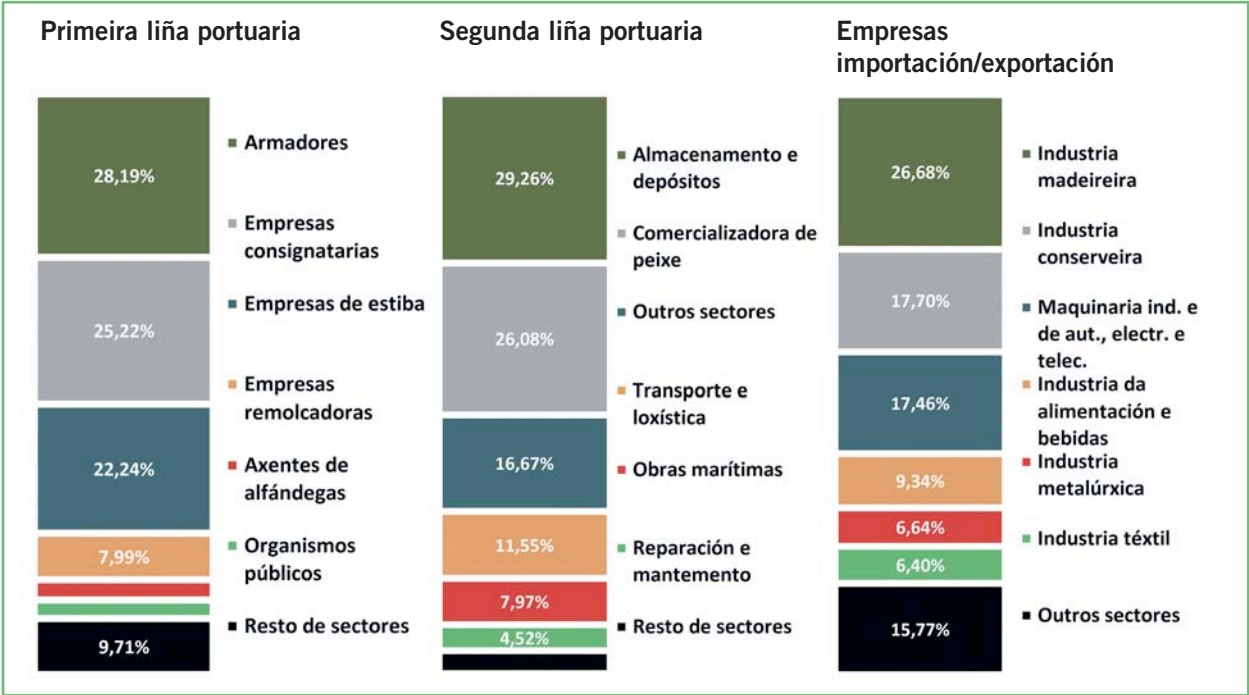
Fonte: Elaboración propia.

No cadro 3 preséntanse as empresas da mostra por proximidade ao porto, nos diferentes ámbitos produtivos, ordenadas segundo a súa representación no estudo. Obsérvase como, no que respecta ás actividades de primeira liña portuaria, o 58,4% das empresas son armadores e consignatarias, que, deste modo, se poderían cualificar como principais actores no ámbito portuario da primeira liña de actividade. Ademais, representan o 53,41% de traballadores e traballadoras (gráfico 4). É salientable tamén o elevado número de empregos das catro empresas que se dedican á actividade de estiba (22,24%). Coa información dispoñible, pódese afirmar que o 75% do emprego na primeira liña portuaria está concentrado nestes tres grupos empresariais.

Respecto ás actividades portuarias de segunda liña, as empresas comercializadoras de peixe, que están situadas dentro do recinto portuario na súa maior parte, supoñen o 58,33% do total deste grupo e o 26,08% de postos de traballo. O sector de actividade de almacenamento e depósitos, con cinco empresas enquisadas, teñen a maior porcentaxe de persoas contratadas, co 29,26% dentro deste grupo. A evidencia permite confirmar que estas dúas actividades empresariais concentran o 55,34% do emprego.

As empresas que realizan algunha actividade de importación/exportación pertencen na súa maior parte a sectores de actividades relacionados coa maquinaria industrial, de automoción, electrónica e comunicacións (59 empresas, que supoñen o 22,87% de empresas enquisadas deste estrato), seguidas polo sector da industria da alimentación e bebidas (41 empresas, que son a 15,89% respecto ao total de empresas de importación/exportación) e polo sector da industria madeireira (31 empresas, que representan o 12,01% nesa cota de actividade). O maior número de traballadores/as concéntrase na industria madeireira (co 26,68% respecto ao total deste grupo), na industria conserveira (17,70%) e no sector de maquinaria industrial e de automoción/electrónica/comunicacións (17,46%). Os datos dispoñibles permiten concluír que o 61,84% dos postos de traballo neste ámbito se xeran en tres segmentos de negocio.

Gráfico 4. Porcentaxe de traballadores e traballadoras segundo a proximidade produtiva ao porto



Fonte: Elaboración propia.

Cadro 3. Composición da mostraxe por proximidade produtiva respecto ao porto e segmento de negocio

		Nº de empresas enquisadas	% respecto ao sector de actividade	Nº de traballadores/as das empresas da mostraxe	% respecto ao sector de actividade
Primeira liña portuaria	Armadores	16	30,19%	360	28,19%
	Empresas consignatarias	15	28,30%	322	25,22%
	Axentes de alfándegas	4	7,55%	45	3,52%
	Empresas estibadoras	4	7,55%	284	22,24%
	Concesionaria do porto deportivo	3	5,66%	23	1,80%
	Empresas transitarias	3	5,66%	29	2,27%
	Clubes deportivos	2	3,77%	31	2,43%
	Organismos públicos	2	3,77%	40	3,13%
	Empresas remolcadoras	2	3,77%	102	7,99%
	Empresas amarradoras	1	1,89%	31	2,43%
	Prácticos	1	1,89%	10	0,78%
	Total	53		1.277	
Segunda liña portuaria	Comercializadora de peixe	84	58,33%	1.109	26,08%
	Reparación e mantemento	19	13,19%	192	4,52%
	Aprovisionamento de buques	11	7,64%	84	1,98%
	Transporte e loxística	9	6,25%	491	11,55%
	Almacenamento e depósitos	5	3,47%	1.244	29,26%
	Asesoramento e intermediación	5	3,47%	18	0,42%
	Frigoríficos	4	2,78%	47	1,11%
	Obras marítimas	3	2,08%	339	7,97%
	Enerxía	2	1,39%	709	16,67%
	Explotación de instalacións portuarias	1	0,69%	16	0,38%
	Seguros	1	0,69%	3	0,07%
	Total	144		4.252	
Empresas importación/exportación	Maquinaria industrial e de automoción, electrónica e telecomunicacións	59	22,87%	3.721	17,46%
	Industria da alimentación e bebidas	41	15,89%	1.991	9,34%
	Industria madeireira	31	12,02%	5.687	26,68%
	Industria química	20	7,75%	1.088	5,10%
	Industria téxtil	19	7,36%	1.365	6,40%
	Industria metalúrxica	18	6,98%	1.415	6,64%
	Comercio por xunto	17	6,59%	507	2,38%
	Construción	17	6,59%	597	2,80%
	Outras industrias	14	5,43%	578	2,71%
	Industria conserveira	11	4,26%	3.773	17,70%
	Industria extractiva	9	3,49%	351	1,65%
	Acuicultura	2	0,78%	240	1,13%
	Total	258		21.313	
Total		455		26.842	

Fonte: Elaboración propia.

3.2. Distribución xeográfica

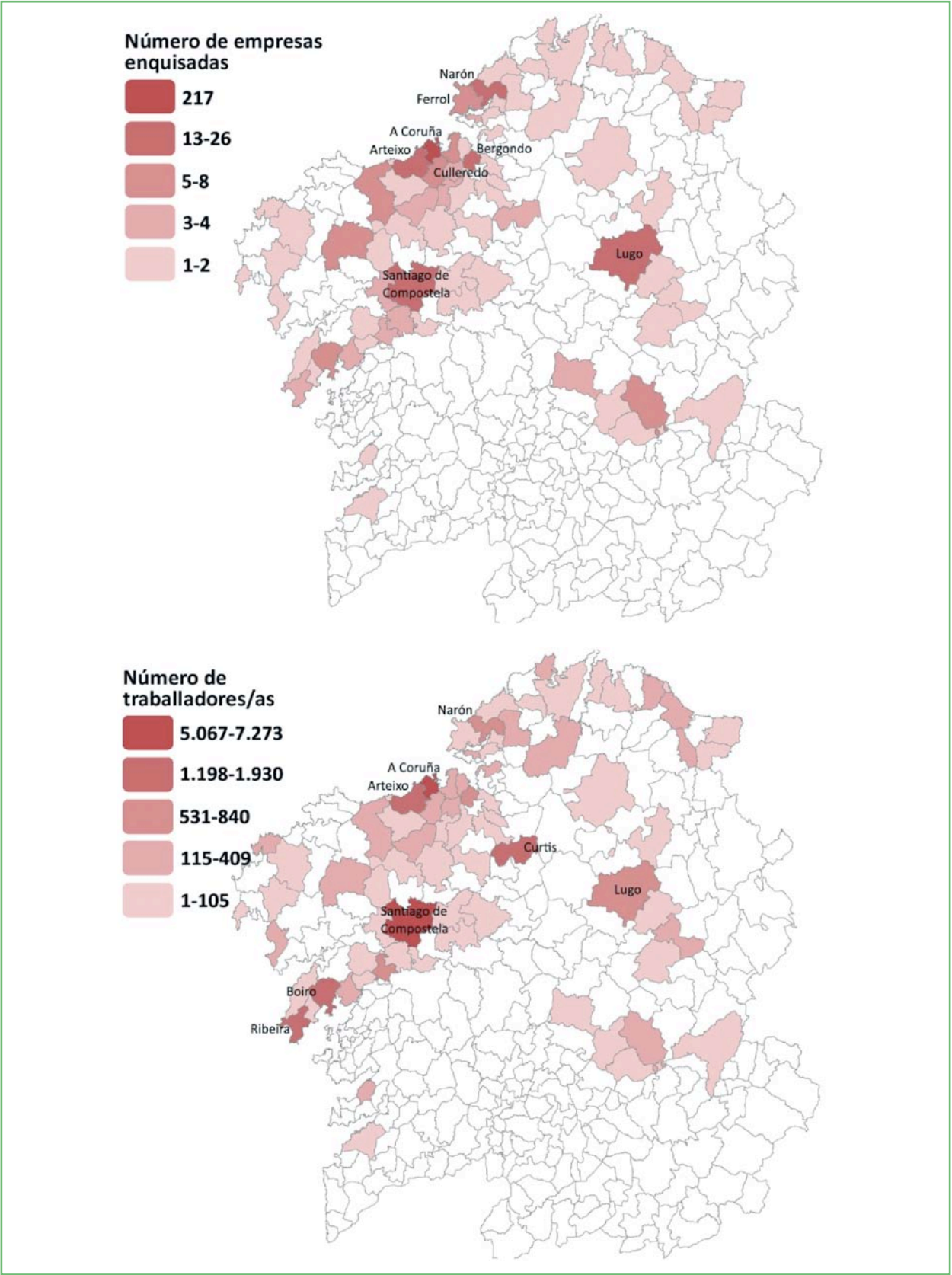
No cadro 4 (gráfico 5) preséntase a distribución xeográfica do total de empresas enquisadas e dos traballadores/as dos seus respectivos cadros de persoal. O municipio da Coruña é o que concentra o maior número de empresas da mostra (217), seguido a bastante distancia por Santiago de Compostela (26), Arteixo (21), Bergondo (18), Narón (14), Lugo (13), Culleredo (8), Ferrol (7), Boiro (6), Oleiros (6), Ribeira (4) e outros municipios (115).

Cadro 4. Clasificación dos 10 concellos con máis empresas enquisadas e con máis traballadores/as					
CONCELLO	Nº de empresas enquisadas	% respecto ao total	CONCELLO	Nº de traballadores/as	% respecto ao total
A Coruña	217	47,69%	A Coruña	7.273	27,10%
Santiago de Compostela	26	5,71%	Santiago de Compostela	5.067	18,88%
Arteixo	21	4,62%	Boiro	1.930	7,19%
Bergondo	18	3,96%	Ribeira	1.585	5,90%
Narón	14	3,08%	Arteixo	1.390	5,18%
Lugo	13	2,86%	Curtis	1.198	4,46%
Culleredo	8	1,76%	Narón	840	3,13%
Ferrol	7	1,54%	Lugo	786	2,93%
Boiro	6	1,32%	Bergondo	690	2,57%
Oleiros	6	1,32%	Padrón	531	1,98%
Ribeira	4	0,88%	Culleredo	409	1,52%
Outros concellos	115 (<5 en cada concello)	25,26%	Outros concellos	5.143 (<300 en cada concello)	19,16%

Fonte: Elaboración propia.

O número de traballadores/as, xeralmente é proporcional ao número de empresas enquisadas, e esta situación obsérvase claramente no caso da Coruña (7.273 empregos) e de Santiago de Compostela (5.067). Non obstante, na información obtida constátase que, en Boiro e Ribeira, o número de empresas entrevistadas é pequeno (6 e 4, respectivamente), pero con moito persoal contratado (1.930 e 1.585, respectivamente).

Gráfico 5. Distribución xeográfica das enquisas por cantidade de enquisas e por número de traballadores e traballadoras



Fonte: Elaboración propia.

No cadro 5 (gráfico 6) móstrase a clasificación das empresas entrevistadas segundo a súa proximidade produtiva ao porto, e esta localización ofrece dous modelos de distribución empresarial completamente diferentes:

- O caso de empresas directamente relacionadas co Porto da Coruña (primeira e segunda liña).
- As empresas de importación/exportación.

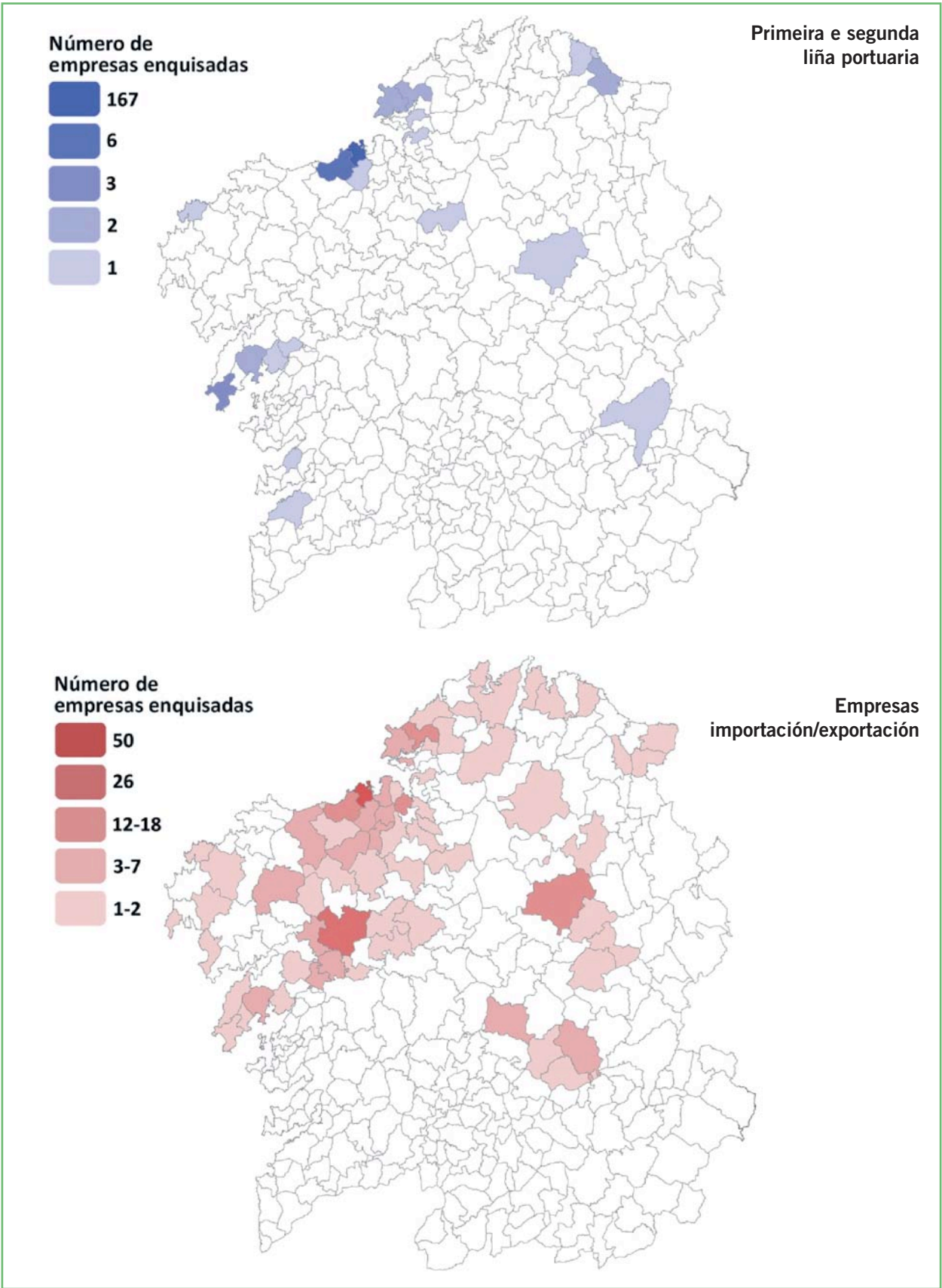
No primeiro caso, obsérvase como o 84,77% de empresas enquisadas teñen a súa razón social no propio municipio da Coruña. As empresas de importación/exportación están, non obstante, máis dispersas xeograficamente, xa que os municipios da Coruña e Arteixo tan só representan o 25,19% de todas as entrevistadas neste estrato.

Sobre esta cuestión conclúese que as actividades de primeira e segunda liña portuarias, é dicir, a maioría, están localizadas no recinto do Porto da Coruña e teñen a súa razón social neste municipio, mentres que as empresas dos diferentes sectores produtivos que utilizan loxística do transporte marítimo nalgunha das súas fases de produción están distribuídas xeograficamente ao longo da provincia da Coruña e zonas limítrofes.

Cadro 5. Clasificación dos concellos con máis empresas enquisadas. Distribución por proximidade produtiva ao porto					
Primeira e segunda liña portuaria			Empresas importación/exportación		
CONCELLO	Nº de empresas enquisadas	% respecto ao total	CONCELLO	Nº de empresas enquisadas	% respecto ao total
A Coruña	167	84,77%	A Coruña	50	19,38%
Arteixo	6	3,05%	Santiago de Compostela	26	10,08%
Ribeira	3	1,52%	Bergondo	18	6,98%
Boiro	2	1,02%	Arteixo	15	5,81%
Ferrol	2	1,02%	Narón	12	4,65%
Foz	2	1,02%	Lugo	12	4,65%
Narón	2	1,02%	Culleredo	7	2,71%
Burela	1	0,51%	Oleiros	6	2,33%
Camariñas	1	0,51%	Ferrol	5	1,94%
Cervo	1	0,51%	Carballo	5	1,94%
Outros concellos	10 (≤1 en cada municipio)	5,08%	Outros concellos	102 (≤5 en cada municipio)	39,53%

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 6. Área xeográfica de influencia das empresas por proximidade produtiva ao porto



Fonte: Elaboración propia.

3.3. Distribución salarial

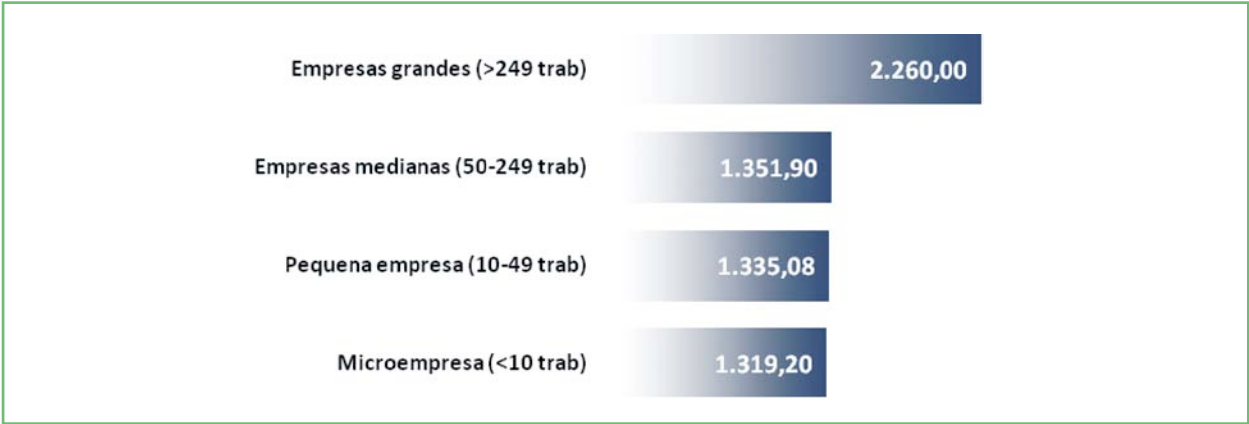
Na enquisa inclúese unha pregunta sobre o salario neto que as empresas entrevistadas declaran pagar mensualmente aos seus traballadores/as. A incorporación desta variable non ten por obxecto realizar unha contrastación deste concepto, xa que en numerosos casos (artes de pesca) as ganancias mensuais flutúan segundo o período e as capturas realizadas, e noutros casos o rango salarial existente é tan amplo que, en vez de indicar unha única resposta, se refire a un intervalo de salarios. Trátase, neste punto, de realizar unha estimación da renda dispoñible por traballador en función do tamaño da empresa e a súa proximidade produtiva ao porto.

No cadro 6 (gráfico 7) indícase o salario mensual por termo medio segundo o tamaño das empresas. A contía percibida está en torno a 1.343 €, sendo case idéntica a cantidade nos estratos de microempresa (1.319 €), pequenas empresas (1.335 €) e empresas medianas (1.351 €). Non obstante, no estrato de empresas grandes nótase unha diferenza moi importante, con incrementos que alcanzan case o 60%. O valor media neste caso é de 2.260 € netos mensuais.

Cadro 6. Salario mensual neto declarado segundo o tamaño das empresas	
	Media en euros
Microempresa (<10 trab)	1.319,20
Pequena empresa (10-49 trab)	1.335,08
Empresas medianas (50-249 trab)	1.351,90
Empresas grandes (>249 trab)	2.260,00
Total	1.343,96

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 7. Salario mensual neto declarado segundo o tamaño das empresas



Fonte: Elaboración propia.

No cadro 7 (gráfico 8) preséntanse os salarios mensuais netos pagados tendo en conta a proximidade produtiva das empresas ao porto. As empresas da primeira liña portuaria pagan un salario mensual neto de 1.617,77 €, seguidas polas de importación/exportación, con 1.323,82 € mensuais, e, por último, as de segunda liña portuaria, con 1.255,79 €.

Cadro 7. Salario mensual neto declarado por proximidade produtiva ao porto	
	Promedio en euros
Primeira liña portuaria	1.617,77
Segunda liña portuaria	1.255,79
Empresas importación/exportación	1.323,82
Total	1.343,96

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 8. Salario mensual neto declarado segundo proximidade produtiva ao porto

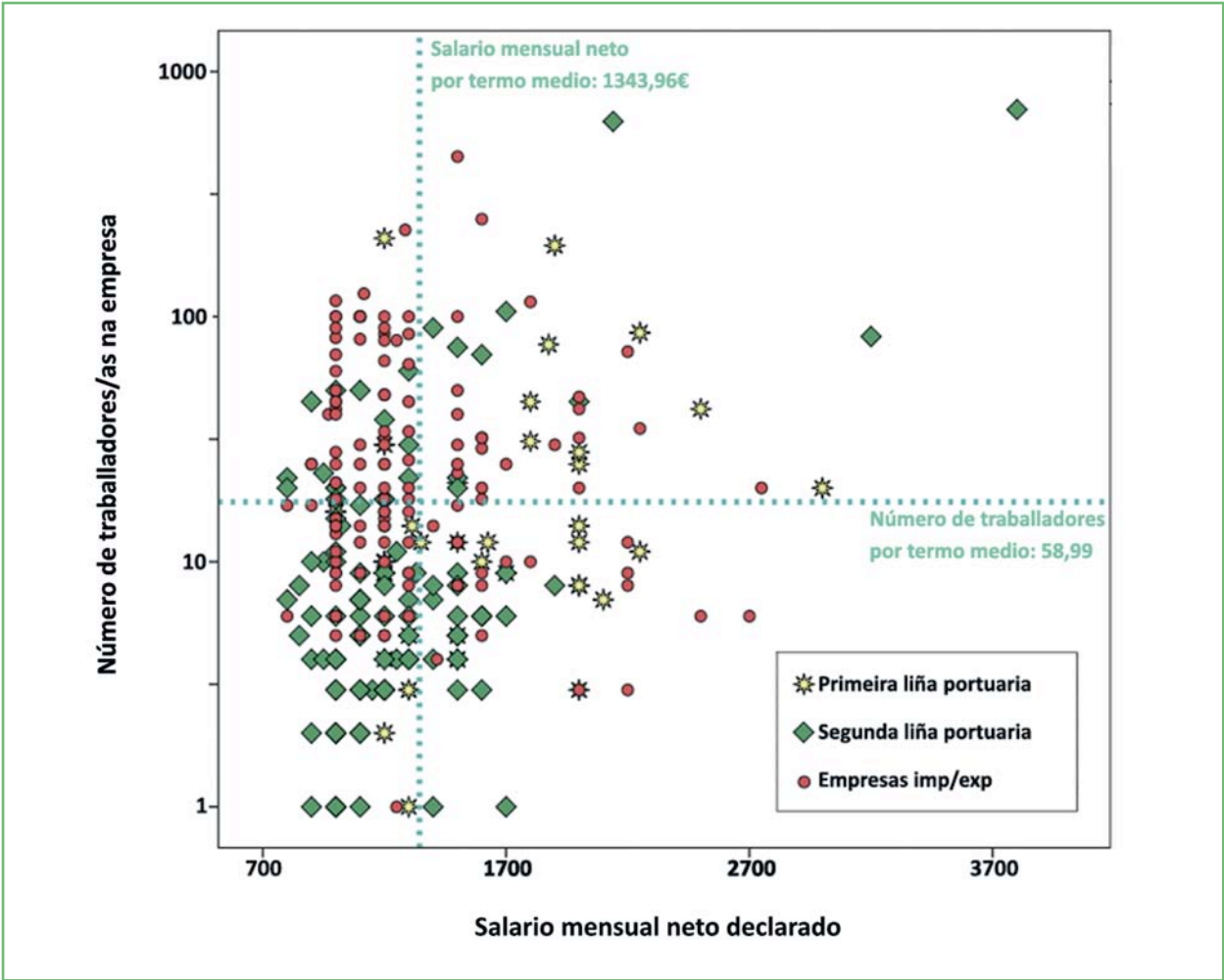


Fonte: Elaboración propia.

Ao realizar unha desagregación por segmentos de negocio (cadro 8), obsérvase como os sectores de “enerxía” e “almacenamento e depósitos” son os que pagan uns salarios netos superiores aos dous mil euros, con 2.670 € e 2.183 €, respectivamente. A estas dúas actividades de segunda liña portuaria séguenlles as actividades de primeira liña, “empresas estibadoras” (1.866,67 €), “armadores” (1.810,36 €) e “empresas amarradoras” (1.800 €). As actividades que menos pagan son: “seguros” (1.100 €), “industria conserveira” (1.100 €), “aprovisionamento de buques” (1.085,71 €) e “acuicultura” (970 €).

No gráfico 9, represéntase a distribución conxunta do número de empregados e empregadas existentes nas empresas da mostra, e o salario mensual neto declarado. De acordo coa información dispoñible, obsérvase como a maior parte das empresas de importación/exportación ocupan posicións inferiores ao salario medio da mostra. As empresas de segunda liña portuaria mostran unha gran variabilidade entre posicións de salarios inferiores á media, e salarios moi superiores (alcanzando dous máximos). Non obstante, as empresas de primeira liña están localizadas case todas con salarios por enriba da media total.

Gráfico 9. Relación entre o salario neto declarado e as empresas segundo a súa proximidade produtiva ao porto e o seu número de empregados e empregadas



Fonte: Elaboración propia.

Cadro 8. Salario medio neto declarado por proximidade produtiva ao porto e segmento de negocio

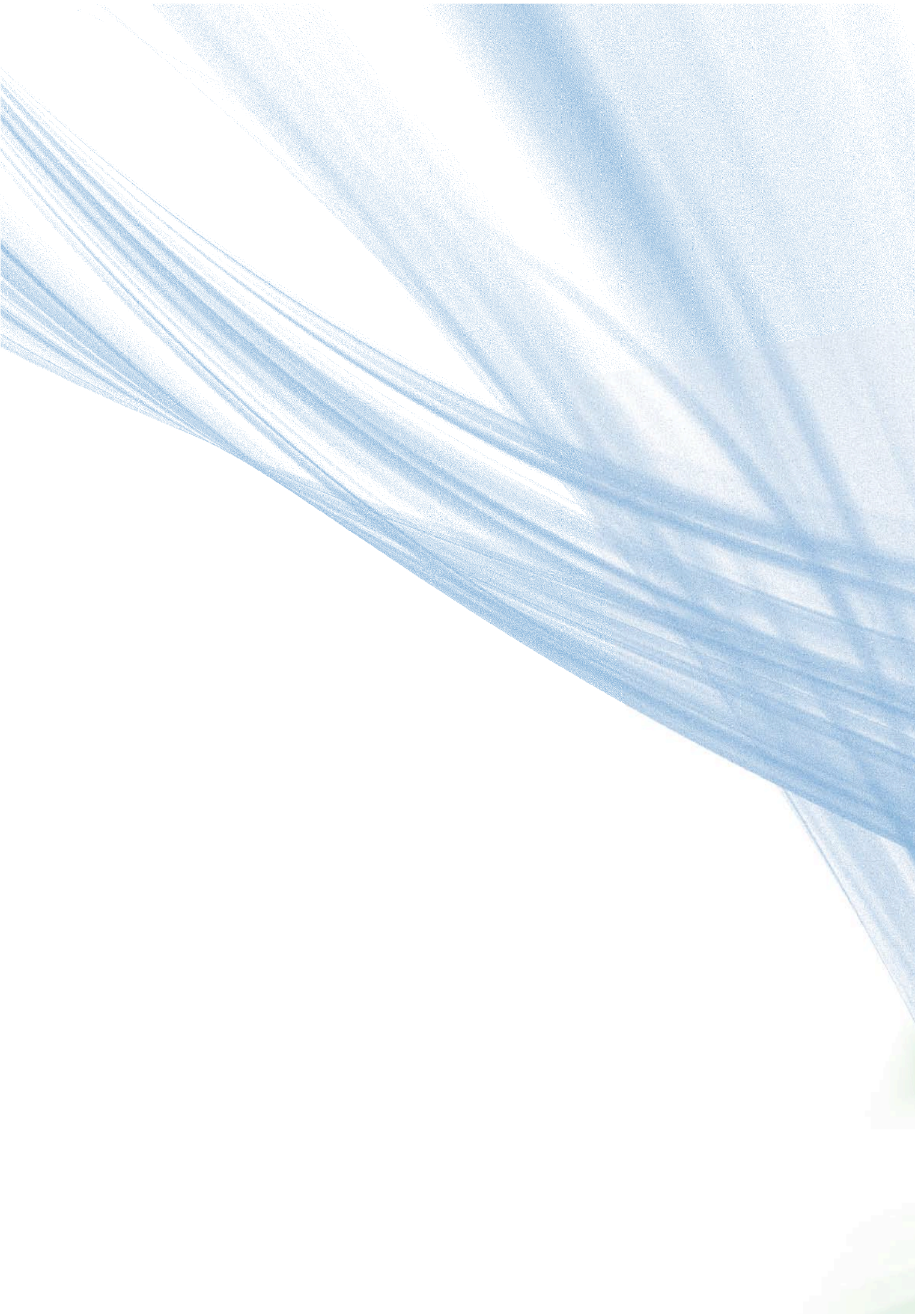
ACTIVIDADE		Salario promedio neto declarado
Enerxía	Segunda liña portuaria	2.670,00
Almacenamento e depósitos	Segunda liña portuaria	2.183,33
Empresas estibadoras	Primeira liña portuaria	1.866,67
Armadores	Primeira liña portuaria	1.810,36
Empresas amarradoras	Primeira liña portuaria	1.800,00
Transporte e loxística	Segunda liña portuaria	1.625,00
Empresas remolcadoras	Primeira liña portuaria	1.625,00
Axentes de alfándegas	Primeira liña portuaria	1.600,00
Prácticos	Primeira liña portuaria	1.600,00
Empresas consignatarias	Primeira liña portuaria	1.592,86
Construción	Empresas importación/exportación	1.461,11
Obras marítimas	Segunda liña portuaria	1.450,00
Outras industrias manufactureiras	Empresas importación/exportación	1.429,56
Industria metalúrxica	Empresas importación/exportación	1.416,67
Empresas transitarias	Primeira liña portuaria	1.400,00
Reparación e mantemento	Segunda liña portuaria	1.396,88
Maquinaria industrial e de automoción, electrónica e telecomunicacións	Empresas importación/exportación	1.385,19
Industria química	Empresas importación/exportación	1.383,33
Industria da alimentación e bebidas	Empresas importación/exportación	1.334,00
Industria madeireira	Empresas importación/exportación	1.252,69
Clubos deportivos	Primeira liña portuaria	1.250,00
Industria téxtil	Empresas importación/exportación	1.227,78
Concesionaria do porto deportivo	Primeira liña portuaria	1.200,00
Industria extractiva	Empresas importación/exportación	1.191,67
Comercio por xunto	Empresas importación/exportación	1.146,15
Frigoríficos	Segunda liña portuaria	1.137,75
Comercializadora de peixe	Segunda liña portuaria	1.131,15
Asesoramento e intermediación	Segunda liña portuaria	1.100,00
Seguros	Segunda liña portuaria	1.100,00
Industria conserveira	Empresas importación/exportación	1.100,00
Aprovisionamento de buques	Segunda liña portuaria	1.085,71
Acuicultura	Empresas importación/exportación	970
Explotación de instalacións portuarias	Segunda liña portuaria	n/d
Organismos públicos	Primeira liña portuaria	n/d

Primeira liña portuaria

Segunda liña portuaria

Empresas importación/exportación

Fonte: Elaboración propia.





CAPÍTULO 4

Situación do mercado laboral

CAPÍTULO 4

Situación do mercado laboral

4.1. Estabilidade laboral

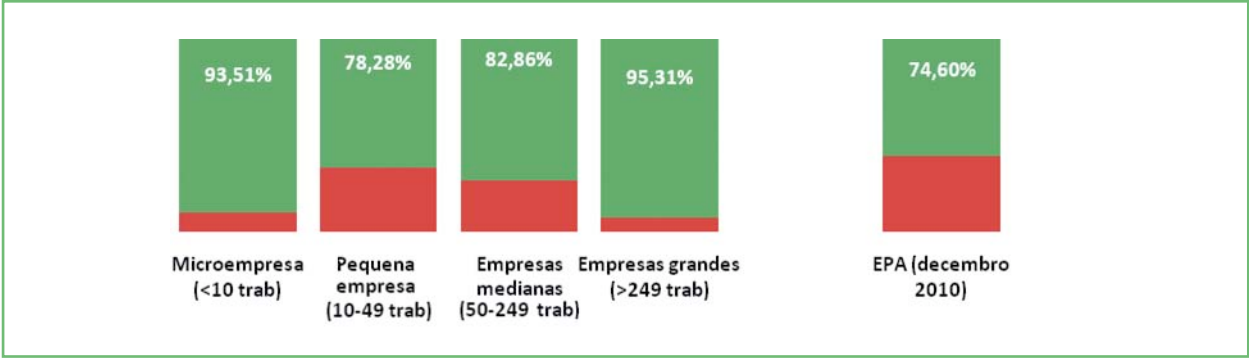
Neste informe dedicouse un esforzo especial a estudar as distintas modalidades contractuais dos traballadores e traballadoras, así como a variación do cadro de persoal nas empresas enquisadas, co obxecto de dispoñer de información sobre os cambios experimentados no persoal contratado.

Respecto á situación do mercado laboral, analizouse a estabilidade laboral do persoal contratado polas empresas enquisadas no ámbito da primeira e segunda liña portuaria. Os resultados preséntanse atendendo ao tamaño das empresas (cadro 9, gráfico 10), e obsérvase que o nivel de estabilidade laboral é maior no caso das microempresas (co 93,51% de fixos sobre o total) e nas empresas grandes (co 95,31%); non obstante, o estrato de pequenas empresas é o que presenta un maior grao de temporalidade na contratación (co 78,28%). Pero, se se comparan estes datos coa información facilitada pola Enquisa de Poboación Activa (EPA decembro de 2010), obsérvase que o persoal contratado en empresas relacionadas co porto ten un nivel de estabilidade laboral moi superior, e de media alcanza 14,19 puntos porcentuais respecto á información dispoñible a nivel nacional.

Cadro 9. Porcentaxe de empregos fixos sobre o total de postos de traballo atendendo a tamaño das empresas (primeira e segunda liña portuaria)		
	Promedio	Desv. Típica
Microempresa (<10 trab.)	93,51%	17,03%
Pequena empresa (10-49 trab.)	78,28%	29,87%
Empresas medianas (50-249 trab.)	82,86%	23,58%
Empresas grandes (>249 trab.)	95,31%	5,59%
Total	88,79%	22,31%
Media EPA (dec. 2009)	74,60%	n/d

Fonte: INE, elaboración propia.

Gráfico 10. Porcentaxe de empregos fixos sobre o total de postos de traballo atendendo ao tamaño das empresas (primeira e segunda liña portuaria)



Fonte: Elaboración propia.

No cadro 10 analízase a información dispoñible con respecto á proximidade produtiva das empresas ao porto e o efecto sobre a porcentaxe de empregos fixos. Os datos obtidos permiten afirmar que os empregos fixos na segunda liña portuaria alcanzan o 91,58% do total, mentres que nas de primeira liña só é do 82,38%, é dicir, case dez puntos porcentuais por debaixo.

Cadro 10. Porcentaxe de traballadores/as fixos sobre total de traballadores/as

	Media	Desv. Típica
Primeira liña portuaria	82,38%	26,97%
Segunda liña portuaria	91,58%	19,39%
Total	88,79%	22,31%

Fonte: Elaboración propia.

No cadro 11 afóndase na actividade particular das empresas e obtéñense porcentaxes máximas de estabilidade laboral (100% de traballadores e traballadoras fixos) no caso dos organismos públicos, prácticos, empresas transitarias, frigoríficos e seguros.

Cadro 11. Clasificación de segmentos de negocio por porcentaxe de traballadores/as fixos na empresa		
ACTIVIDADE		% de traballadores/as fixos sobre o total
Organismos públicos		100,00%
Prácticos		100,00%
Empresas transitarias		100,00%
Frigoríficos		100,00%
Seguros		100,00%
Enerxía		98,40%
Clubs deportivos		96,67%
Comercializadora de peixe		92,60%
Concesionaria do porto deportivo		92,59%
Almacenamento e depósitos		90,65%
Empresas amarradoras		90,32%
Transporte e loxística		89,33%
Reparación e mantemento		89,18%
Empresas consignatarias		88,32%
Asesoramento e intermediación		87,43%
Aprovisionamento de buques		86,11%
Obras marítimas		86,03%
Axentes de aduanas		85,00%
Empresas estibadoras		76,34%
Armadores		70,15%
Empresas remolcadoras		53,13%
Explotación de instalacións portuarias		n/d

Primeira liña portuariaSegunda liña portuaria

Fonte: Elaboración propia.

4.2. Variación experimentada nos cadros de persoal das empresas (altas e baixas laborais)

A demanda de man de obra por parte das empresas da Coruña e zonas limítrofes é moi significativa e afecta amplamente á situación socioeconómica da rexión. As teorías económicas máis relevantes sinalan que a creación de emprego e a formación da man de obra causan, xunto a outros condicionantes conxunturais e cíclicos, o desenvolvemento da comunidade, e concrétanse en variables medibles tales como:

- O crecemento económico
- O aumento da renda familiar
- As melloras do benestar
- A dinamización do territorio

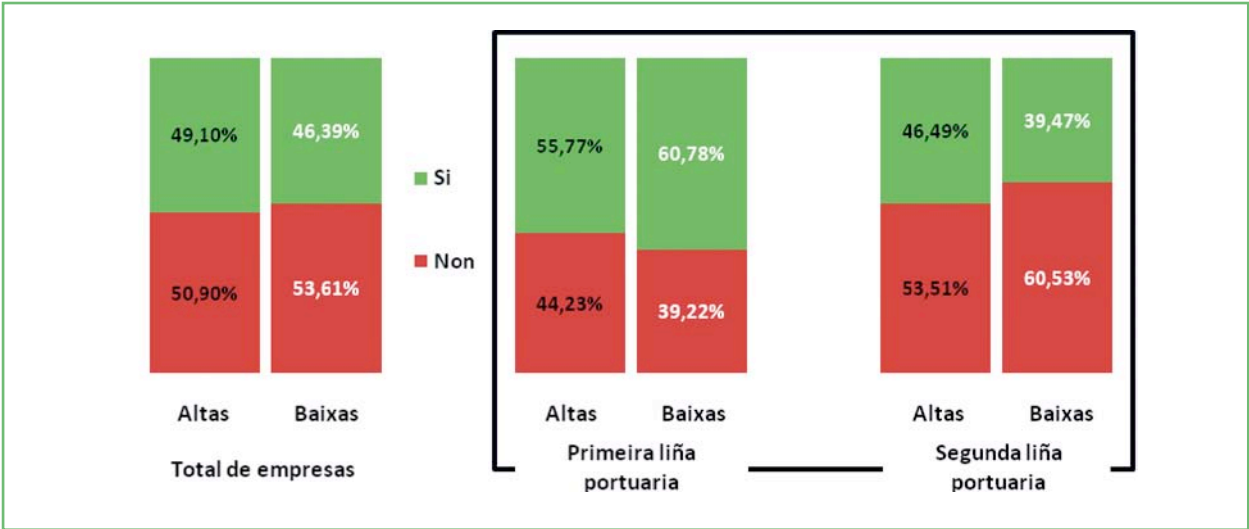
As altas e baixas de traballadores/as representan un papel destacado na creación neta de emprego e, máis concretamente, no aumento do beneficio e das empresas. Na enquisa tratouse este tema cunha gran rigorosidade. Para poder enfocar esta cuestión en profundidade, fixéronselles varias

Cadro 12. No último ano, ¿deu de alta/baixa algún traballador/a? (Distribución por proximidade produtiva ao porto)

	Total de empresas		Primeira liña portuaria		Segunda liña portuaria	
	Altas	Baixas	Altas	Baixas	Altas	Baixas
Si	49,10%	46,39%	55,77%	60,78%	46,49%	39,47%
Non	50,90%	53,61%	44,23%	39,22%	53,51%	60,53%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 11. No último ano, ¿deu de alta/baixa a algún traballador/a?. (Distribución por proximidade produtiva ao porto)



Fonte: Elaboración propia.

preguntas ás empresas entrevistadas, respecto ás altas e baixas no último ano e á contía total en cada un destes puntos.

No cuestionario realízase a pregunta coa resposta de tipo binario:

“No último ano, ¿deu de alta/baixa algunha persoa na súa empresa?”

Os resultados móstranse no cadro 12 (gráfico 11) tendo en conta a proximidade produtiva das em-presas ao porto. O cadro 13 (gráfico 12) presenta os resultados segundo o tamaño das empresas.

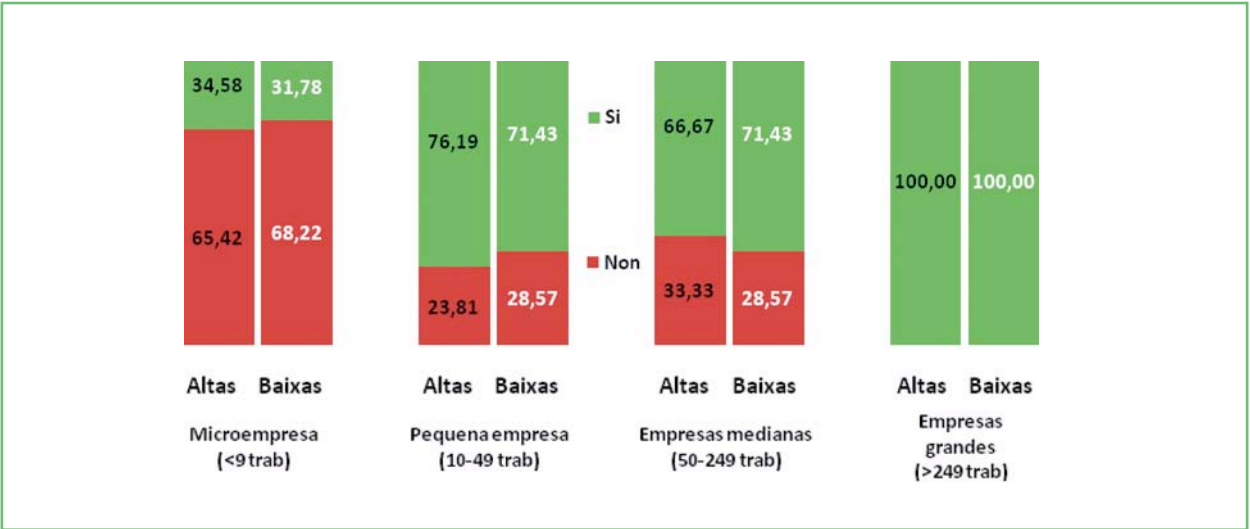
A información obtida permite afirmar que no último ano, no grupo de empresas de primeira liña, o 55,77% delas tiveron altas nos seus cadros de persoal, mentres que nas de segunda liña, só o 46,49% incorporaron nova man de obra. Así mesmo, o primeiro grupo de empresas tamén tivo un importante porcentaxe de baixas, co 60,78% (situación manifestada anteriormente ao anali-zar a temporalidade), mentres que nas localizadas en segunda liña as baixas alcanzaron o 39,47%.

Cadro 13. No último ano, ¿deu de alta/baixa algún traballador/a? (Distribución por tamaño de empresa)

	Microempresa (<10 trab)		Pequena empresa (10-49 trab)		Empresas medianas (50-249 trab)		Empresas grandes (>249 trab)	
	Altas	Baixas	Altas	Baixas	Altas	Baixas	Altas	Baixas
Si	34,58%	31,78%	76,19%	71,43%	66,67%	71,43%	100,00%	100,00%
Non	65,42%	68,22%	23,81%	28,57%	33,33%	28,57%	0,00%	0,00%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 12. No último ano, ¿deu de alta/baixa a algún traballador/a? (Distribución por tamaño de empresa)



Fonte: Elaboración propia.

Cadro 14. Media de altas/baixas de traballadores e traballadoras por tamaño da empresa e proximidade produtiva ou porto

	Altas	Baixas
Total de empresas de primeira e segunda liña portuaria	4,81	4,55
Primeira liña portuaria	6,07	5,86
Segunda liña portuaria	4,15	2,94
Microempresa (<10 trab.)	1,31	2,38
Pequena empresa (10-49 trab.)	6,84	5,97
Empresas medianas (50-249 trab.)	7,30	6,17
Empresas grandes (>249 trab.)	20,33	15,33

Fonte: Elaboración propia.

Parece bastante razoable a situación de que a crise actual afectase en maior medida ás empresas de primeira liña portuaria, xa que procederon a maiores porcentaxes de baixas que de altas, tendencia oposta á das empresas de segunda liña, que mostraron unha maior creación de emprego.

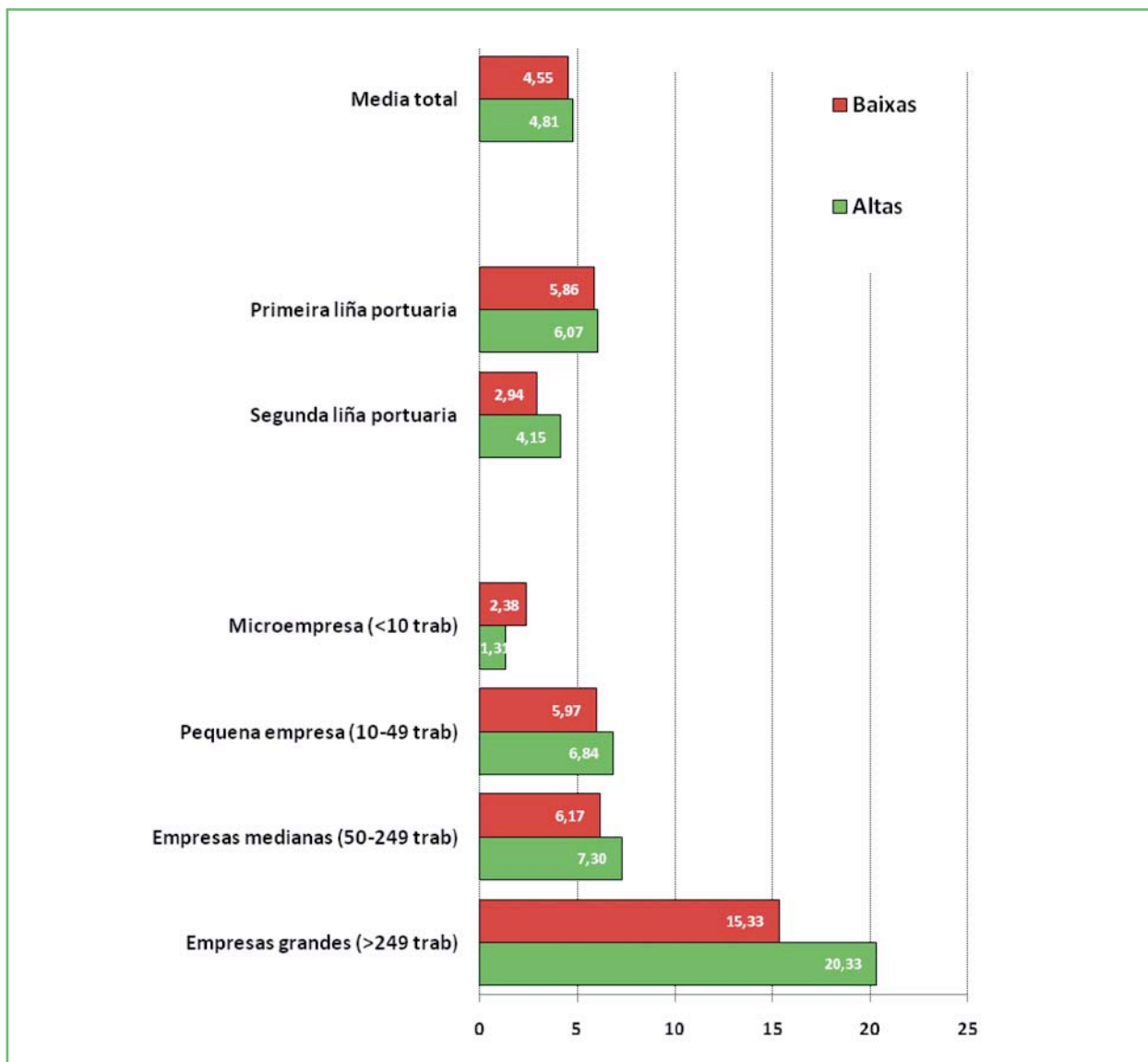
Coa información dispoñible, obsérvase como a porcentaxe total de empresas que deron de alta traballadores/as (49,10%) é lixeiramente superior á daquelas empresas que tiveron baixas (46,39%). No cuestionario, tamén se formulou a seguinte pregunta:

“¿Cantos traballadores/as foron dados de alta ou de baixa durante o último ano?”

No cadro 14 (gráfico 13) móstrase a información da media de altas/baixas de traballadores/as por tamaño das empresas e proximidade produtiva ao porto. Os datos obtidos son moi significativos da dinámica que supoñen as grandes obras de infraestruturas, onde a grande empresa é a que mostra a maior demanda de emprego en termos netos.

Ao analizar a información dispoñible sobre o número de persoas dadas de alta/baixa segundo o tamaño das empresas, resultan reveladoras as diferenzas na mobilidade laboral no seo das empresas enquisadas. As microempresas son as que mostran unha dinámica de destrución de emprego máis acentuada (2,38 empregos dados de baixa, fronte a 1,31 de alta). O resto de estratos presenta unha tendencia clara cara á creación de emprego, co caso salientable das empresas grandes, que crearon unha media de 20,33 postos de traballo, fronte aos 15,33 da media de baixas.

Gráfico 13. Media de altas/baixas de traballadores e traballadoras por tamaño da empresa e proximidade produtiva ao porto



Fonte: Elaboración propia.

Cando se observan os datos pola localización produtiva respecto ao porto, obsérvase unha diferenza importante entre as empresas da primeira liña portuaria respecto ás que realizan a súa actividade en segunda liña. Mentres que as primeiras rexistran un volume similar de altas e baixas, as outras mostraron unha dinámica de creación de emprego moito maior. As persoas dadas de alta por termo medio nas empresas de segunda liña son 4,15, cifra moi superior aos 2,94 que foron dados de baixa por termo medio.

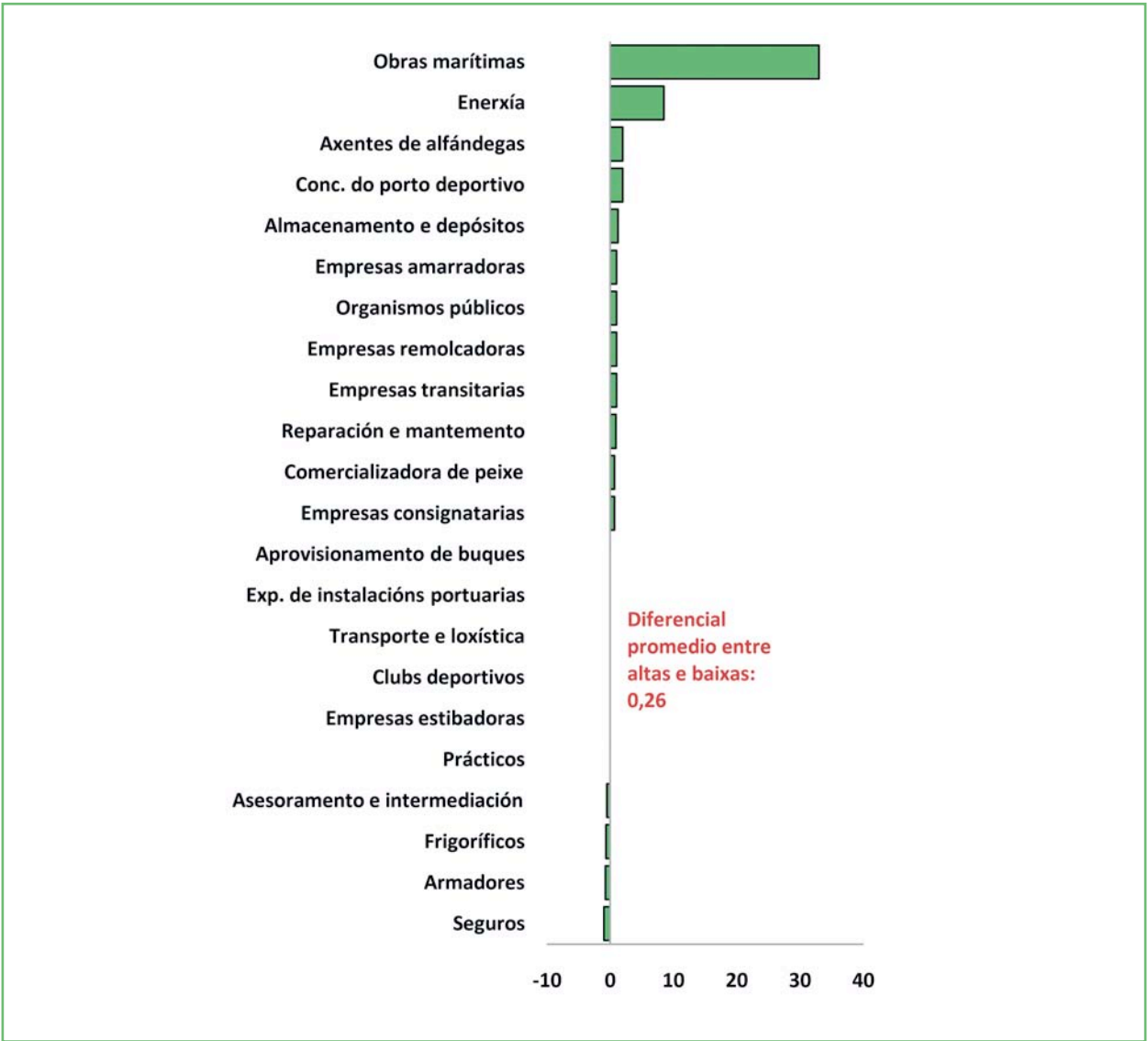
Tamén se analizou a información tendo en conta o segmento de negocio das empresas. O obxectivo neste caso é poder determinar cales son os sectores específicos con maior dinamismo na creación e destrución de emprego. Os resultados (cadro 15, gráfico 14) mostran como o sector de obras marítimas é o que máis empregos creou, cun diferencial positivo de 33 postos de traballo, seguido polo sector da enerxía, con 8,5, concesionarias do porto deportivo e axentes de alfándegas con 2, almacenamento e depósitos con 1,25, empresas transitarias, de remolcadores, organismos públicos e amarradores con 1.

Cadro 15. Diferencial da media entre altas e baixas de traballadores/as por segmento de negocio		
ACTIVIDADE		Diferencial (altas menos baixas)
Obras marítimas		33,00
Enerxía		8,50
Concesionaria do porto deportivo		2,00
Axentes de alfándegas		2,00
Almacenamento e depósitos		1,25
Empresas transitarias		1,00
Empresas remolcadoras		1,00
Organismos públicos		1,00
Empresas amarradoras		1,00
Reparación e mantemento		0,94
Comercializadora de peixe		0,70
Empresas consignatarias		0,67
Prácticos		0,00
Empresas estibadoras		0,00
Clubs deportivos		0,00
Transporte e loxística		0,00
Explotación de instalacións portuarias		0,00
Aprovisionamento de buques		0,00
Asesoramento e intermediación		-0,50
Frigoríficos		-0,66
Armadores		-0,77
Seguros		-1,00

Primeira liña portuaria Segunda liña portuaria

Fonte: Elaboración propia.

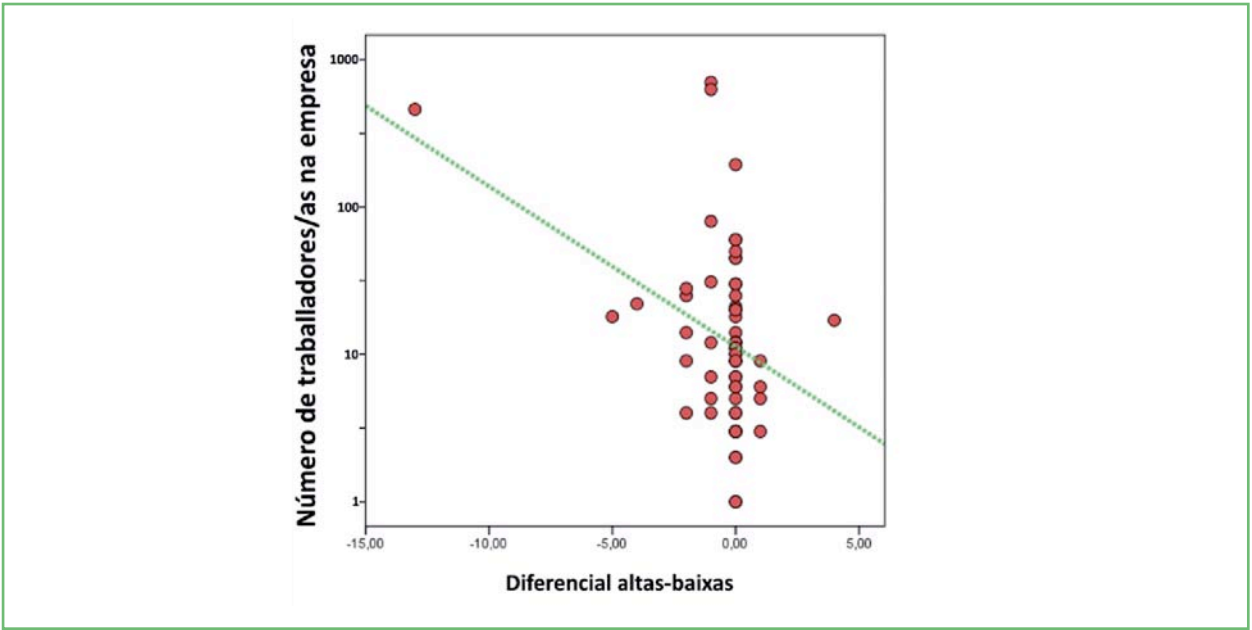
Gráfico 14. Diferencial da media entre altas e baixas de traballadores/as por segmento de negocio



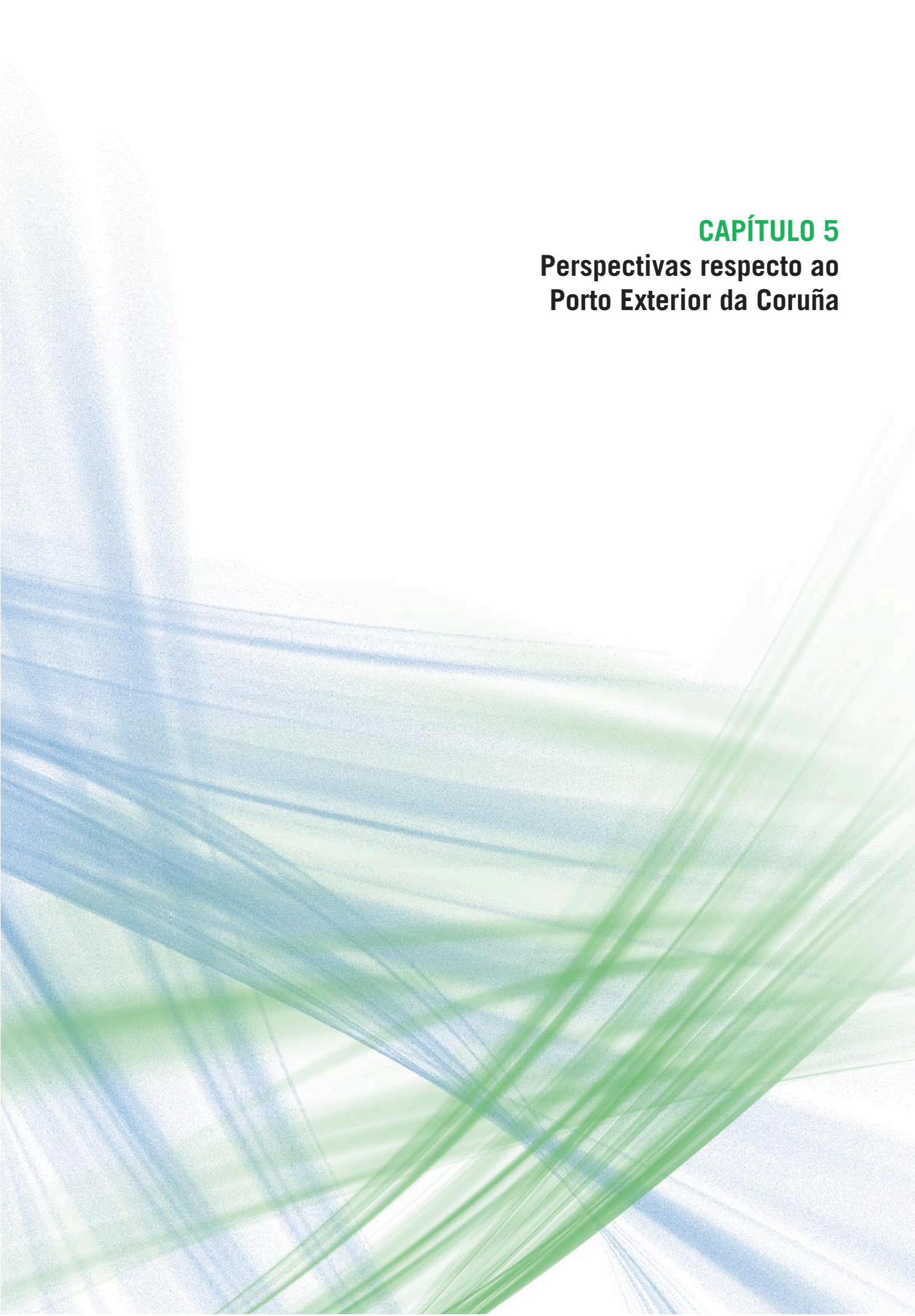
Fonte: Elaboración propia.

Por último, para analizar a hipótese de se as empresas con maior número de persoas nos seus cadros de persoal son as que crean máis emprego, estudouse a relación existente entre as empresas por tamaño e o diferencial entre altas e baixas realizadas no último ano. Os resultados móstranse no gráfico 15, onde se pode observar que existe unha débil tendencia ($R^2 = 0,136$) a que se produzan máis altas que baixas, canto maior sexa a man de obra empregada.

Gráfico 15. Relación diferencial de altas-baixas co número de empregados e empregadas nas empresas enquisadas



Fonte: Elaboración propia.

The background of the page features a series of overlapping, flowing lines in shades of light blue and green. These lines originate from the bottom left and sweep upwards and to the right, creating a sense of movement and depth. The lines vary in opacity, with some appearing more solid and others more ethereal, blending into the white background.

CAPÍTULO 5

Perspectivas respecto ao Porto Exterior da Coruña

CAPÍTULO 5

Perspectivas respecto ao Porto Exterior da Coruña

5.1. Introducción

Este capítulo analiza a influencia que o Porto Exterior de Punta Langosteira pode ter sobre os diferentes aspectos relacionados coa contratación laboral e a organización da produción nas empresas entrevistadas. Os resultados obtidos mostran a opinión e as previsións do impacto económico manifestadas polo empresariado.

Realizáronse dous tipos de preguntas que teñen como obxectivo obter información sobre o impacto económico nas empresas coa apertura do Porto Exterior. As respostas puntuáronse de 1 ao 10.

- O primeiro fai referencia á cualificación das perspectivas:
 - Para a súa propia empresa, e
 - Para a área de influencia xeográfica
 - Municipio da Coruña e arredores, fundamentalmente para o caso de actividades de primeira e segunda liña portuaria
 - Provincia da Coruña e zonas limítrofes para o caso de actividades de importación/exportación
- O segundo grupo contempla os aspectos que o empresariado considera relevantes en relación co novo Porto Exterior:
 - Para a súa propia empresa
 - Para a súa área de influencia xeográfica

5.2. Cualificación de perspectivas

O obxectivo deste punto consiste en afondar nas perspectivas das empresas, en xeral, cando se poña en marcha a grande infraestrutura do Porto Exterior. No cuestionario pregúntaselle ao empresariado por este tema, e fórmulanse sete posibles respostas:

“¿Que perspectivas económicas para a súa empresa e para a súa área de influencia xeográfica espera coa apertura do Porto Exterior da Coruña?”

- Excelentes
- Boas
- Boas con condicións
- Igual/non influirá
- Regulares
- Malas
- Non sabe/No contesta

Nos cadros 16 e 17 (gráfico 16) preséntanse os resultados para as empresas e tamén para a súa área xeográfica de influencia. Á vista dos resultados obtidos, pódese afirmar que, en media, o empresariado enquisado ve mellores perspectivas para a área xeográfica de influencia da súa empresa (7,29 “boas”) que para a súa propia empresa (5,92 “boas con condicións”); en calquera caso, a información obtida manifesta unha visión optimista das perspectivas económicas, xa que o 45,60% no caso das propias empresas e o 75,43% no caso da área xeográfica de influencia ven as perspectivas como “boas, con condicionantes”, “boas” ou “excelentes”.

Cadro 16. ¿Que perspectivas ve para a súa empresa coa próxima apertura do Porto Exterior da Coruña?		
Excelentes	3,47%	45,60%
Boas	9,26%	
Boas, con condicionantes	32,87%	
Iguais/Non influirá	46,30%	
Regulares	2,08%	2,77%
Malas	0,69%	
Non sabe/Non contesta	5,32%	
Puntuación media do 1 ao 10*	5,92	

* Codificación: “excelentes” = 10; “boas” = 7,5; “boas con condicionantes” = 6,5; “Iguais, nula incidencia” = 5; “regulares” = 2,5; “malas” = 1

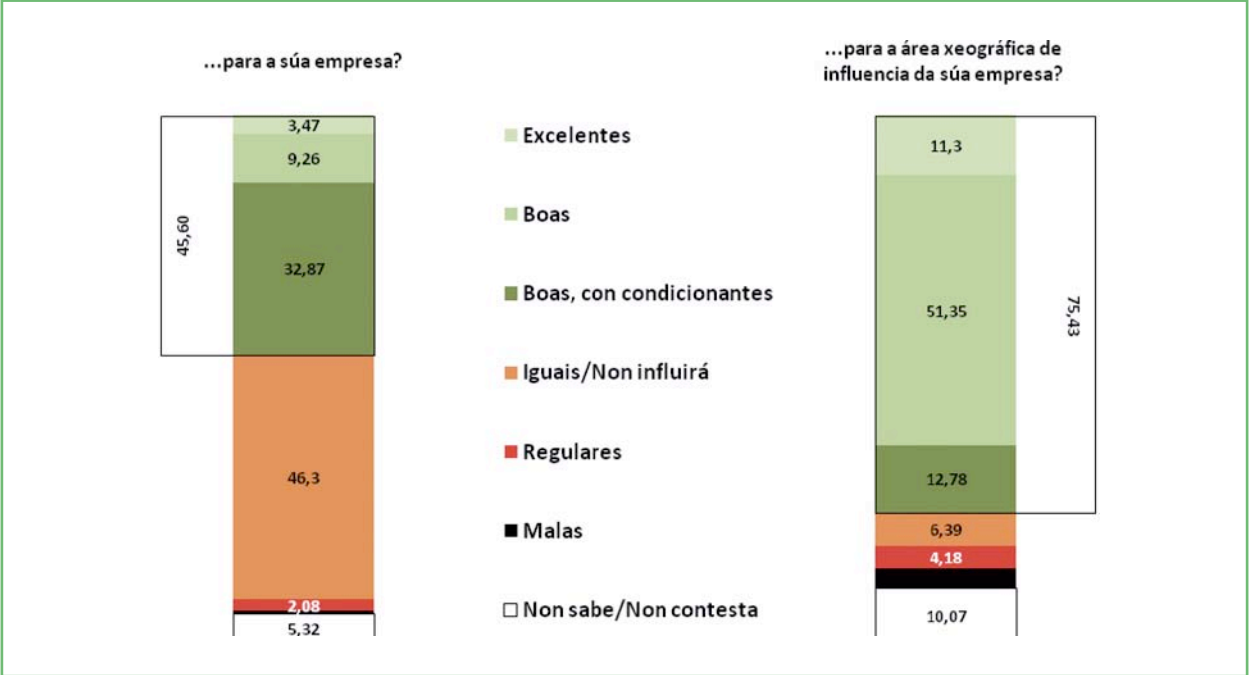
Fonte: Elaboración propia.

Cadro 17. ¿Que perspectivas ve para a área xeográfica de influencia da súa empresa coa próxima apertura do porto Exterior da Coruña?

Excelentes	11,30%	75,43%
Boas	51,35%	
Boas, con condicionantes	12,78%	
Iguais/Non influirá	6,39%	8,11%
Regulares	4,18%	
Malas	3,93%	
Non sabe/Non contesta	10,07%	
Puntuación media do 1 ao 10*	7,29	

* Codificación: "excelentes" = 10; "boas" = 7,5; "boas con condicionantes" = 6,5; "Iguais, nula incidencia" = 5;"regulares" = 2,5; "malas" = 1
Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 16. ¿Que perspectivas ve para a área xeográfica de influencia da súa empresa coa próxima apertura do Porto Exterior da Coruña?



Fonte: Elaboración propia.

É importante sinalar, non obstante, que existe unha elevada porcentaxe de escepticismo sobre a influencia que terá o Porto Exterior na actividade das propias empresas, o 46,30% declaran que as perspectivas serán “iguais/non influirá”.

A situación é moi distinta cando se analiza a percepción acerca do impacto económico que o Porto Exterior pode ter na área xeográfica de influencia. Neste caso só o 6,39% do empresariado opina que a situación será “igual/non influirá” e o 8,11% “regulares” ou “malas”.

Coa información dispoñible, pódese afirmar que as empresas son moito máis optimistas sobre o impacto económico que terá o Porto Exterior na súa área xeográfica de influencia que nelas mesmas. Poderíase afirmar que esta perspectiva é un indicador da distinta visión entre as vantaxes que poden xerar as novas instalacións portuarias e as expectativas individuais de cada empresa.

5.3. Aspectos relevantes do impacto do Porto Exterior da Coruña

Neste punto codificáronse de modo individualizado e cunha metodoloxía rigorosa as opinións e avaliacións concretas de cada unha das empresas enquisadas respecto á apertura do Porto Exterior da Coruña.

No cuestionario realizáronselles dúas preguntas aos empresarios/as e formuláronse seis posibles respostas:

“¿Que aspectos relevantes pode ter para a súa empresa a próxima apertura do Porto Exterior da Coruña”?

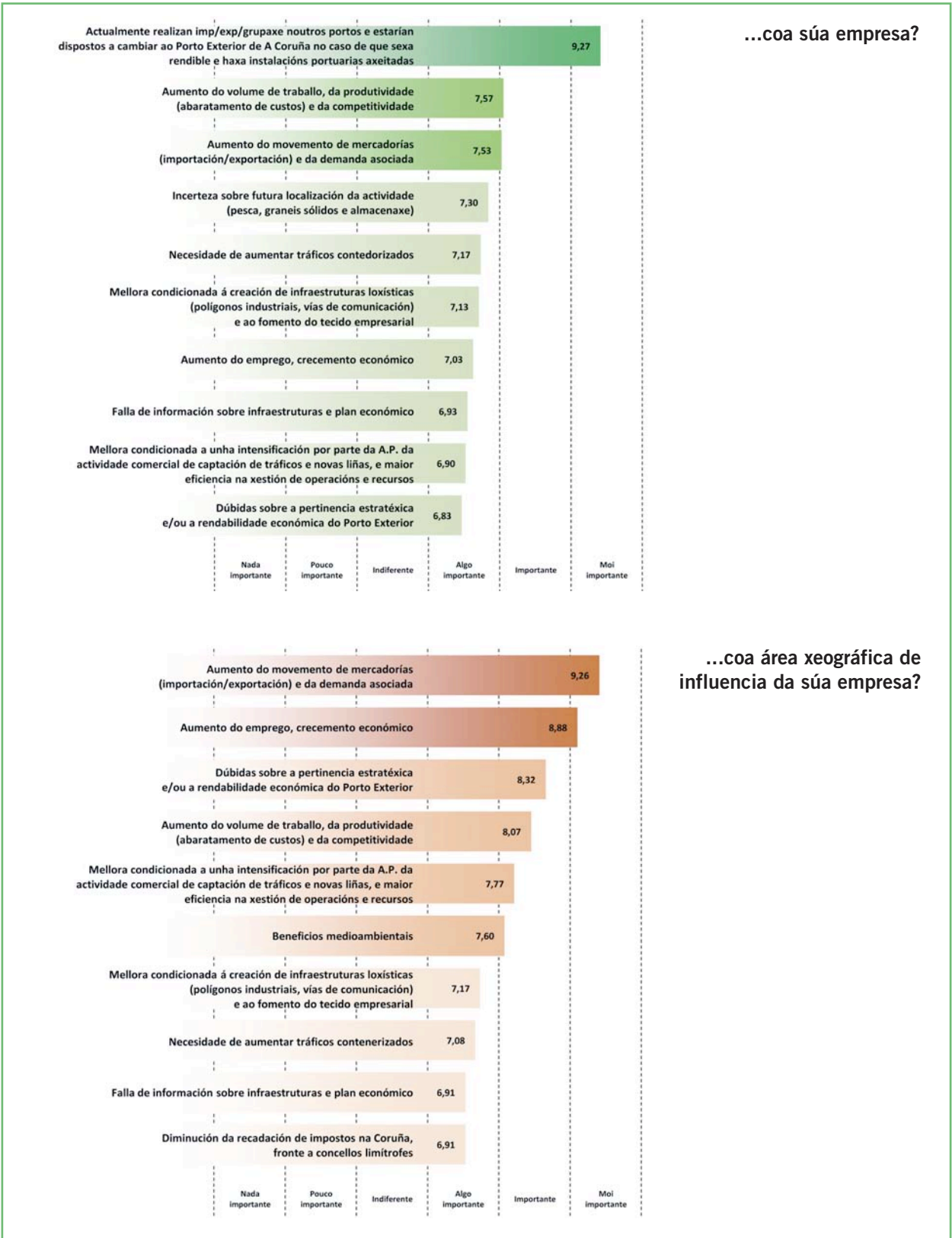
“¿Que aspectos signifiactivos pode ter para a súa área xeográfica de influencia a próxima apertura do Porto Exterior da Coruña”?

- Moi importante
- Importante
- Algo importante
- Indiferente
- Pouco importante
- Nada importante

As respostas ás preguntas abertas, ordenadas en función da súa reiteración, móstranse no gráfico 17. As respostas puntuáronse de 1 a 10. Os resultados mostran diferenzas considerables entre os aspectos específicos considerados máis relevantes para as propias empresas e para a área de influencia.

A información facilitada nas entrevistas, nalgúns casos mostra repercusións positivas do impacto das novas instalacións portuarias no tecido empresarial de primeira e segunda liña e nas empresas de importación/exportación, pero tamén mostran certa debilidade no mapa de fortalezas.

Gráfico 17. ¿Que aspectos considera relevantes* na relación do futuro Porto Exterior da Coruña...



* 1,25-2,5 = “Nada importante”; 2,5-3,75 = “Moi pouco importante”; 3,75-5 = “Pouco importante”; 5-6,25 = “Indiferente”; 6,25-7,5 = “Algo importante”; 7,5-8,75 = “Importante”; 8,75-10 = “Moi importante”

Os aspectos considerados máis relevantes son:

- **Actualmente realizan importación/exportación/grupaxe noutros portos e estarían dispostos a cambiar ao Porto Exterior da Coruña en caso de que sexa rendible e haxa instalacións portuarias.**
Este aspecto, expresado de forma reiterada en numerosos casos, xorde a partir da realidade loxística actual nas operacións de importación/exportación realizadas polas empresas enquisadas das provincias da Coruña e zonas limítrofes. Deste modo, numerosas empresas expresan que actualmente teñen un exceso de custos de transporte por estrada derivado da utilización de portos afastados do seu lugar de produción. Concretamente, menciónanse os portos de Vigo, Bilbao e mesmo Barcelona e Valencia, porto este último que parece estar especializado en operacións de grupaxe, co obxecto de rendibilizar o espazo contedorizado de cara a volumes importantes de operación. As empresas expresaron cunha cualificación de “moi importante” esta epígrafe na influencia sobre a propia empresa (non mencionaron este concepto para a área de influencia xeográfica). A información obtida mostra que, de se habilitaren os medios necesarios, estarían dispostas a cambiar a súa operativa loxística neste sentido.
- **Aumento do volume de traballo, da produtividade (abaratamento de custos) e da competitividade.**
O empresariado expresa así a posibilidade de expandir o seu volume de negocio, ben por medio da adquisición de novas instalacións en polígonos industriais próximos ao porto (caso das empresas que se sitúan en Morás), ben por medio da constitución como empresa de servizos para o uso da nova dársena, ou ben a través do aumento da produción desde a mesma factoría ou a través de subcontratacións ou actividades subsidiarias.
Puntúase como “importante” no caso do impacto neste aspecto respecto á propia empresa, e tamén respecto á área xeográfica de influencia.
- **Aumento do movemento de mercadorías (importación/exportación) e da demanda asociada.**
As empresas enquisadas que indicaron este impacto refírense á estimación de que o Porto Exterior produza, efectivamente, un relanzamento da proxección exterior da súa produción e, a través del, se produza unha reactivación económica traducida nun aumento da oferta no hínterland do Porto Exterior.
Este aspecto cualifícase como “importante” no caso da incidencia na propia empresa enquisada e como “moi importante” no caso da incidencia na área xeográfica de influencia.
- **Incerteza sobre a localización da actividade (pesca, graneis sólidos e almacenaxe).**
As empresas que indicaron este aspecto son, na súa maior parte, do sector da pesca de baixura e de arrastre. Pero tamén figuran algunhas empresas relacionadas co almacenamento de graneis que mostran certa preocupación pola posibilidade de que o Porto Interior da Coruña acabe deslocalizando todas as actividades cara ao Porto Exterior, o que lles causaría custos que posiblemente non estivesen en condicións de asumir.
Este concepto é cualificado unicamente desde a perspectiva do impacto na propia empresa coa avaliación de “algo importante”.
- **Necesidade de aumentar tráfico contedorizados.**
Algunhas empresas entrevistadas sinalaron o seu interese na mellora da capacidade da terminal de contedores existente no Porto Interior, ou mesmo na instalación dunha nova terminal deste tipo de tráfico no Porto Exterior. Independentemente da idoneidade ou non da localización para este tipo de tráfico, as empresas mostran unha gran predisposición para utilizaren este medio loxístico como vehículo de exportación/importación, operacións que teñen que realizar en portos moi afastados da súa situación, cos custos engadidos que iso implica.
Tanto nas propias empresas como na área xeográfica de influencia este concepto puntúase como “algo importante”.

- **Mellora condicionada á creación de infraestruturas loxísticas (polígonos industriais, vías de comunicación e ao fomento do tecido empresarial).**

As melloras que se esperan coa posta en funcionamento do Porto Exterior de Punta Langosteira non se levarán a cabo a non ser pola paralela habilitación de infraestruturas de transporte (vías de comunicación por estrada e ferrocarril, zonas de actividade loxística e polígonos industriais, zonas de servizo e de intercambio multimodal) que permitan a eficiente conexión do Porto Exterior cos centros de produción circundantes.

Puntúase con máis relevancia (“importante”) respecto ao impacto do Porto Exterior na área xeográfica de influencia que na propia empresa (“algo importante”).

- **Aumento do emprego, crecemento económico.**

O empresariado enquisado sinala que as perspectivas de aumentar o emprego (e, polo tanto, de mellorar o crecemento económico da zona) son maiores na área xeográfica de influencia (“moi importante”) que na súa propia empresa (“algo importante”). Esta situación mostra evidencias da separación existente entre os proxectos de crecemento individuais e a área produtiva asociada ao Porto Exterior.

- **Falta de información sobre infraestruturas e plan económico.**

O aspecto de falta de información sobre as infraestruturas e o plan económico recolle as respostas das empresas cando manifestan que non dispoñen de suficientes datos, ou non se están a fomentar reunións conxuntas entre o tecido empresarial e os organismos de promoción económico-estratéxica do Porto Exterior, co obxectivo de resolver a distancia existente entre os plans estratéxicos de organización e impulso da produción nas empresas e as iniciativas económicas do Porto Exterior da Coruña.

- **Mellora condicionada a unha intensificación por parte da Autoridade Portuaria da actividade comercial de captación de tráfico e novas liñas, e maior eficiencia na xestión de operacións e recursos.**

Os resultados da enquisa expresan deste modo o feito de que non só as infraestruturas loxísticas son as responsables do éxito dun proxecto destas características, senón tamén o requirimento de que a Autoridade Portuaria, como organismo director da actividade da nova rada, intensifique a súa infraestrutura comercial no sentido de facer promoción das novas instalacións a nivel rexional, nacional e internacional, ante os principais actores do negocio marítimo, fundamentalmente: actividade de carga, navieiras, terminalistas e por suposto clientes.

Cualifícase como “importante” respecto ao impacto na área xeográfica de influencia e de “algo importante” na incidencia deste factor na propia empresa.

- **Dúvidas sobre a pertinencia estratéxica e/ou a rendibilidade económica do Porto Exterior.**

Numerosas empresas entrevistadas mostran dúvidas sobre a estratexia do proxecto e sobre a súa rendibilidade. Baixo este aspecto agrúpase unha gran variedade de opinións: as que opinan que non era necesario un investimento destas características, as que pensan que si era necesario pero que se executou de modo erróneo, ou as que cren que os enfoques e desenvolvemento do proxecto son correctos, pero que as perspectivas económicas non son nin a curto nin a medio prazo favorables.

As empresas que mostran dúvidas sobre o impacto na súa propia actividade como “algo importante” son poucas, pero si que é significativa a presenza deste aspecto negativo respecto ao impacto na área xeográfica de influencia (cualificado de “importante”).

- **Beneficios ambientais.**

Os beneficios ambientais para a cidade da Coruña derivados de retirar os tráfico perigosos do porto interior e de reducir a circulación de camiións foron cualificados de “importantes” polo empresariado enquisado.

- **Diminución da recadación de impostos na Coruña, fronte a municipios adxacentes.**
Unha achega de varias empresas enquisadas ao respecto do impacto do Porto Exterior na área xeográfica de influencia é a afirmación de que o traslado da actividade de transporte marítimo ao porto exterior pode repercutir directamente na recadación fiscal asociada á razón social onde as empresas afectadas por traslados poidan estar situadas.
Puntúase este concepto como “algo importante”.

5.4. **Análise das perspectivas en relación coa apertura do Porto Exterior segundo a localización produtiva das empresas respecto ao porto**

A análise desta información por proximidade das empresas ao porto móstrase no cadro 18 (gráfico 18). Cos resultados dispoñibles, obsérvase unha percepción máis optimista no sector importación/exportación (57,81%) que nas empresas do sector de primeira e segunda liña portuaria (27,84%), que perciben o impacto desta infraestrutura de forma máis débil.

As empresas de primeira e segunda liña portuaria tamén mostran máis escepticismo, respecto a que poidan ter efectos sobre a súa actividade (55,11%), que as de importación/exportación (40,23%).

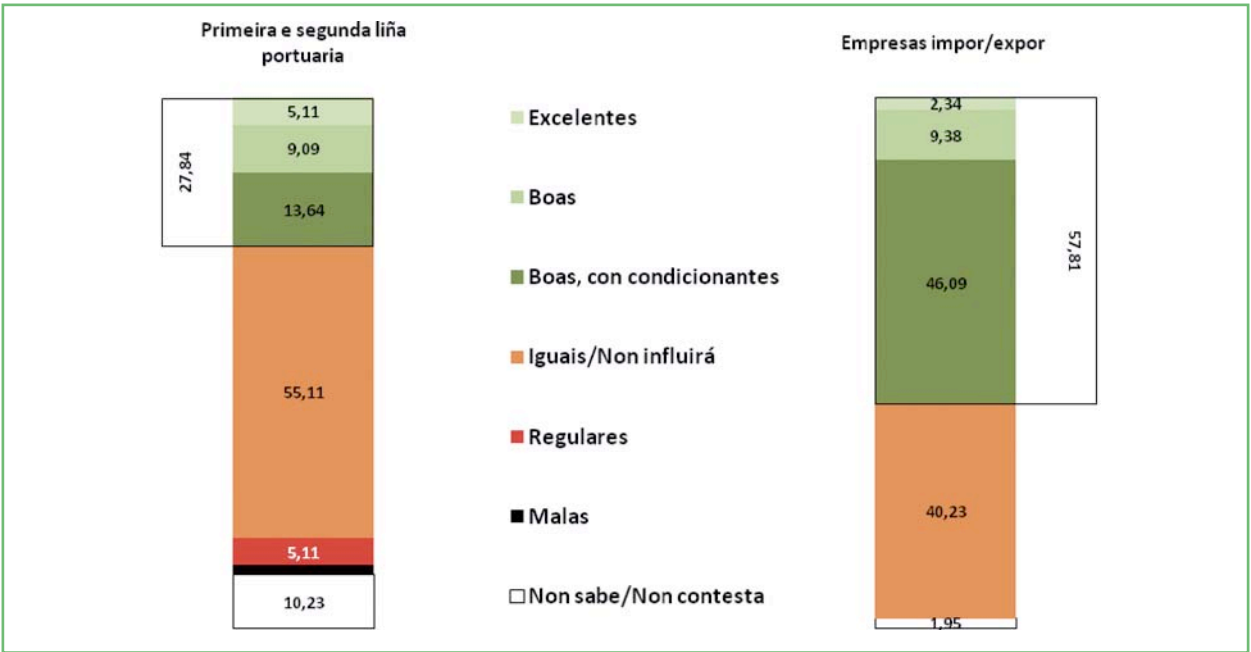
Resulta significativa a ausencia de percepcións pesimistas nas empresas de importación/exportación. Esta información permite predicir un impacto positivo para o futuro do Porto Exterior.

Cadro 18. ¿Que perspectivas ve para a súa empresa coa próxima apertura do Porto Exterior da Coruña? Distribución porcentual e media por proximidade produtiva ao porto				
	Primeira e segunda liña portuaria		Empresas importación/exportación	
Excelentes	5,11%	27,84%	2,34%	57,81%
Boas	9,09%		9,38%	
Boas, con condicionantes	13,64%		46,09%	
Iguais/Non influirá	55,11%		40,23%	
Regulares	5,11%	6,81%	0,00%	0,00%
Malas	1,70%		0,00%	
Non sabe/Non contesta	10,23%		1,95%	
Puntuación media do 1 ao 10*	5,63		6,12	

* Codificación: “excelentes” = 10; “boas” = 7,5; “boas con condicionantes” = 6,5; “Iguais,nula incidencia” = 5; “regulares” = 2,5; “malas” = 1

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 18. ¿Que perspectivas ve para a súa empresa coa próxima apertura do Porto Exterior da Coruña?



Fonte: Elaboración propia.

Respecto ao impacto que o Porto Exterior terá sobre a área xeográfica de influencia das empresas entrevistadas (cadro 19, gráfico 19), a percepción é máis optimista que cando se analiza para as empresas. A información obtida mostra unha maior igualdade entre os aspectos de primeira e segunda liña portuaria (que percibe de modo optimista este impacto, co 71,51%) e as empresas de importación/exportación, cun 78,09%.

A porcentaxe de percepcións pesimistas tamén segue sendo moito menor no caso das empresas de importación/exportación (5,37%), que nas de primeira e segunda liña portuaria (12,12%).

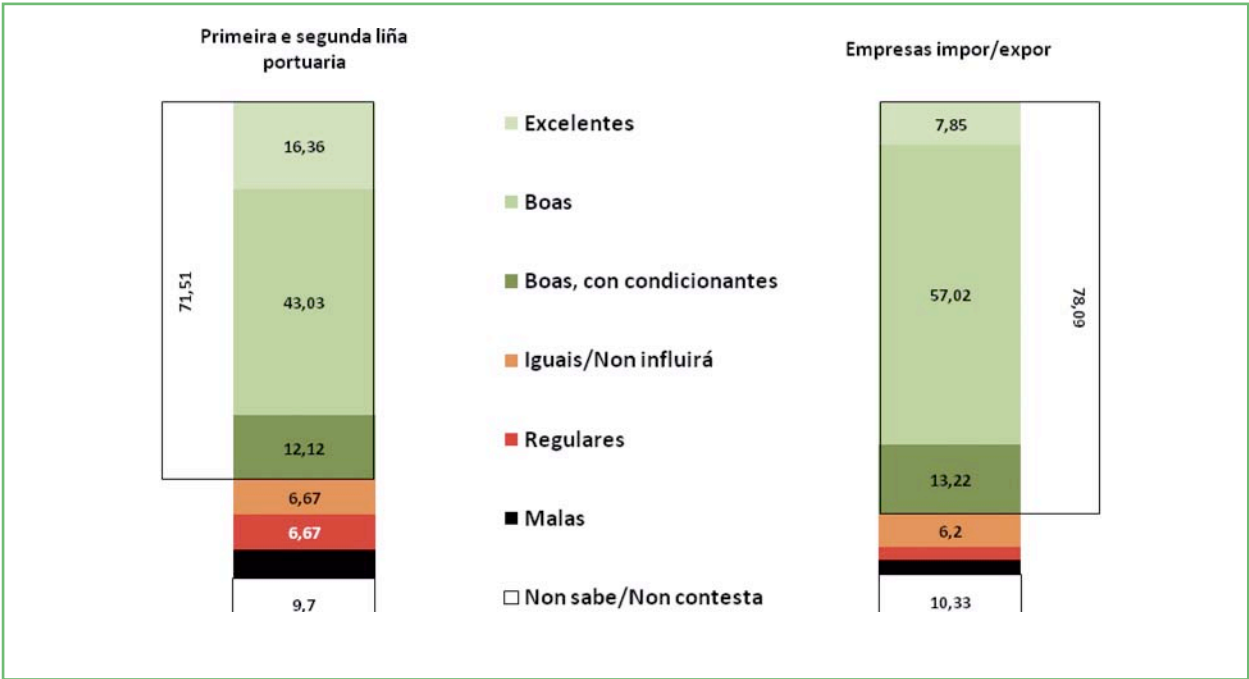
Cuadro 19. ¿Que perspectivas ve para a área xeográfica de influencia da súa empresa coa próxima apertura do Porto Exterior da Coruña? Distribución porcentual e media por proximidade produtiva ao porto

	Primeira e segunda liña portuaria		Empresas importación/exportación	
Excelentes	16,36%	71,51%	7,85%	78,09%
Boas	43,03%		57,02%	
Boas, con condicionantes	12,12%		13,22%	
Iguais/Non influirá	6,67%	12,12%	6,20%	5,37%
Regulares	6,67%		2,48%	
Malas	5,45%		2,89%	
Non sabe/Non contesta	9,70%		10,33%	
Puntuación media do 1 ao 10*	7,15		7,39	

* Codificación: "excelentes" = 10; "boas" = 7,5; "boas con condicionantes" = 6,5; "Iguais,nula incidencia" = 5; "regulares" = 2,5; "malas" = 1

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 19. ¿Que perspectivas ve para a área xeográfica de influencia da súa empresa coa próxima apertura do Porto Exterior da Coruña?



Fonte: Elaboración propia.

Neste punto analízanse as opinións e avaliacións concretas dos empresarios tendo en conta a súa localización respecto aos efectos do Porto Exterior da Coruña (gráfico 20) e tamén respecto a área xeográfica de influencia (gráfico 21).

Na análise do impacto desta infraestrutura sobre as propias empresas, obsérvase como os sectores de primeira e segunda liña valoran coa máxima importancia:

- A “incerteza sobre a futura localización da actividade (pesca, graneis sólidos, almacenaxe)”
- O “aumento do volume de traballo, da produtividade (abaratamento de custos) e da competitividade”

Mentres que as empresas de importación/exportación consideran de máxima importancia o feito de que:

- “Actualmente realizan importación/exportación/grupaxe noutros portos e estarían dispostas a cambiar ao Porto da Coruña en caso de que sexa rendible e haxa instalacións axeitadas”.

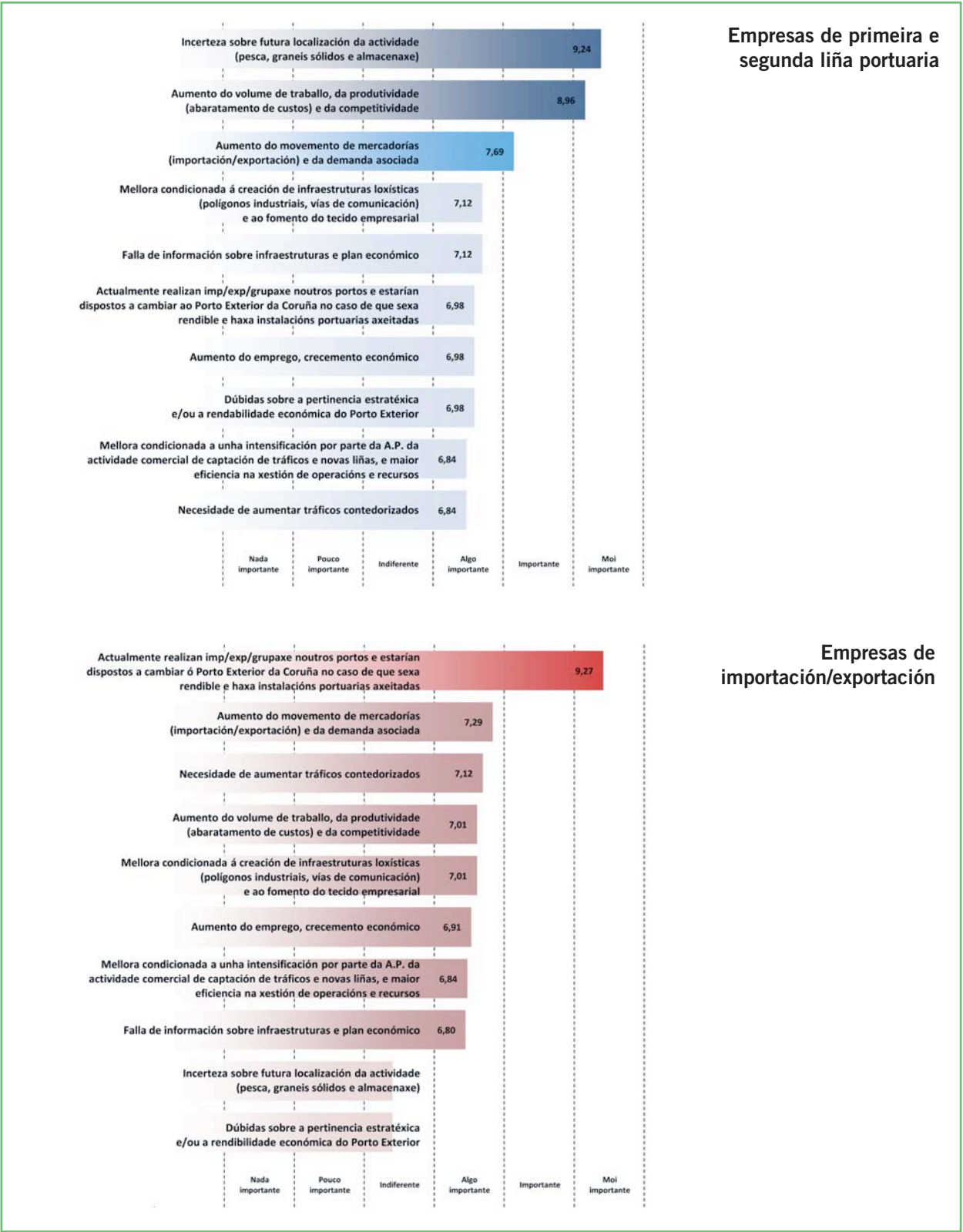
Respecto ao impacto sobre a área xeográfica de influencia, as empresas de primeira e segunda liña valoran coa máxima importancia:

- O “aumento do emprego e crecemento económico” e,
- O “aumento do movemento de mercadorías (importación/exportación) e da demanda asociada”

Mentres que as empresas de importación/exportación sinalan como aspectos de maior impacto:

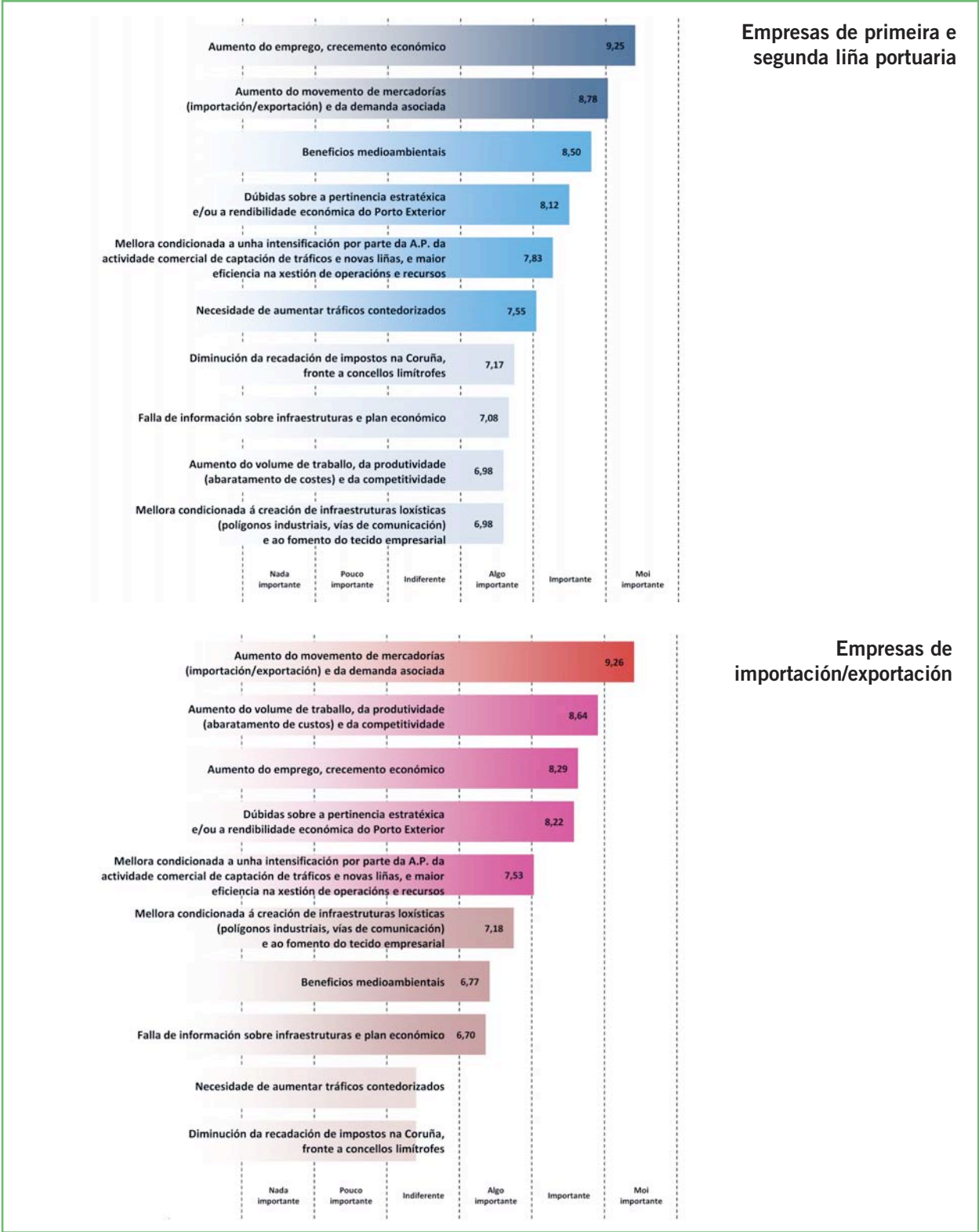
- O “aumento do movemento de mercadorías (importación/exportación) e da demanda asociada”.

Gráfico 20. ¿Que aspectos considera relevantes* en relación co futuro Porto Exterior da Coruña e a súa empresa?



* 1,25-2,5 = “Nada importante”; 2,5-3,75 = “Moi pouco importante”; 3,75-5 = “Pouco importante”; 5-6,25 = “Indiferente”; 6,25-7,5 = “Algo importante”; 7,5-8,75 = “Importante”; 8,75-10 = “Moi importante”

Gráfico 21. ¿Que aspectos considera relevantes* en relación co futuro Porto Exterior da Coruña e a área xeográfica de influencia da súa empresa?



* 1,25-2,5 = “Nada importante”; 2,5-3,75 = “Moi pouco importante”; 3,75-5 = “Pouco importante”; 5-6,25 = “Indiferente”; 6,25-7,5 = “Algo importante”; 7,5-8,75 = “Importante”; 8,75-10 = “Moi importante”

Fonte: Elaboración propia.

The background of the page features a series of overlapping, flowing lines in shades of light blue and green. These lines originate from the bottom left and sweep upwards and to the right, creating a sense of movement and depth. The lines vary in opacity, with some appearing more solid and others more ethereal, blending into the white background.

CAPÍTULO 6

Procedementos e requisitos de busca de novos traballadores e traballadoras

CAPÍTULO 6

Procedementos e requisitos de busca de novos traballadores e traballadoras

6.1. Introducción

Neste capítulo trátase de afondar na formación ou no perfil da man de obra que necesitan as empresas, que no presente desexan ou no futuro desexen contratar novo persoal.

Na maioría dos estudos levados a cabo, tanto a nivel nacional como internacional, tratouse de cuantificar a formación das persoas polos anos de estudos completados, os graos académicos alcanzados e a experiencia profesional acumulada. Nesta investigación preguntóuselles ás empresas polas necesidades formativas da man de obra:

- Por unha banda, a pregunta directa sobre o grao de formación curricular exixido para os futuros traballadores/as que van necesitar.
- Por outra, formuláronse unha serie de preguntas abertas destinadas a clarificar as competencias específicas que demandan as empresas.

O cuestionario inclúe varios tipos de preguntas respecto aos procedementos e requisitos de busca de novo persoal polas empresas, así como o perfil de formación exixido:

- Acerca da busca de novo persoal, pregúntaselle:
 - Se está na procura de novos traballadores/as no momento actual.
 - Se buscará novos traballadores/as por mor da apertura do Porto Exterior de Punta Langosteira.
- Perfil formativo dos traballadores/as:
 - Se busca actualmente, ¿que formación require o empresariado dos seus traballadores/as?
 - Se non busca actualmente, ¿cal é o tipo de formación que requiriu nos últimos contratos?
 - Coa posta en funcionamento das novas instalacións portuarias, ¿que necesidades formativas poderían xurdir na súa empresa?

6.2. Impacto sobre o emprego do Porto Exterior da Coruña

Para medir a influencia que pode ocasionar o inicio da actividade na nova dársena, ás empresas entrevistadas fixéronselles dúas preguntas:

- ¿Está buscando novos traballadores/as?
- ¿Que necesidades de novos perfís profesionais se lle poderían formular coa apertura do Porto Exterior?

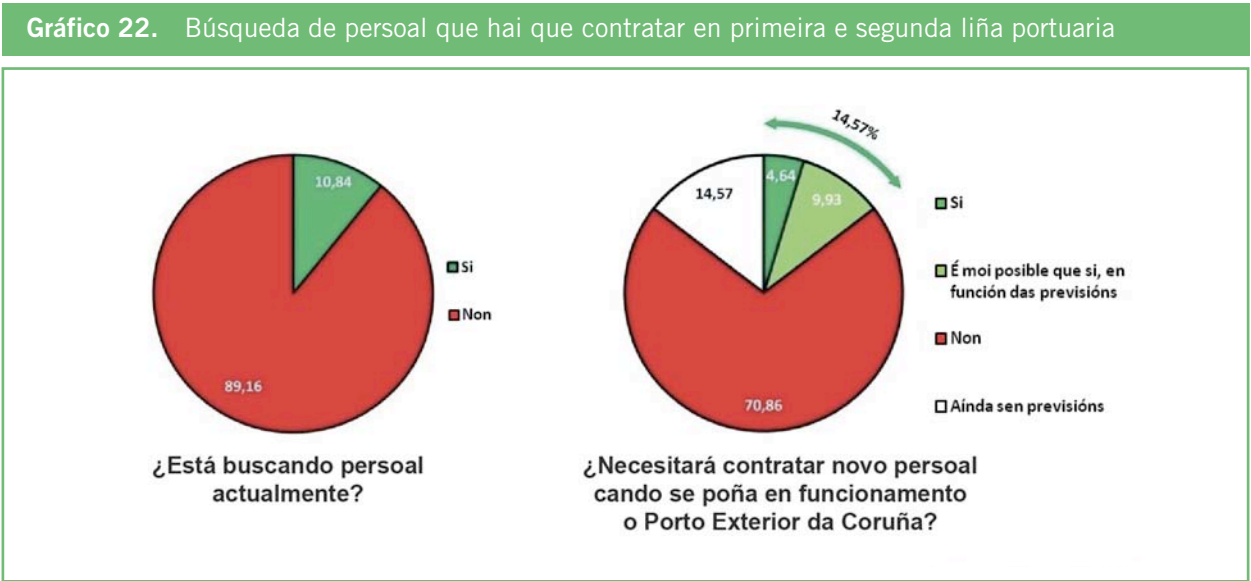
Os resultados xerais aparecen nos cadros 20 e 21 (gráfico 22). Á vista dos datos dispoñibles, obsérvase que actualmente o 10,84% das empresas de primeira e segunda liña portuarias están na procura de persoal para cubrir postos vacantes ou realizar novas tarefas. Cando ás empresas enquisadas se lles pregunta pola nova contratación de persoal derivada do impacto do Porto Exterior: o 4,64% contestan que si buscarán persoal; e que probablemente si, en función das previsións de crecemento no volume de negocio o 9,93%. Tendo en conta estas dúas condicións, a demanda de emprego inducida polo novo porto é do 14,57%. Destes datos pódese concluír que o Porto Exterior terá un impacto inmediato na creación de emprego cando se poña en funcionamento.

Cadro 20. ¿Está buscando novo persoal actualmente? (Primeira e segunda liña portuaria)	
Si	10,84%
Non	89,16%

Fonte: Elaboración propia.

Cadro 21. ¿Necesitará contratar novo persoal cando se poña en funcionamento o Porto Exterior da Coruña? (Distribución porcentual para primeira e segunda liña portuaria)		
Si	4,64%	14,57%
É moi posible que si, en función das previsións	9,93%	
Non	70,86%	
Aínda sen previsións	14,57%	

Fonte: Elaboración propia.



Fonte: Elaboración propia.

Ao analizar a información que posuímos, tendo en conta o tamaño das empresas, obtense algunha evidencia de que a creación de emprego podería estar relacionada positivamente coas empresas grandes.

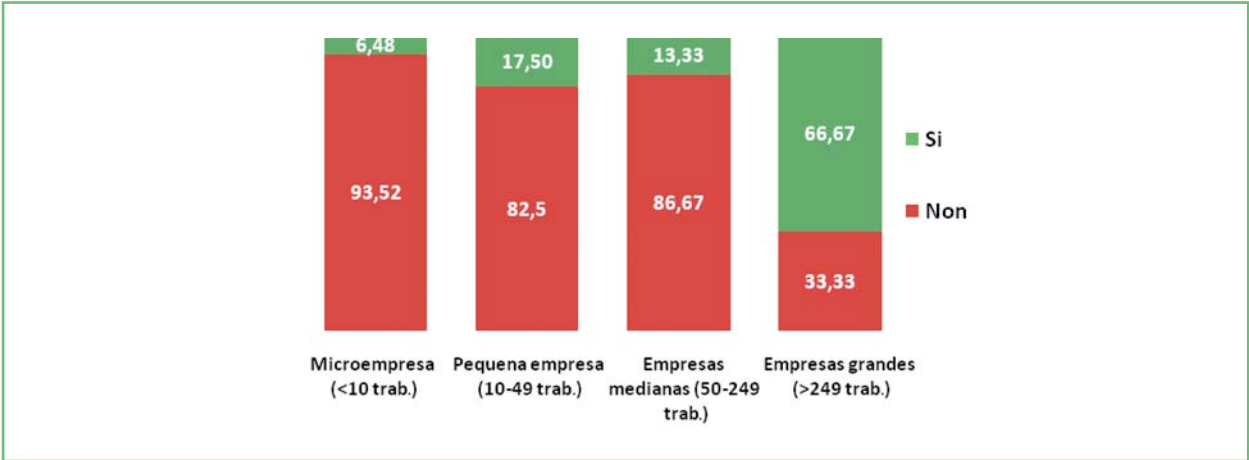
No cadro 22 (gráfico 23) obsérvase como as grandes empresas están na procura de traballadores/as actualmente. Non obstante, para o futuro as expectativas son inferiores, como se pode ver no cadro 23 (gráfico 24).

Cadro 22. ¿Está buscando traballadores/as actualmente?
(Distribución por tamaño de empresa. Primeira e segunda liña portuaria)

	Microempresa (<10 trab.)	Pequena empresa (10-49 trab.)	Empresas medianas (50-249 trab.)	Empresas grandes (>249 trab.)
Si	6,48%	17,50%	13,33%	66,67%
Non	93,52%	82,50%	86,67%	33,33%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 23. ¿Está buscando persoal actualmente?
(Distribución por tamaño de empresa. Primeira e segunda liña portuaria)



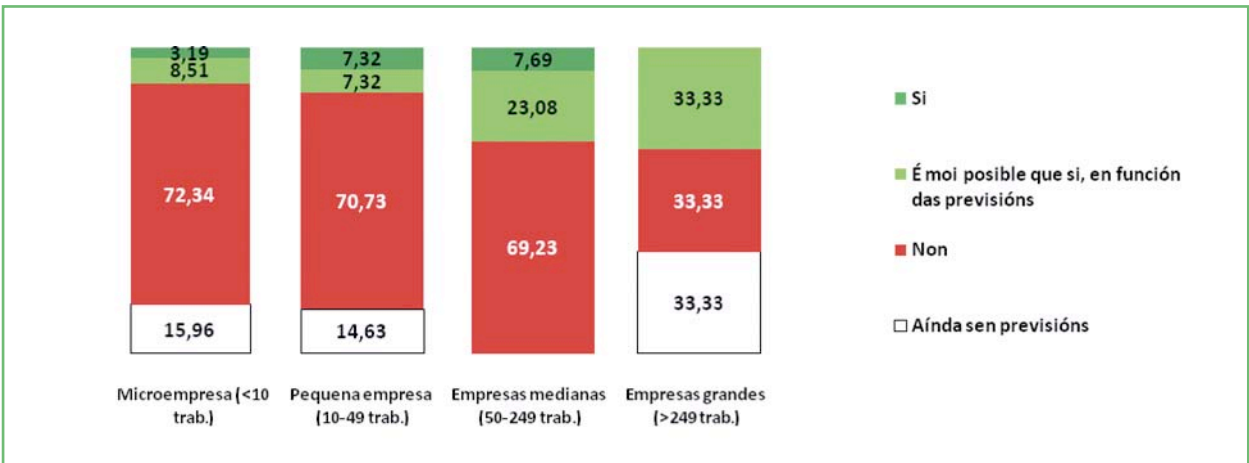
Fonte: Elaboración propia.

Cadro 23. ¿Necesitará contratar novo persoal por mor da apertura do Porto Exterior?
Distribución porcentual por tamaño de empresa

	Microempresa (<10 trab.)	Pequena empresa (10-49 trab.)	Empresas medianas (50-249 trab.)	Empresas grandes (>249 trab.)
Si	3,19%	7,32%	7,69%	0,00%
É moi posible que si, en función das previsións	8,51%	7,32%	23,08%	33,33%
Non	72,34%	70,73%	69,23%	33,33%
Aínda sen previsións	15,96%	14,63%	0,00%	33,33%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 24. ¿Necesitará contratar novo persoal por mor da apertura do Porto Exterior?
Distribución porcentual por tamaño de empresa



Fonte: Elaboración propia.

6.3. Perfil formativo dos novos traballadores e traballadoras

Co fin de coñecer o perfil formativo dos traballadores e traballadoras que as empresas entrevista- das están a buscar, na enquisa incorporouse unha serie de preguntas para dispoñer de información sobre as características do capital humano demandado.

Preguntóuselle ao empresariado sobre o nivel da formación exixida; isto é, o nivel de estudos re- grados ou específicos requirido para cubrir un determinado posto de traballo. Esta cuestión for- mulouse admitindo a posibilidade de respostas múltiples:

"En caso de que busque novo persoal, ¿require formación regrada ou específica?"

- Non é necesaria ningunha formación
- Formación regrada
 - Formación básica
 - Formación técnica de ciclo medio (FP)
 - Formación superior (universitaria)
- Formación específica

As respostas móstranse no cadro 24 (gráfico 25). A información dispoñible reflicte que as prefe- rencias pola formación regrada alcanzan un máximo na Educación Básica, cun 21,74% de em- presas que exixen este requisito. Non obstante, cando se lles pregunta sobre as habilidades específicas exixidas para o novo persoal, o 82,61% das empresas manifestan que prefiren prio- rizar esta formación. É dicir, móstranse favorables a módulos formativos concretos que poidan ser impartidos por institucións públicas ou privadas baixo condicións de axuda ou cofinanciamento mediante convenios.

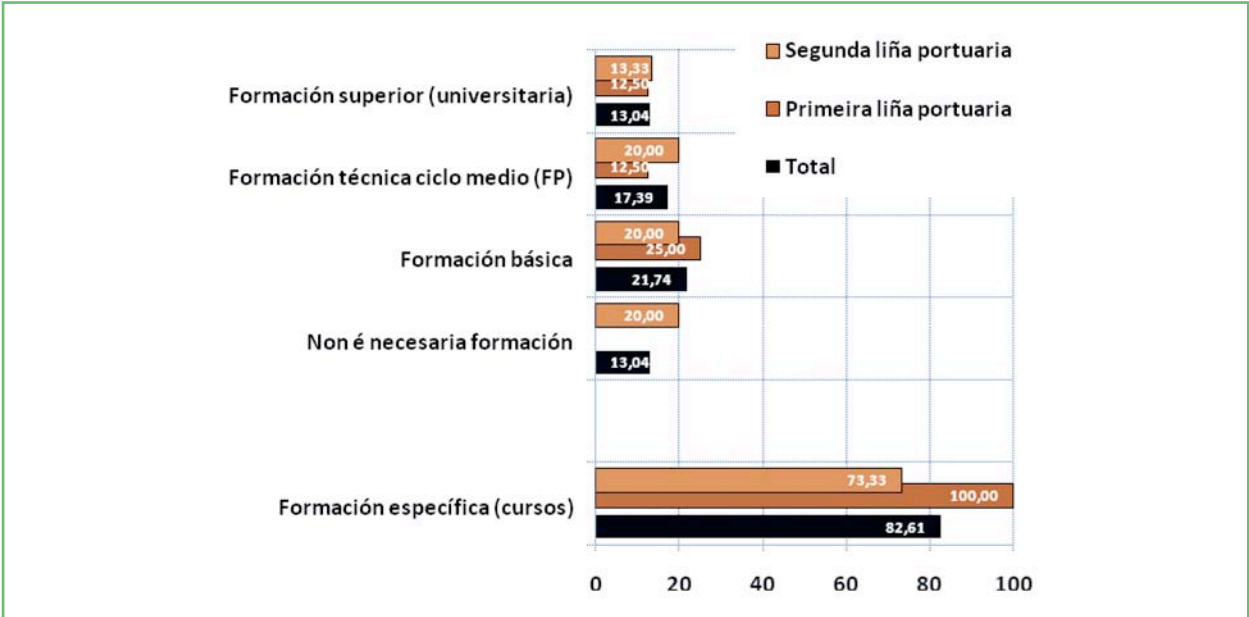
Seguramente, isto é debido a que a maioría de demandantes para cubrir un posto de traballo xa teñen as súas competencias curriculares minimamente cubertas no momento da proba de apti- tude. Os datos obtidos manifestan ademais unha maior exixencia de formación específica nas em- presas de primeira liña portuaria (100%) que nas empresas de segunda liña (73,33%).

Cadro 24. En caso de que busque novos traballadores/as, ¿que perfil de traballador busca?			
	Total	Primeria liña portuaria	Segunda liña portuaria
Formación superior (Universitaria)*	13,04%	12,50%	13,33%
Formación técnica ciclo medio (FP)*	17,39%	12,50%	20,00%
Formación básica*	21,74%	25,00%	20,00%
Non é necesaria formación*	13,04%	0,00%	20,00%
Formación específica (cursos)**	82,61%	100,00%	73,33%

* A suma da columna non ten que resultar necesariamente en 100,00% debido a que a posibilidade de elección de respostas é múltiple.
** A pregunta realízase de forma independente dos resultados sobre formación regrada.

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 25. ¿Necesitará contratar novo persoal por mor da apertura do Porto Exterior?
Distribución porcentual por proximidade produtiva ao porto



Fonte: Elaboración propia.

6.4. Perfil de formación específica requirido nos novos traballadores/as

Neste apartado analízase a formación ocupacional específica exixida polas empresas enquisadas aos seus futuros traballadores/as. A pregunta formulouse do seguinte xeito:

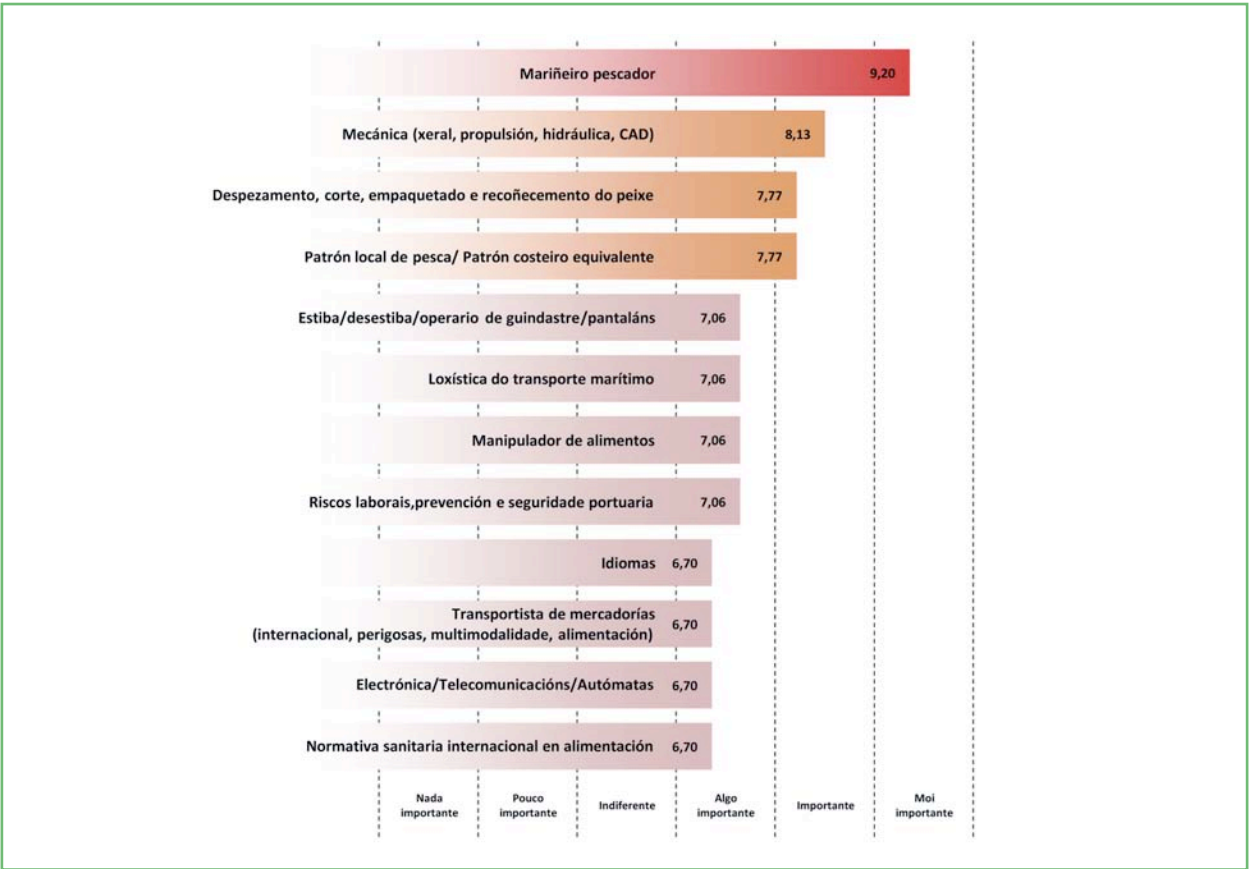
"¿Cal é a formación específica requirida na nova man de obra que actualmente está a buscar?"

Esta pregunta realizouse permitíndolle á persoa entrevistada expresar co maior grao de precisión o ámbito de capacitación demandado. As respostas obtidas valoráronse de 1 a 10, clasificándoas en termos cualitativos desde:

- Nada importante
- Pouco importante
- Indiferente
- Algo importante
- Importante
- Moi importante

As respostas agrupáronse en doce ámbitos ben definidos e clasificados segundo a súa frecuencia, como figura no gráfico 26.

Gráfico 26. En caso de que busque novo persoal, ¿qué perfil de formación específica busca?



* 1,25-2,5 = “Nada importante”; 2,5-3,75 = “Moi pouco importante”; 3,75-5 = “Pouco importante”; 5-6,25 = “Indiferente”; 6,25-7,5 = “Algo importante”; 7,5-8,75 = “Importante”; 8,75-10 = “Moi importante”

Fonte: Elaboración propia.

6.4.1. Mariñeiro pescador

Esta titulación (DOG 13/10/2008, p. 18.705) está definida polas seguintes competencias:

- Exercer de tripulante subalterno en buques de pesca e auxiliares de acuicultura.
- Manexar con fins comerciais embarcacións de menos de 10 metros de eslora dedicadas á pesca ou auxiliares de acuicultura (seis meses de embarque).

O empresariado cando sinala esta necesidade de formación fai referencia á preocupación que teñen os armadores entrevistados por adquirir os certificados de navegación exixidos para a regularización de actividades, sobre todo relacionadas co sector pesqueiro. Esta demanda está directamente relacionada coa imposibilidade de encontrar man de obra cualificada para as diferentes artes de pesca.

6.4.2. Mecánica (xeral, propulsión, hidráulica, CAD)

En segundo lugar, destaca a competencia específica en mecánica. Este concepto formativo agrupa as necesidades de cualificación en tarefas referidas ao manexo e reparación de maquinaria industrial especificamente relacionada co sector marítimo. Esta epígrafe cobre:

- Os coñecementos de mecánica xeral (mantemento de buques, resolución de avarías en mar aberto, manexo de aparellos, maquinaria de procesamento do produto transportado/pescado, sistemas de refrixeración/calefacción).
- Os coñecementos sobre os sistemas de propulsión do buque.
- Manexo e reparación de elementos motrices, brazos mecánicos e elevadores que funcionen mediante sistemas electromecánicos de émbolos.
- CAD/CAM, é dicir, deseño e manufactura asistidos por ordenador. Neste concepto agrúpanse todas as destrezas relativas ao uso de pantógrafos, escuadradoras e demais maquinaria industrial de deseño e corte de elementos mecánicos.

6.4.3. Despezoamento, corte, empaquetado e recoñecemento do peixe

En terceiro lugar, destaca esta formación específica. Moitas empresas entrevistadas relacionadas cos sectores de comercialización de peixe e industrias conserveiras están a exixir de modo reiterado e claro unha especialización máis alá dos cursos de manipulación de alimentos e que ten por obxecto o tratamento do peixe. Trátase de conferir valor engadido a través da formación de operarios e operarias especializados en tratar con especies mariñas, un mercado que, lonxe de ser inesgotable, se atopa na actualidade sometido a unha grande presión no que respecta a cotas de captura e competencia internacional. Neste módulo formativo incluíranse:

- Habilidades de despezoamento, corte e empaquetado: é dicir, o tratamento a bordo, tamén á chegada ao porto e na empresa de transformación alimentaria, co obxectivo de que se optimice ao máximo o seu rendemento económico e se minimice o proceso de deterioración que inexorablemente se inicia durante a captura.
- Habilidades de recoñecemento de peixe, non só desde o punto de vista das especies capturadas, senón cunha formación integral sobre a bioloxía das especies mariñas, a espacialización e cronoloxía dos hábitats, acuicultura, especies foráneas e en xeral o panorama pesqueiro a nivel mundial.

6.4.4. Patrón local de pesca/ Patrón costeiro polivalente

Estas titulacións (DOG 13/10/2008, p. 18.705) quedan definidas do seguinte modo:

- Patrón local de pesca: persoa designada polo armador do buque de pesca que ten a representación daquel e exerce o goberno e a dirección do buque, acreditando a súa titulación mediante a tarxeta de identidade profesional náutico-pesqueira conforme as condicións e atribucións establecidas no Real decreto 662/1997, do 12 de maio.

- Patrón costeiro polivalente: ademais de todas as competencias anteriores do patrón local de pesca, ten engadidas as de:
 - Organizar e executar as actividades de extracción, elaboración e conservación da pesca baixo parámetros de calidade prefixados.
 - Exercer a xefatura de máquinas, todo iso en condicións de seguridade e respectando o medio mariño e a normativa nacional e internacional establecida.

Numerosos empresarios enquisados sinalan como crucial na problemática actual do sector pesqueiro e da navegación de cabotaxe, a falta de renovación nas xeracións de armadores, os clásicos patróns de buques de pequena capacidade. Con esta demanda formativa, os entrevistados non só expresaron a súa preocupación pola desaparición desta especialidade mariñeira, senón tamén a necesidade de recoñecer formalmente o labor de pequenos armadores que declaran ter obstáculos para a expansión do seu negocio pola dificultade no acceso a esta certificación profesional por parte dos traballadores/as.

6.4.5. Estiba/Desestiba/Operador de guindastre/Pantaláns

As empresas entrevistadas indican como significativa esta preparación, xa que da eficiencia en tempo do traballo dun operario/a de estiba/desestiba depende a estancia dun buque nun porto, que xera taxas desde o primeiro momento en que entra na zona exterior da dársena portuaria ata que sae dela.

Un módulo formativo neste ámbito portuario debe incluír unha boa capacitación para o manexo de:

- Guindastres de todos os tamaños, con especial atención a:
 - Manexo de *spreaders* (suxeición de contedores e elementos paletizados).
 - Guindastres pórtico (tráficos contedorizados e graneis sólidos).
 - Guindastres e polipastos convencionais de grande capacidade (mercadorías xerais).
- Grupaxe e contedorización, é dicir, o tratamento específico das mercadorías contedorizadas no que respecta a:
 - Sistemas de control de entrada e saída de contedores.
 - Interfases entre sistemas multimodais.
 - Grupaxe, é dicir, contedorización común de mercadorías con diferentes coñecementos de embarque.
- Pantaláns
 - Deportivos e recreativos.
 - Graneis líquidos, con especial atención á carga e descarga de hidrocarburos, fluídos sometidos a presión ou viscosidade variables, e ao axuste con medios de transporte terrestres
- Técnicas de trincaxe.
- Terminais Ro-Ro. Nesta epígrafe incluíríanse todas as habilidades requiridas para o embarque, desembarque e almacenamento de vehículos ou de remolques.
- Carretillas elevadoras, enfocado especialmente ao manexo de mercadorías delicadas.
- Limpeza de cisternas e de elementos de almacenamento en buques ou en depósitos de graneis sólidos e líquidos.
- Xestión de operacións MARPOL.

6.4.6. Loxística do transporte marítimo

Esta necesidade formativa fai referencia expresa á realidade actual da xestión portuaria e o transporte marítimo de mercadorías, formando o persoal nos procedementos para levar a cabo:

- Xestión da multimodalidade nos diferentes tramos que requiran as mercadorías que se van tratar.
- Resolución de conflitos (arbitraje e xurisdición).
- Tipos de buques e modalidades de transporte marítimo axeitadas para a operación comercial (mercadoría xeral vs. contedorización).
- Trazabilidade das mercadorías e tecnoloxías informáticas aplicadas á xestión de fretamentos.

6.4.7. Manipulación de alimentos

Numerosas empresas de transformación de produtos alimentarios non marítimos (destinados a consumo humano ou a consumo animal) incluíron dentro das súas demandas as competencias específicas que se imparten na certificación oficial regulada de manipulación de alimentos:

- Coñecemento do produto
- Regras de hixiene
- Procesos de transformación, despezamento e empaquetado
- Manexo de aditivos
- Procesos industriais de esterilización

6.4.8. Riscos laborais, prevención e seguridade portuaria

As competencias adquiridas nos cursos oficiais de capacitación no ámbito da prevención de riscos laborais tamén son obxecto de atención por parte das empresas entrevistadas, que fan especial fincapé nunha formación orientada cara:

- á prevención de accidentes laborais
- aos primeiros auxilios
- ao salvamento en mar aberto/SOLAS
- á xestión de avarías grosas
- a auxiliar de pilotaxe
- a auxiliar de remolcador
- a auxiliar de inspección
- a auxiliar de MARPOL
- a auxiliar de seguridade persoal portuaria
- á seguridade en procesos de estiba/desestiba
- ao mergullo

6.4.9. Idiomas

Nas entrevistas quedou patente o interese do empresariado en requiririlles aos seus traballadores/as unha correcta formación dirixida cara a dous aspectos fundamentais no sector de idiomas, sobre todo do inglés:

- Inglés comercial
- Inglés orientado cara á navegación e as operacións portuarias

6.4.10. Transportista de mercadorías (internacional, perigosas, multimodalidade, alimentación)

Numerosas empresas entrevistadas mostraron un interese pola cualificación do persoal de transporte por estrada que participa nas diferentes fases do seu proceso produtivo, non só desde o ámbito das operativas de seguridade e regras de condución, carga e descarga, senón tamén facendo mención específica dos seguintes ámbitos:

- Transporte internacional, é dicir, o tratamento da casuística que se xera a partir das operacións de transporte de mercadorías por estradas, acordadas a través dunha única póliza multimodal que implica cargadores e/ou clientes de países terceiros (como e onde deixar a mercadoría, limitación de responsabilidades e resolución de conflitos, normativa de circulación internacional, etc.).
- Mercadorías perigosas, é dicir, todo o relacionado co transporte por estrada de camións cisterna con produtos químicos, grandes elementos de remolque ou xestión de convois.
- Alimentación, que incluíría as normativas sanitarias e os procedementos regrados relativos ao transporte por estrada de animais vivos ou de alimentación destinada a consumo humano ou animal.

6.4.11. Electrónica/Telecomunicacións/Autómatas

Baixo esta epígrafe agrúpanse módulos formativos relacionados coas novas tecnoloxías ou con equipos de telecomunicación dos buques:

- A área de electrónica comprendería unha formación estándar no deseño e reparación de circuitos eléctricos e electrónicos.
- Telecomunicacións. Sen chegar a ser unha formación técnica de grao medio ou superior en técnicas de comunicación no medio marítimo, si sería unha exigencia dispoñer dun perfil profesional con coñecementos actualizados no que respecta ás normativas actuais de localización e sinalización marítima:
 - Manexo de dispositivos AIS
 - Radionavegación (radares OMI e frecuencias de recreo)
 - Dispositivos de separación de tráfico
 - Sistemas telemáticos de xeolocalización
 - Sinalización portuaria actual e boias
- Autómatas. Algunhas empresas interesáronse por perfís profesionais que teñan coñecementos ao respecto da automatización de procesos industriais e do manexo de maquinaria altamente automatizada instalada nas súas empresas.

6.4.12. Normativa sanitaria internacional en alimentación

Ante os problemas que algunhas empresas tiveron cos programas de exportación/importación de produtos alimenticios, nesta epígrafe móstrase a necesidade de dispoñer de formación específica sobre a cambiante normativa internacional no que respecta ao tratamento específico que os produtos alimentarios deben ter no momento do seu transporte a países terceiros.

6.5. Perfil dos últimos traballadores e traballadoras contratados

Co fin de coñecer o perfil formativo dos traballadores e traballadoras que as empresas entrevistadas buscaron en procesos anteriores de contratación, na enquisa incorporáronse unha serie de preguntas para dispoñer de información sobre as características do capital humano demandado no pasado.

Preguntóuselle ao empresariado sobre o nivel de formación exixida no seu momento, isto é, o nivel de estudos oficiais ou específicos que exixiron para cubrir un determinado posto de traballo. Esta cuestión formulouse admitindo a posibilidade de respostas múltiples:

"En caso de que non busque novo persoal, ¿cal foi o último perfil de formación buscado?"

- Non foi necesaria ningunha formación
- Formación regrada
 - Formación básica
 - Formación técnica de ciclo medio (FP)
 - Formación superior (universitaria)
- Formación específica

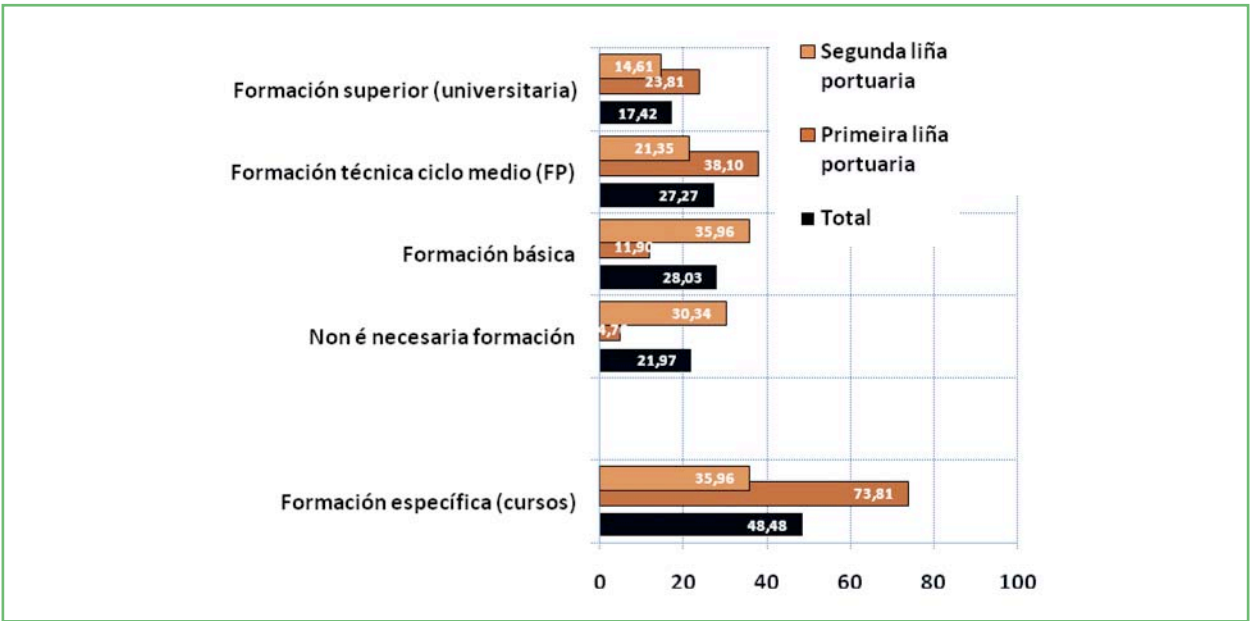
Os resultados aparecen no cadro 25 (gráfico 27). Coa información dispoñible pódese observar que as empresas en contratacións anteriores non tiveron unha preocupación tan importante como na actualidade pola formación específica e si en cambio mostraron unha maior exixencia no que respecta ao ensino regrado en todos os niveis de educación considerados.

Así, nas contratacións anteriores, o ítem de que non era necesaria ningunha formación representaba o 21,97% do empresariado; non obstante, a exixencia de formación básica era do 28,03%. A formación técnica de grao medio apareceu avalada polo 27,27%; e, por último, a formación superior demandouse no 17,42% dos casos.

Cos datos disponibles, todo iso parece indicar que desde as empresas se busca agora un perfil máis específico de formación do que acontecía en contratacións anteriores.

Unha vez detectadas as necesidades formativas manifestadas polas empresas entrevistadas, ábrese un importante espazo de actuación para institucións públicas ou privadas de formación para o emprego mediante o establecemento dun calendario de cursos que poderían contribuír a mellorar a formación dos traballadores/as destas empresas.

Gráfico 27. En caso de que non busque nova man de obra, ¿cal foi o último perfil de formación requerido?



Fonte: Elaboración propia.

Cadro 25. En caso de que non busque nova man de obra, ¿cal foi o último perfil de formación requerido?

	Total	Primeira liña portuaria	Segunda liña portuaria
Formación superior (Universitaria)*	17,42%	23,81%	14,61%
Formación técnica ciclo medio (FP)*	27,27%	38,10%	21,35%
Formación básica*	28,03%	11,90%	35,96%
Non é necesaria formación*	21,97%	4,76%	30,34%
Formación específica (cursos)**	48,48%	73,81%	35,96%

* A suma da columna non ten que resultar necesariamente en 100,00% debido a que a posibilidade de elección de respostas é múltiple.

** A pregunta realízase de forma independente dos resultados sobre formación regrada.

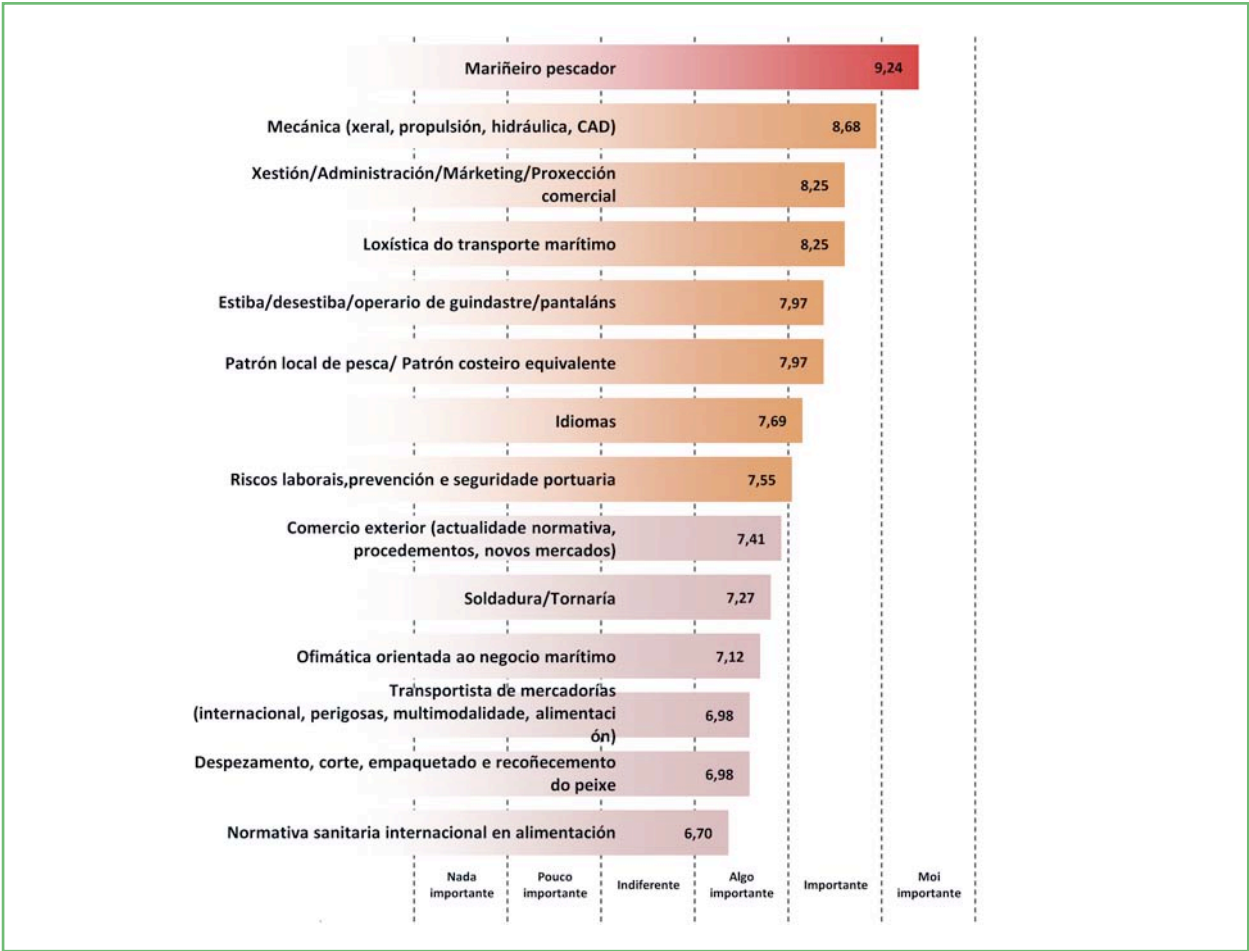
Fonte: Elaboración propia.

A formación específica requirida para o persoal contratado no pasado aparece no gráfico 28. Coa información acadada, podemos sinalar que houbo un gran dinamismo nas exixencias do mercado laboral. Algunhas competencias requiridas polo empresariado no pasado xa non son tan solicitadas actualmente. Entre estas, cabe sinalar:

- Xestión/Administración/Márketing/Proxección comercial
- Comercio exterior (actualidade normativa, procedementos, novos mercados)
- Soldadura/Tornaría
- Ofimática orientada ao negocio marítimo

Non obstante, estas catro competencias específicas aparecerán máis adiante na investigación, sa-
lientadas ademais de modo significativo, entre as posibles demandas de formación que xurdan por
mor da apertura do Porto Exterior.

Gráfico 28. En caso de que non busque nova man de obra
¿cal foi o último perfil de formación específica de traballador/a que buscou?



* 1,25-2,5 = “Nada importante”; 2,5-3,75 = “Moi pouco importante”; 3,75-5 = “Pouco importante”; 5-6,25 = “Indiferente”; 6,25-7,5 = “Algo importante”; 7,5-8,75 = “Importante”; 8,75-10 = “Moi importante”

Fonte: Elaboración propia.

6.5.1. Xestión/Administración/Márketing/Proxección comercial

É dicir, o conxunto de habilidades que englobarían as destrezas en:

- Contabilidade
- Xestión de recursos financeiros
- Facturación
- Estratexias de vendas
- Xerencia de persoal
- Organización da produción

6.5.2. Comercio exterior (actualidade normativa, procedementos, novos mercados)

Módulo similar nalgúns contidos ao de loxística do transporte marítimo, pero máis orientado cara á xestión comercial das operacións de exportación/importación:

- Convenios e marco xurídico internacional.
- Negociación dos termos de compra/venda de materias primas ou produtos manufacturados (INCOTERMS, axentes portuarios, créditos documentarios, xestión jus-in-time).
- Establecemento de delegacións, franquías, sucursais ou sociedades en países estranxeiros.
- Asistencia e participación en feiras internacionais relativas ao sector produtivo.
- Ferramentas monetarias e facturación internacional.
- Prospectiva de novos mercados e estudos estratéxicos.

6.5.3. Soldadura/Tornaría

As habilidades en caldeiraría e tratamento especializado de metais son unha constante no tecido produtivo da comunidade autónoma galega. As empresas enquisadas expresan con esta epígrafe a necesidade de dispoñer de bos e boas profesionais para este tipo de traballos con estruturas metálicas.

6.5.4. Ofimática orientada ao negocio marítimo

Con esta especificación búscase unha cualificación non só no manexo de ferramentas ofimáticas convencionais, senón unha orientación cara aos aspectos específicos das operacións comerciais relacionadas co transporte marítimo:

- Redacción de pólizas de fretamento.
- Contratos de compra/venda.
- Redacción de DUA.
- Bases de datos con información xeográfica.
- Xeración de medios estatísticos orientados cara ao negocio marítimo.

Neste apartado analízase o grao de importancia conferido ás habilidades específicas de formación requiridas polas empresas en procedementos actuais de contratación respecto á situación pasada. O obxectivo é tratar de coñecer que competencias son máis demandadas actualmente. O diferencial entre o grao de importancia das competencias requiridas hoxe e as exixidas anteriormente móstranse no cadro 26 (gráfico 29). Con estes datos obsérvase que as competencias máis demandadas son:

- Manipulación de alimentos
- Despezamento, corte, empaketado e recoñecemento do peixe
- Electrónica/telecomunicacións/autómatas

As habilidades en:

- Normativa sanitaria internacional en alimentación

Seguen cualificándose de algo importante coa mesma cualificación; e experimentan unha moi lixeira perda de importancia as de:

- Mariñeiro pescador
- Patrón local de pesca/patrón costeiro polivalente
- Transporte de mercadorías
- Riscos laborais
- Mecánica
- Ofimática
- Estiba
- Idiomas

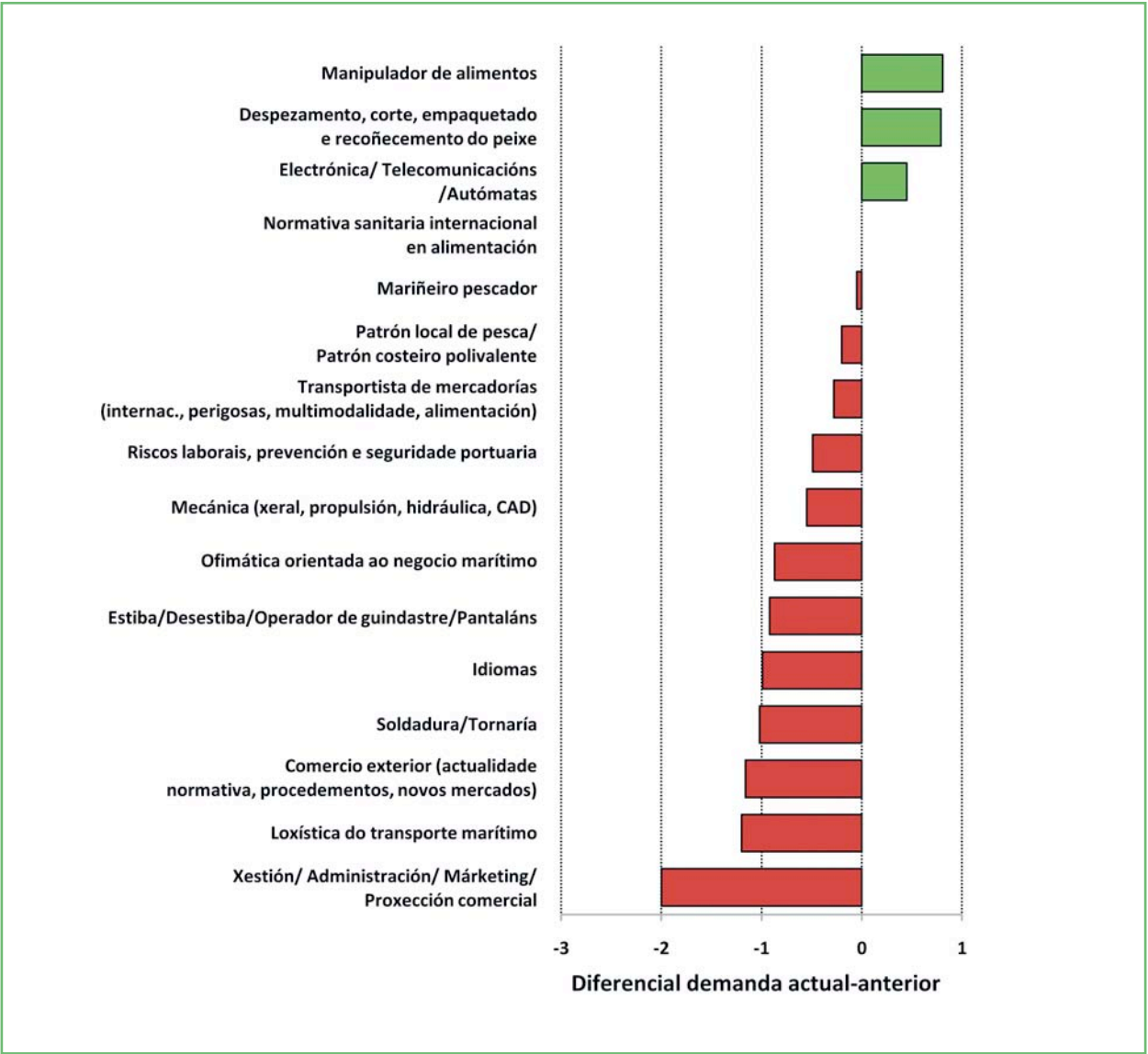
Cadro 26. Grao de importancia* de competencias requiridas en demandas de emprego actuais vs. demandas de traballadores/as anteriores

Competencia específica	Grao de importancia requerido en contratacións actuais	Grao de importancia requerido en contratacións anteriores	Diferencial actuais- anteriores
Manipulación de alimentos	7,06	6,25	0,81
Despezoamento, corte, empaquetado e recoñecemento do peixe	7,77	6,98	0,79
Electrónica/Telecomunicacións/Autómatas	6,7	6,25	0,45
Normativa sanitaria internacional en alimentación	6,7	6,7	0
Mariñeiro pescador	9,2	9,24	-0,05
Patrón local de pesca/ Patrón costeiro polivalente	7,77	7,97	-0,2
Transporte de mercadorías (internacional, perigosas, multimodalidade, alimentación)	6,7	6,98	-0,28
Riscos laborais, prevención e seguridade portuaria	7,06	7,55	-0,49
Mecánica (xeral, propulsión, hidráulica, CAD)	8,13	8,68	-0,55
Ofimática orientada ao negocio marítimo	6,25	7,12	-0,87
Estiba/Desestiba/Operador de guindastre/Pantaláns	7,06	7,97	-0,92
Idiomas	6,7	7,69	-0,99
Soldadura/Tornaría	6,25	7,27	-1,02
Comercio exterior (actualidade normativa, procedementos, novos mercados)	6,25	7,41	-1,16
Loxística do transporte marítimo	7,06	8,25	-1,2
Xestión/Administración/Márketing/ Proxección comercial	6,25	8,25	-2

* [5-6,25] = “Indiferente”; [6,25-7,5] = “Algo importante”; [7,5-8,75] = “Importante”; [8,75-10] = “Moi importante”

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 29. Grao de importancia* de competencias requiridas en demandas de emprego actuais vs demandas de man de obra anteriores



* 1,25-2,5 = “Nada importante”; 2,5-3,75 = “Moi pouco importante”; 3,75-5 = “Pouco importante”; 5-6,25 = “Indiferente”; 6,25-7,5 = “Algo importante”; 7,5-8,75 = “Importante”; 8,75-10 = “Moi importante”

Fonte: Elaboración propia.

6.6. Impacto do Porto Exterior da Coruña nas necesidades formativas

Neste apartado analízase o impacto que a posta en funcionamento das novas instalacións portuarias terá nas necesidades formativas dos novos traballadores/as. No cuestionario preguntóuselle ao empresariado:

“¿Que tipo de formación cre que sería necesario impartir nos servizos de emprego do seu ámbito a partir da posta en funcionamento do Porto Exterior?”

A pregunta realizouse de modo aberto para que as persoas entrevistadas puidesen expresar coa maior precisión posible as necesidades formativas requiridas nun futuro.

As respostas obtidas valoráronse de 1 a 10 desde:

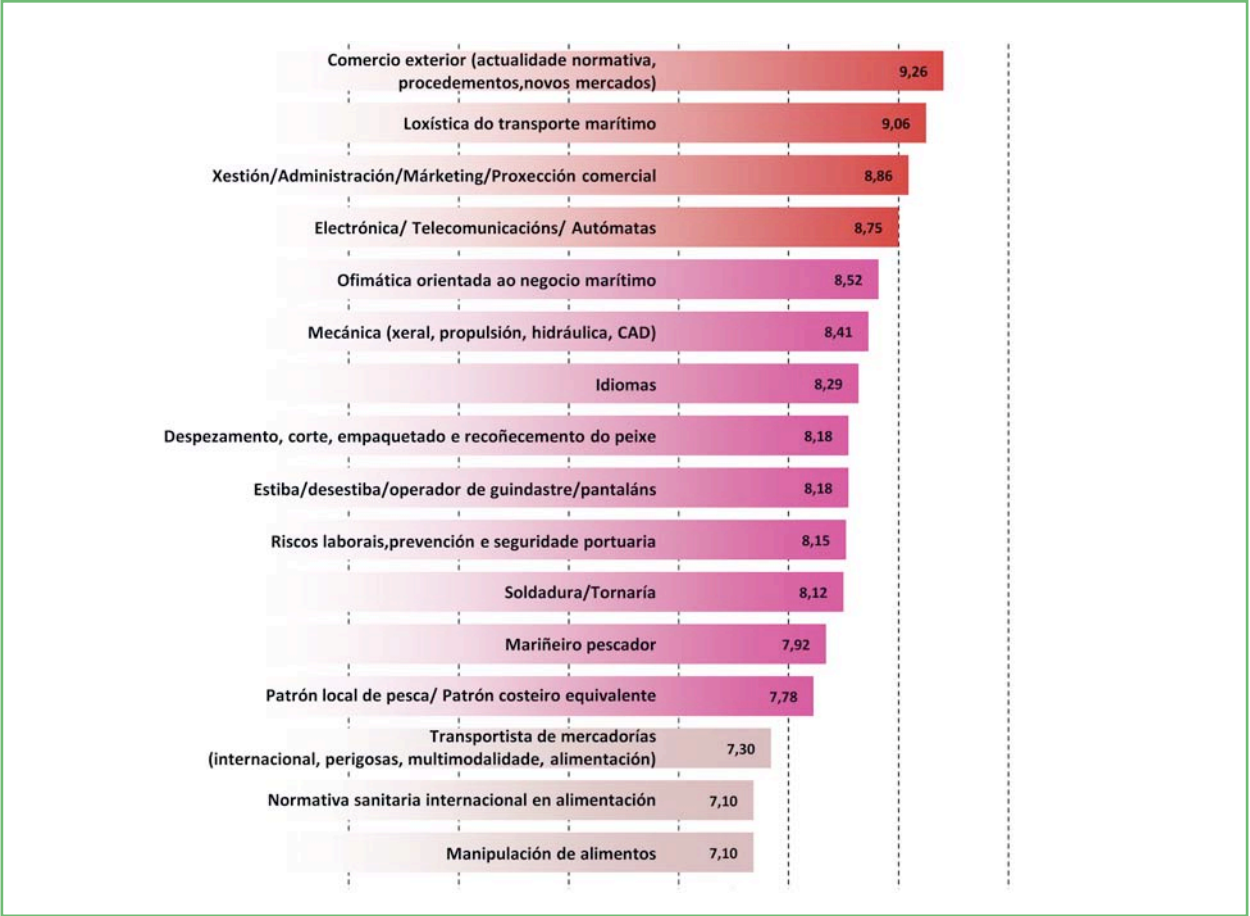
- Nada importante
- Pouco importante
- Indiferente
- Algo importante
- Importante
- Moi importante

No gráfico 30 preséntanse os resultados onde obsérvase que entre as puntuacións máis altas figuran as de:

- Comercio exterior (actualidade normativa, procedementos, novos mercados)
- Loxística de transporte marítimo
- Xestión/Administración/Márketing/Proxección comercial"
- Electrónica/ Telecomunicacións/Autómatas".

A análise destes datos marca a pauta sobre as necesidades das empresas no que respecta ao capital humano requirido para levar a cabo a súa actividade no futuro Porto Exterior. As empresas neste caso subliñan a necesidade dun capital humano especializado en novas tecnoloxías e capacitado para aproveitar as oportunidades derivadas das operacións de importación/exportación nas súas empresas.

Gráfico 30. ¿Que tipo de formación cre que sería necesario impartir nos servizos de emprego do seu entorno? (impacto do Porto Exterior)



* [5-6,25] = "Indiferente"; [6,25-7,5] = "Algo importante"; [7,5-8,75] = "Importante"; [8,75-10] = "Moi importante"

Fonte: Elaboración propia.

Os resultados obtidos baseándose na comparación das necesidades de formación manifestadas polo empresariado, coa percepción do capital humano necesario no futuro para o funcionamento do Porto Exterior, móstranse no cadro 27 (gráfico 31).

Coa información dispoñible obsérvase que o empresariado percibe aínda a existencia de bastantes diferenzas entre os perfís dos postos de traballo que se demandan actualmente e os que se necesitarán cando o Porto Exterior da Coruña empece a ofrecer servizos totais de importación/exportación.

Cadro 27. ¿Que tipo de formación cre que sería necesario impartir nos servizos de emprego do seu contorno? (Impacto do Porto Exterior) vs. ¿Que tipo de formación específica está buscando ou buscou para cubrir as demandas de emprego da súa empresa?

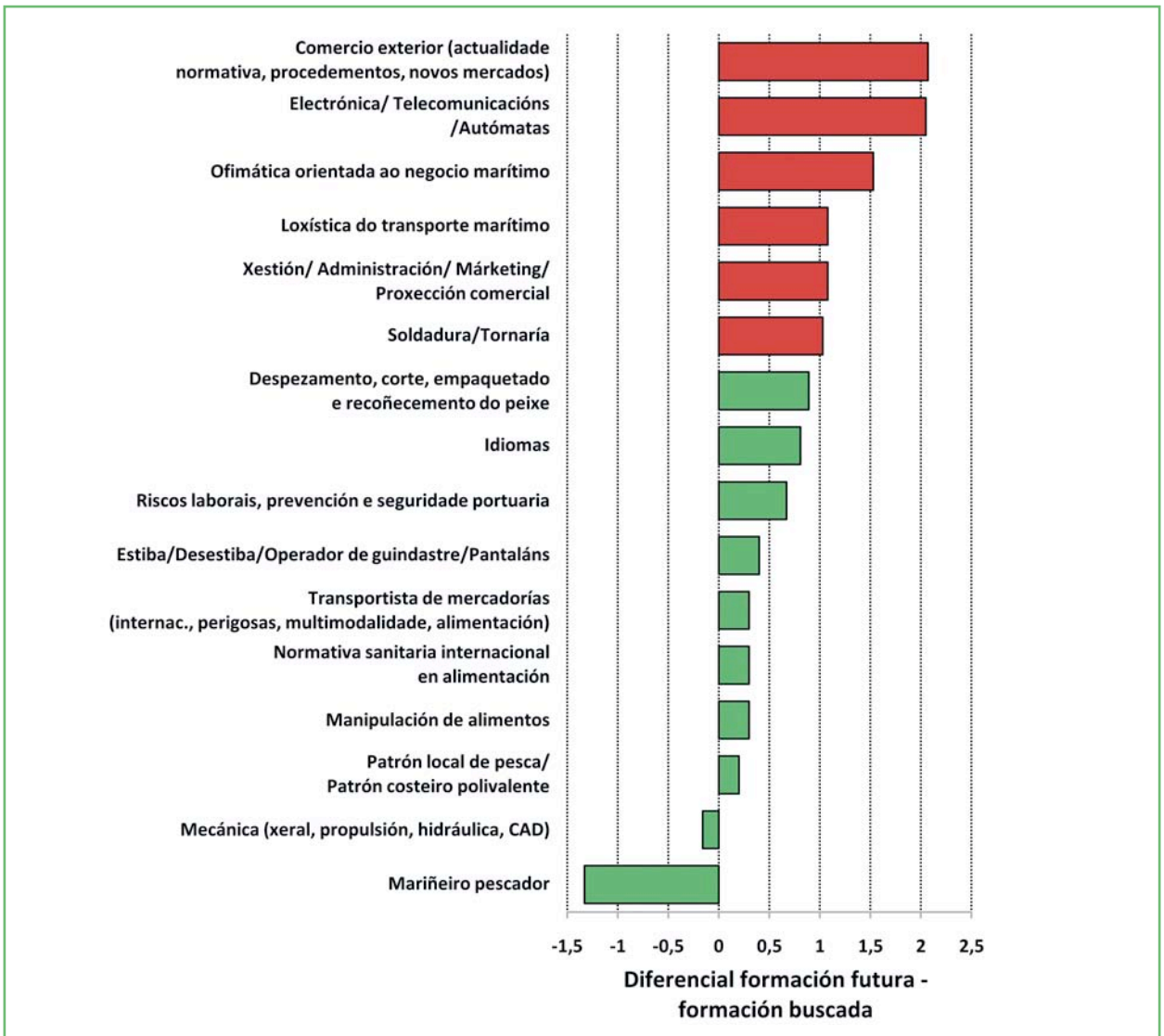
	¿Que tipo de formación cre que sería necesario impartir nos servizos de emprego do seu contorno? (Impacto do Porto Exterior)	¿Que tipo de formación específica está buscando ou buscou para cubrir as demandas de emprego da súa empresa?	Diferencial
Comercio exterior (actualidade normativa, procedementos, novos mercados)	9,26	7,19	2,07
Electrónica/Telecomunicacións/Autómatas	8,75	6,7	2,05
Ofimática orientada ao negocio marítimo	8,52	6,99	1,53
Loxística do transporte marítimo	9,06	7,98	1,08
Xestión/Administración/Márketing/Proxección comercial	8,86	7,78	1,08
Soldadura/Tornaría	8,12	7,09	1,03
Despezamento, corte, empaquetado e recoñecemento do peixe	8,18	7,29	0,89
Idiomas	8,29	7,49	0,81
Riscos laborais, prevención e seguridade portuaria	8,15	7,49	0,67
Estiba/Desestiba/Operario de guindastre/Pantaláns	8,18	7,78	0,4
Transporte de mercadorías (internacional, perigosas, multimodalidade, alimentación)	7,3	6,99	0,3
Manipulación de alimentos	7,1	6,8	0,3
Normativa sanitaria internacional en alimentación	7,1	6,8	0,3
Patrón local de pesca/ Patrón costeiro polivalente	7,78	7,58	0,2
Mecánica (xeral, propulsión, hidráulica, CAD)	8,41	8,57	-0,16
Mariñeiro pescador	7,92	9,25	-1,33

Fonte: Elaboración propia.

As maiores diferenzas prodúcense nos ítems de formación específica:

- Comercio exterior (actualidade normativa, procedementos, novos mercados)
- Electrónica/Telecomunicacións/Autómatas
- Ofimática orientada ao negocio marítimo
- Loxística do transporte marítimo
- Xestión/Administración/Márketing/Proxección comercial
- Soldadura/Tornaría".

Gráfico 31. Diferencial entre ¿Que tipo de formación cre que sería necesario impartir nos servizos de emprego do seu entorno? (impacto do Porto Exterior) e ¿Que tipo de formación específica está buscando ou buscou para cubrir as demandas de emprego da súa empresa?



Fonte: Elaboración propia.

Por último, a importancia das necesidades formativas demandadas no pasado ou actualmente, unida á necesidade de formación futura provocada pola apertura do Porto Exterior da Coruña, permite mostrar que cursos de formación son máis importantes para as empresas entrevistadas.

Os resultados aparecen no gráfico 32, no que se observa que a banda de "moi importante" está ocupada polas seguintes competencias específicas:

- Mariñeiro pescador
- Loxística do transporte marítimo
- Xestión/Administración/Márketing/Proxección comercial
- Comercio exterior (actualidade normativa, procedementos, novos mercados)
- Electrónica/Telecomunicacións/Autómatas

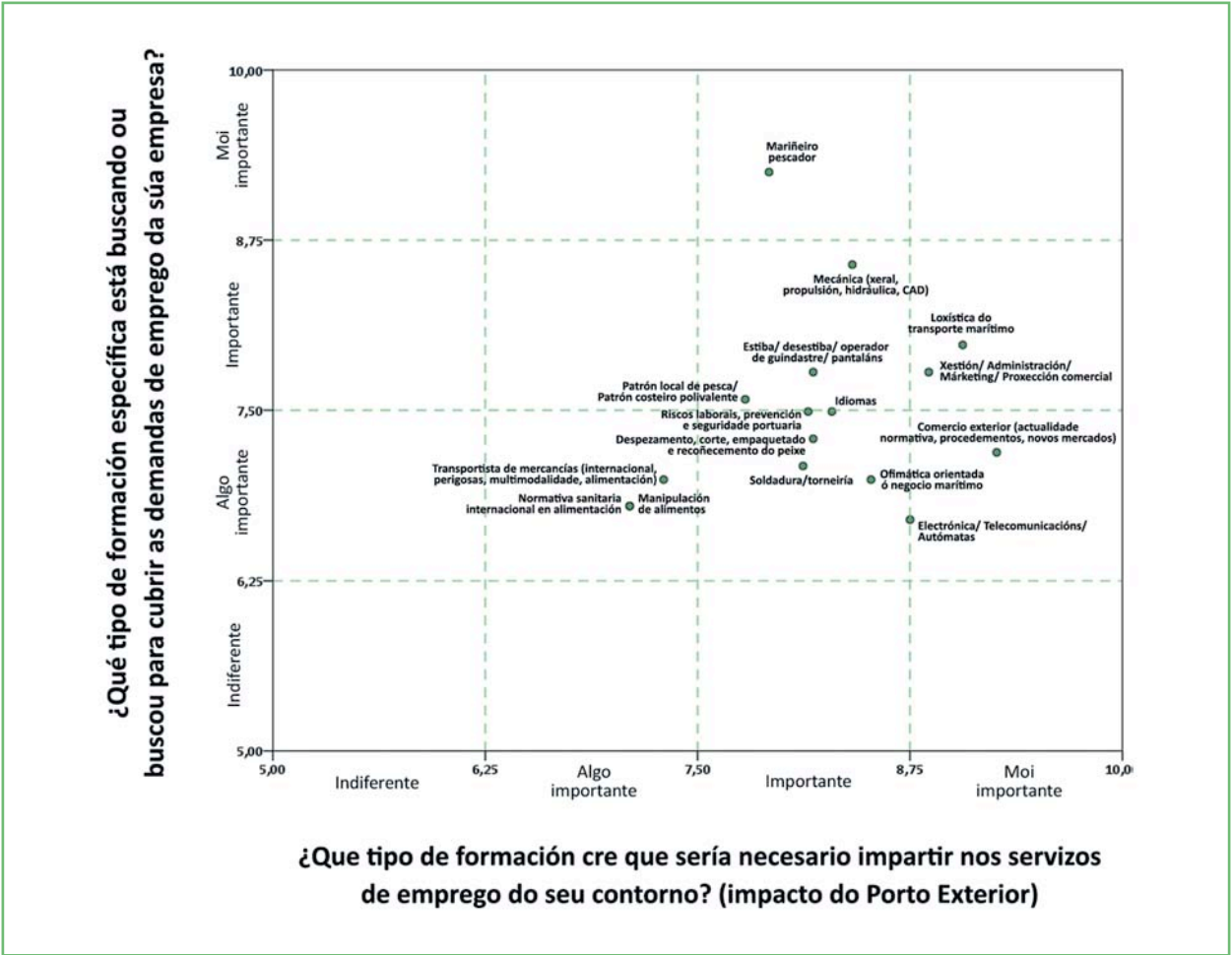
Resulta importante sinalar tamén, nun segundo nivel de prioridade, as necesidades formativas que aparecen na banda de "importante":

- Mecánica (xeral, propulsión, hidráulica, CAD)
- Despezamento, corte, empaquetado e recoñecemento do peixe
- Estiba/Desestiba/Operador de guindastre/Pantaláns
- Patrón local de pesca/ Patrón costeiro polivalente
- Idiomas
- Riscos laborais, prevención e seguridade portuaria
- Soldadura/Tornaría
- Ofimática orientada ao negocio marítimo

Quedando na banda de "algo importante" as competencias de:

- Transportista de mercadorías (internacional, perigosas, multimodalidade, alimentación)
- Manipulación de alimentos
- Normativa sanitaria internacional en alimentación

Gráfico 32. Demanda de formación na empresa vs. demanda de formación coa apertura do Porto Exterior



Fonte: Elaboración propia.

6.7. Requisitos exixidos aos traballadores/as de contar con experiencia previa

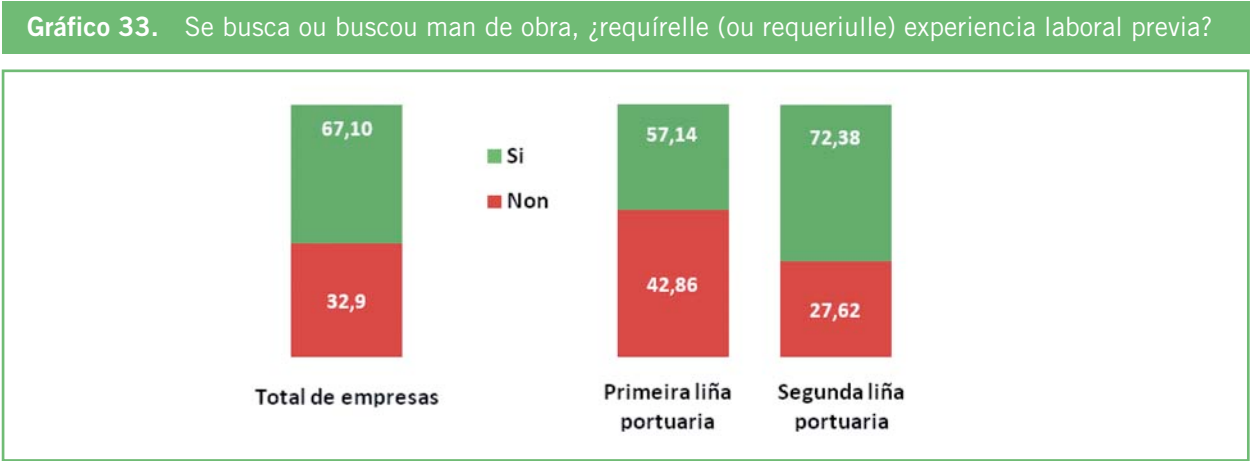
No cuestionario considerouse importante incluír ítems referidos á necesidade de que o persoal contratado tivese unha experiencia previa en traballos similares ou ben que sexa a propia empresa a que o forme. A pregunta realizada foi:

“Se busca ou buscou traballadores/as, ¿exíxelles experiencia laboral previa?”

As respostas preséntanse no cadro 28 (gráfico 33) e obsérvase que o 67,10% das empresas entrevistadas declararon que a experiencia laboral previa si é un factor determinante para acceder ao posto de traballo ofrecido. Esta porcentaxe nas empresas de segunda liña portuaria alcanza o 72,38% e redúcese nos sectores de actividade de primeira liña alcanzando un 57,14%.14%.

Cadro 28. Se busca ou buscou man de obra, ¿requírelle (ou requiriulle) experiencia laboral previa?			
	Total	Primeira liña portuaria	Segunda liña portuaria
Si	67,10%	57,14%	72,38%
Non	32,90%	42,86%	27,62%
Total	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: Elaboración propia.



Fonte: Elaboración propia.

6.8. Opinión sobre a formación continua

Un aspecto complementario á importancia da experiencia nas contratacións de persoal é a valoración que o empresariado lle dá á formación continua. Na enquisa preguntóuselles ás persoas entrevistadas:

“¿Cal é o estado actual da formación continua dos traballadores/as da súa empresa?”

A pregunta é pechada e as posibles respostas que se deron son:

- Non están cubertos e necesitarían cursos de formación.
- Non necesitan formación, actualmente.
- Non sabe/Non contesta.

Os resultados aparecen no cadro 29 (gráfico 34). Baseándose nos datos dispoñibles, pódese afirmar que as empresas declaran estar máis interesadas en proporcionar os cursos de formación aos seus cadros de persoal (un 56,34%) que na opción de considerar que non necesitan formación actualmente (o 39,15%). Unha pequena porcentaxe de respostas parece indicar que non saben ou non contestan esta pregunta (4,51%).

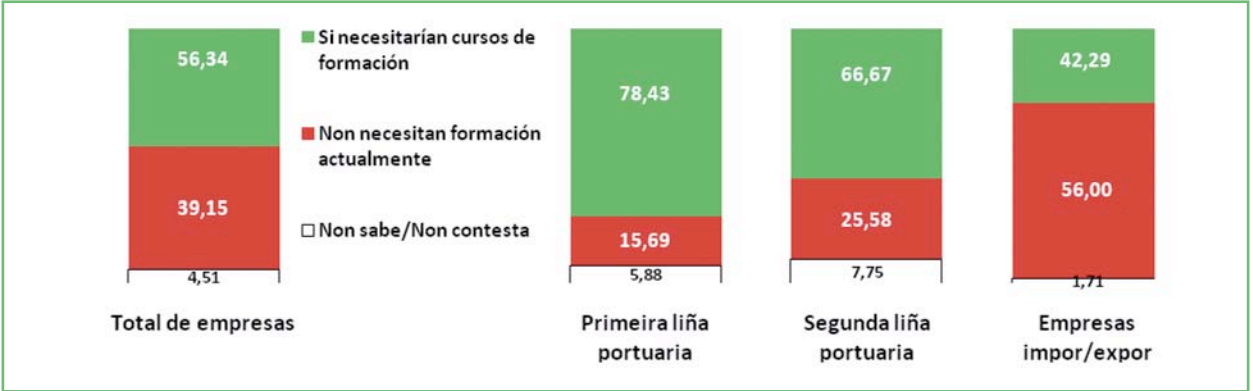
Ao analizar a información coa que contamos, tendo en conta a proximidade produtiva das empresas ao porto, obsérvase unha gran variabilidade.

Cadro 29. ¿Cal é o estado actual respecto á formación continua dos traballadores/as da súa empresa? Distribución porcentual por proximidade produtiva ao porto

	Total	Primeira liña portuaria	Segunda liña portuaria	Empresa impor/expor
Non están cubertos, e necesitarían cursos de formación	56,34%	78,43%	66,67%	42,29%
Non necesitan formación actualmente	39,15%	15,69%	25,58%	56,00%
Non sabe/Non contesta	4,51%	5,88%	7,75%	1,71%

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 34. ¿Cal é o estado actual respecto á formación continua dos traballadores/as da súa empresa? Distribución porcentual por proximidade produtiva da empresa ao porto

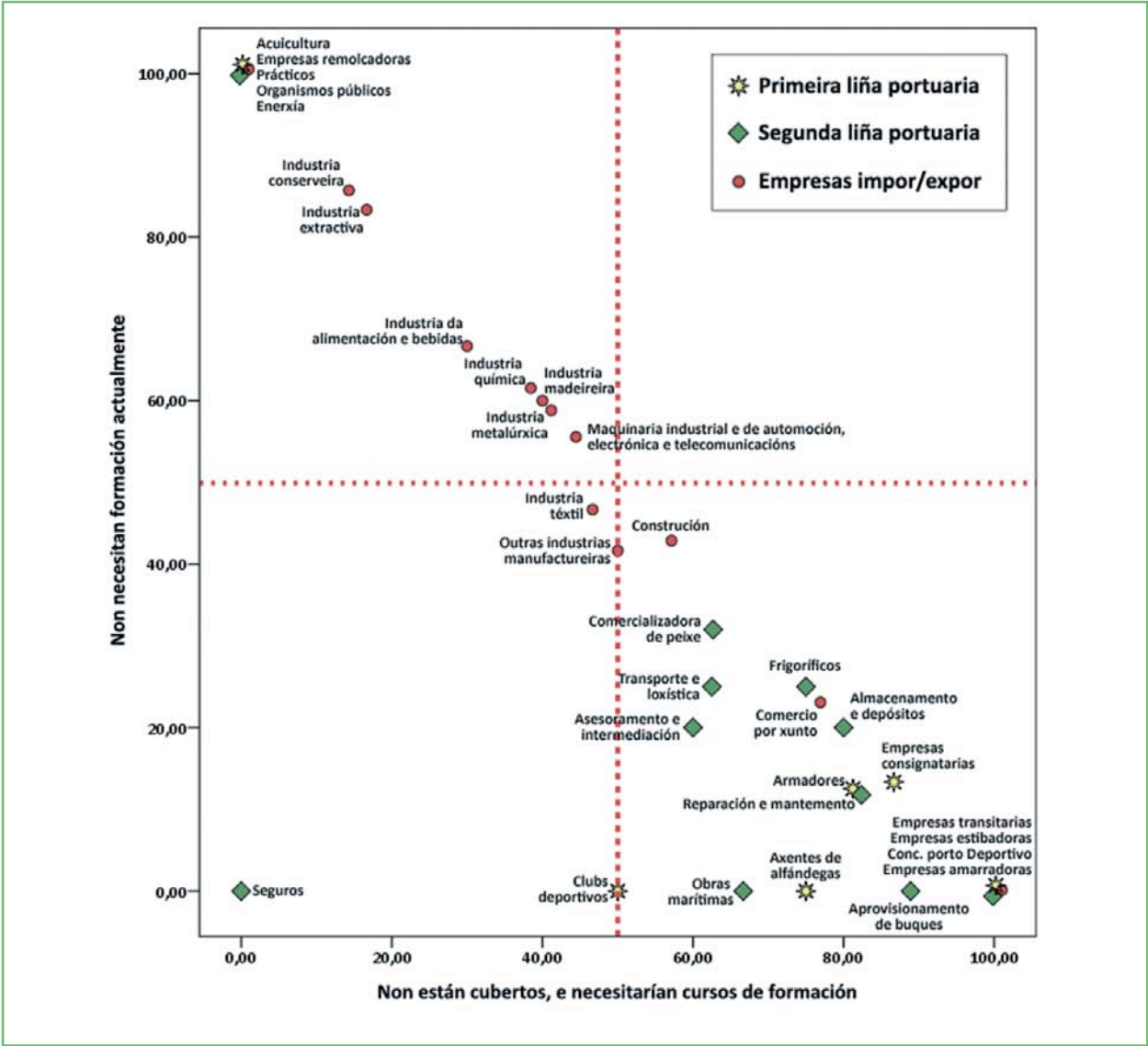


Fonte: Elaboración propia.

Á vista dos datos, pódese afirmar que as empresas avalían a necesidade de cursos de formación para os seus traballadores/as nos diferentes ámbitos en porcentaxes moi variables: as da primeira liña portuaria valóranos co 78,43%, mentres que as de segunda liña sinalan o 66,67%, e as de importación/exportación só o 42,29%.

Ao analizar por segmentos de negocio o estado actual respecto á formación continua, obtéñense os resultados do cadro 30 (gráfico 35).

Gráfico 35. ¿Cal é o estado actual respecto á formación continua dos traballadores/as da súa empresa?
Distribución porcentual por segmento de negocio



Fonte: Elaboración propia.

Cadro 30. ¿Cal é o estado actual respecto á formación continua dos traballadores/as da súa empresa?
Distribución porcentual por segmento de negocio

ACTIVIDADE		Non están cubertos, e necesitarían cursos de formación	Non necesitan formación actualmente	Non sabe/ Non contesta
Empresas amarradoras		100,00		
Concesionaria do porto deportivo		100,00		
Empresas estibadoras		100,00		
Empresas transitarias		100,00		
Aprovisionamento de buques		88,89		11,11
Empresas consignatarias		86,67	13,33	
Reparación e mantemento		82,35	11,76	5,88
Armadores		81,25	12,50	6,25
Almacenamento e depósitos		80,00	20,00	
Comercio por xunto		76,92	23,08	
Frigoríficos		75,00	25,00	
Axentes de alfándegas		75,00		25,00
Obras marítimas		66,67		33,33
Comercializadora de peixe		62,67	32,00	5,33
Transporte e loxística		62,50	25,00	12,50
Asesoramento e intermediación		60,00	20,00	20,00
Construción		57,14	42,86	
Clubs deportivos		50,00		50,00
Outras industrias manufactureiras		50,00	41,67	8,33
Industria téxtil		46,67	46,67	6,67
Maquinaria industrial e de automoción, electrónica e telecomunicacións		44,44	55,56	
Industria madeireira		41,18	58,82	
Industria metalúrxica		40,00	60,00	
Industria química		38,46	61,54	
Industria da alimentación e bebidas		30,00	66,67	3,33
Industria extractiva		16,67	83,33	
Industria conserveira		14,29	85,71	
Enerxía			100,00	
Seguros				100,00
Organismos públicos			100,00	
Prácticos			100,00	
Empresas remolcadoras			100,00	
Acuicultura			100,00	

 Primeira liña portuaria  Segunda liña portuaria  Empresas importación/exportación

Fonte: Elaboración propia.

Dos datos deducimos que a maior demanda de formación ocupacional está concentrada nas empresas de primeira e segunda liña portuaria. Concretamente os sectores que máis formación requiren (co 100% das empresas) son:

- Empresas amarradoras
- Concesionarias do porto deportivo
- Empresas estibadoras
- Empresas transitarias

En cambio, os sectores que indican que os seus traballadores/as xa teñen formación suficiente (co 100% das empresas) son:

- Acuicultura
- Empresas remolcadoras
- Prácticos
- Organismos públicos
- Enerxía

Por último, no gráfico 36 represéntase a distribución territorial da demanda de cursos de formación por parte de empresas relacionadas coa actividade no futuro Porto Exterior da Coruña. A información obtida permite afirmar que a maior demanda se produce nas empresas do propio municipio da Coruña, aínda que existen demandas de formación localizadas noutros municipios con presenza importante na mostra: Santiago de Compostela, Arteixo, Bergondo, Vilalba, Lugo, Monforte de Lemos e Boiro.

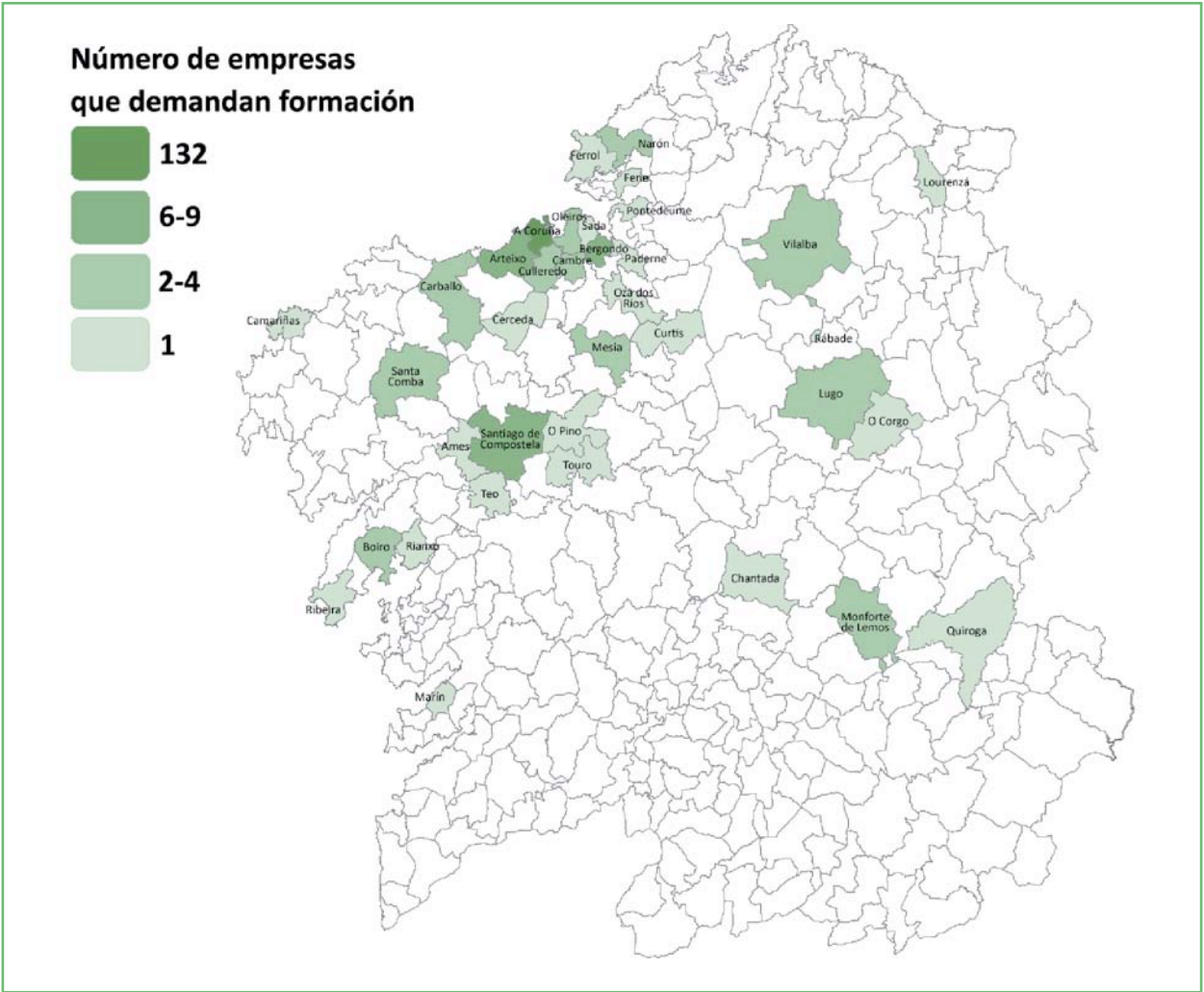
6.9. Métodos de busca de novos traballadores/as

Neste apartado analízanse os métodos utilizados polas empresas para buscar persoal. A información obtida é de grande importancia e presenta diferenzas significativas entre os distintos procedementos utilizados para a busca. No cuestionario a pregunta ofrece seis posibles respostas múltiples:

"Método de busca de novos traballadores/as"

- Axencias de emprego (públicas e privadas)
- Redes informais (contactos persoais, listaxes, etc.)
- Internet (Infojobs, Infoempleo, redes sociais, etc.)
- Anuncios (medios de comunicación)
- Envío de currículo
- Outros (prácticas concertadas con institucións de ensino e outros)

Gráfico 36. Distribución xeográfica da demanda de cursos por parte de empresas relacionadas co Porto da Coruña



Fonte: Elaboración propia.

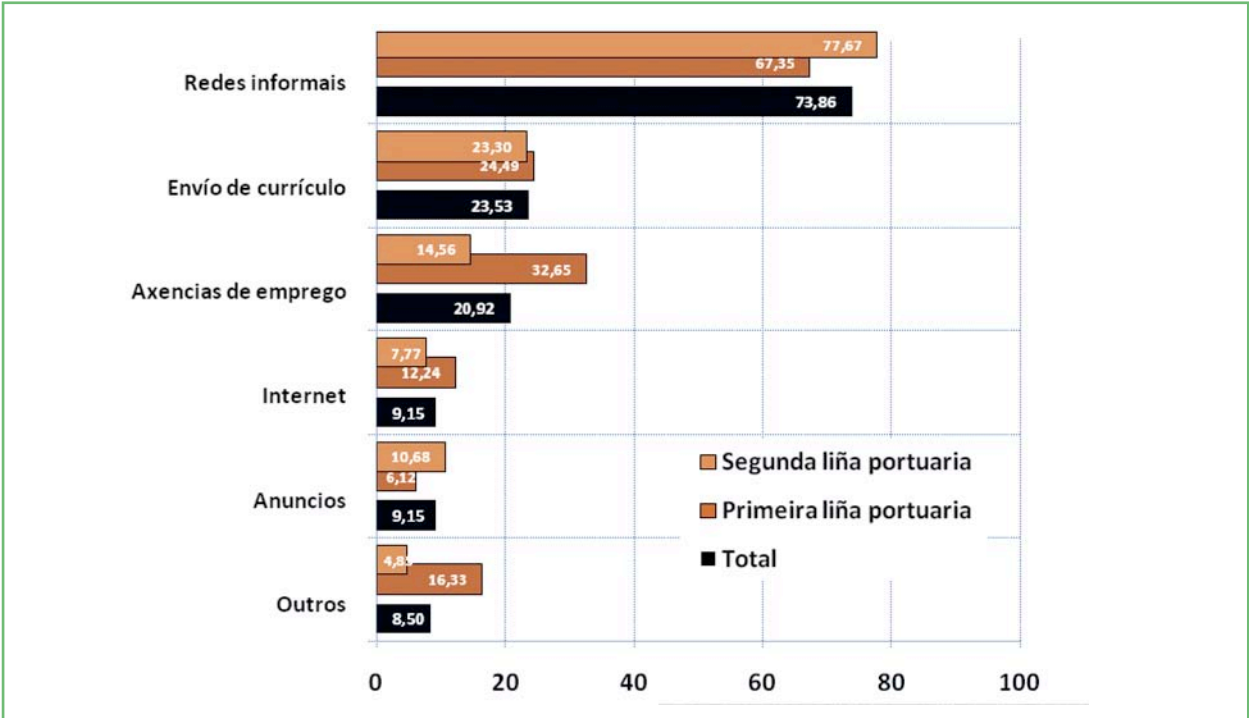
No cadro 31 (gráfico 37) preséntanse as respostas de forma ordenada, por orde de importancia e segundo a localización das empresas. O método máis utilizado é o de redes informais, cun 73,86% dos casos; en segundo lugar figura o envío de currículos, cun 23,53%; as axencias de emprego, cun 20,92%; a Internet e anuncios, cun 9,15%; e outros, cun 8,5%.

Cadro 31. Métodos de busca de nova man de obra

	Total	Primeira liña portuaria	Segunda liña portuaria
Redes informais	73,86%	67,35%	77,67%
Recollendo currículos	23,53%	24,49%	23,30%
Axencias de emprego	20,92%	32,65%	14,56%
Internet	9,15%	12,24%	7,77%
Anuncios	9,15%	6,12%	10,68%
Outros	8,50%	16,33%	4,85%

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 37. Métodos de busca de nova man de obra



Fonte: Elaboración propia.

The background of the page is an abstract composition of flowing, translucent lines in shades of blue and green. These lines sweep across the page from the bottom left towards the top right, creating a sense of movement and depth. The lines vary in opacity, with some appearing as solid streaks and others as lighter, ethereal wisps. The overall effect is a modern, organic, and dynamic visual texture.

CAPÍTULO 7

Análise de xénero

CAPÍTULO 7

Análise de xénero

7.1. Desagregación por xénero na mostra de empresas

A presenza de mulleres en todos os ámbitos laborais aumentou nos últimos anos en España a un bo ritmo. O paso desde o sistema educativo ao mercado do traballo é un momento decisivo non só para a poboación xove que trata de incorporarse á poboación activa, senón tamén para o conxunto da sociedade que desexa un cambio nos roles sociais de xénero.

A incorporación das mulleres ao traballo é, na actualidade, un proceso que pode seguir diferentes traxectorias e no que a formación recibida no sistema educativo deixou de ser unha solución eficaz á hora de atopar determinados tipos de traballo. O certo é que a educación non garante un posto de traballo, aínda que é un feito que os inconvenientes aumentan a medida que a formación é de menor nivel. Os seus efectos positivos sobre o emprego varían de forma notable segundo a estrutura e o dinamismo dos distintos sectores empresariais.

A inserción laboral de homes e mulleres na actualidade e a súa posterior evolución no mercado de traballo vese afectada por unha serie de factores relevantes. A propia natureza da participación laboral suxire a conveniencia de explorar as causas que explican o maior ou menor grao de éxito alcanzado polos individuos no emprego. De igual forma, parece conveniente analizar estes factores que afectan á participación na economía produtiva dun país, tanto de forma xenérica como específica.

Nesta investigación sobre o impacto económico do Porto Exterior no emprego e outras oportunidades de negocio, tamén se considerou relevante estudar a participación feminina nas empresas entrevistadas. No cadro 32 (gráfico 38) móstrase a proporción de homes e mulleres na mostra de empresas, tanto en termos xerais como especificando por localización produtiva respecto ao porto e segundo o seu tamaño. Coa información dispoñible, obsérvase que os homes representan o 71,96% do total de traballadores, mentres que as mulleres son o 28,04%.

Estes datos representan unha diferenza de 43,91 puntos porcentuais entre homes e mulleres, moi superior á diferenza media española para todos os sectores de actividade, que está calculada polo INE en 12,73 puntos porcentuais.

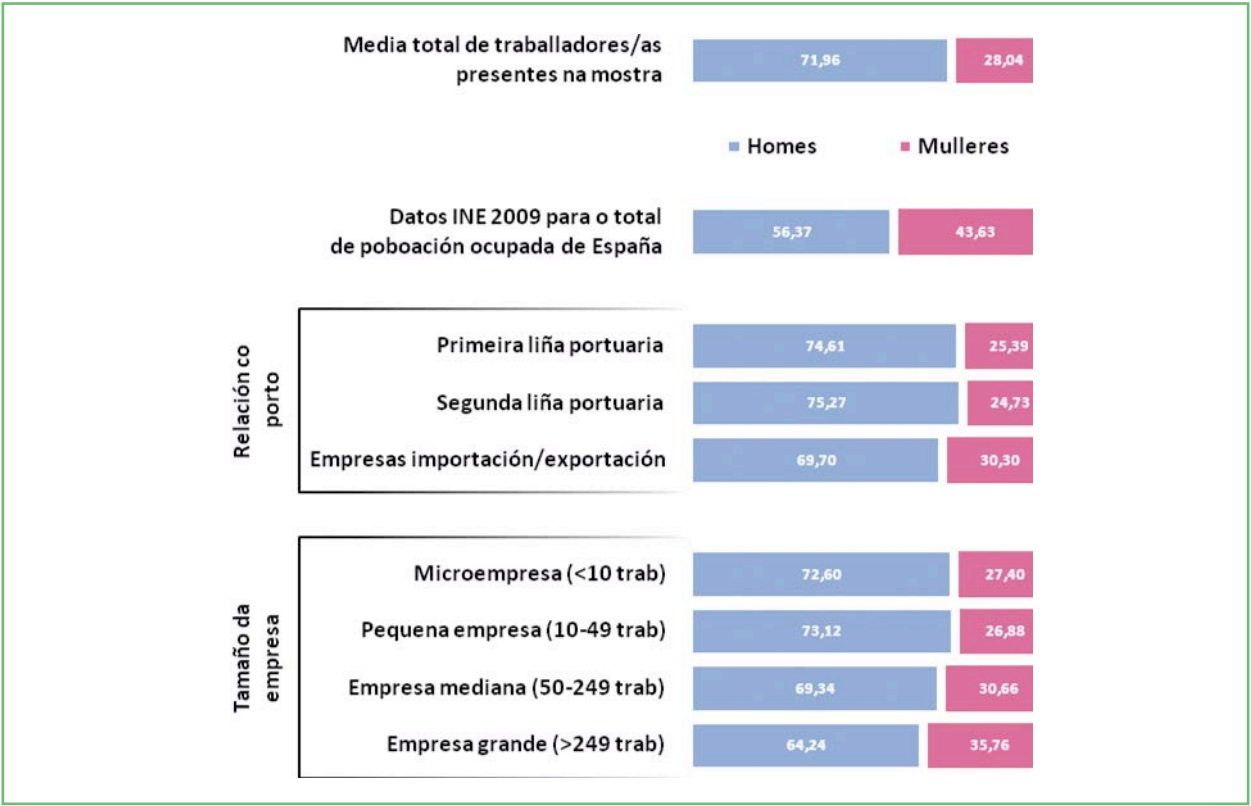
Ao analizar os datos relativos á relación de proximidade produtiva ao porto, obsérvase como esta diferenza de xénero é menor no ámbito das empresas de importación/exportación, onde as mulleres representan o 30,30%, pero no ámbito de primeira e segunda liña portuaria a participación feminina redúcese ata o 25,39% e 24,73%, respectivamente.

Estas discrepancias mantéñense ao analizar a diferenza de xénero por tamaño das empresas, cunha drástica redución desde o ámbito das microempresas e pequenas empresas, cun diferencial entre homes e mulleres de 45,20 e 46,24, respectivamente, ata o das empresas medianas, co 38,68, e o das empresas grandes, co 29,48.

Cadro 32. Porcentaxe de traballadores/as presentes na mostra				
		Homes	Mulleres	Diferenza
Media total de traballadores/as presentes na mostra		71,96%	28,04%	43,91%
Datos INE 2009 para o total da poboación ocupada de España		56,37%	43,63%	12,73%
Relación co porto	Primeira liña portuaria	74,61%	25,39%	49,23%
	Segunda liña portuaria	75,27%	24,73%	50,55%
	Empresas importación/exportación	69,70%	30,30%	39,41%
Tamaño da empresa	Microempresa (<10 trab.)	72,60%	27,40%	45,20%
	Pequena empresa (10-49 trab.)	73,12%	26,88%	46,24%
	Empresa mediana (50-249 trab.)	69,34%	30,66%	38,68%
	Empresa grande (>249 trab.)	64,24%	35,76%	28,48%

Fonte: INE, elaboración propia.

Gráfico 38. Porcentaxe de traballadores/as presentes na mostra

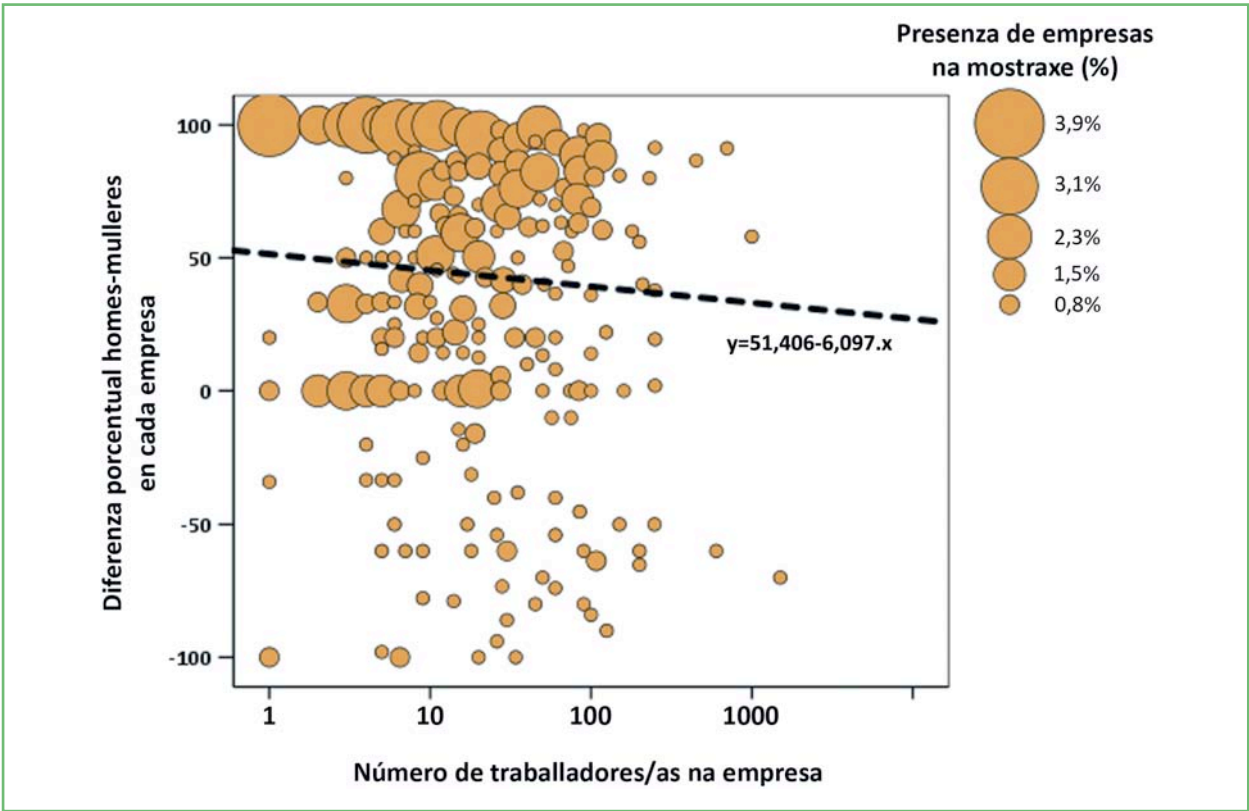


Fonte: INE, elaboración propia.

No gráfico 39, obsérvanse as empresas da mostra segundo o número de traballadores e a diferenza entre homes e mulleres nos cadros de persoal. Coa información obtida pódese afirmar que, canto maior é o tamaño da empresa, o desequilibrio de xénero é menor.

Na representación gráfica obsérvase claramente como a maioría das empresas da mostra son pequenas e o diferencial a favor dos homes é case sempre positivo, salvo algunhas excepcións, como se mostran na parte inferior do gráfico.

Gráfico 39. Relación entre o número de traballadores/as da empresa e a diferenza entre o porcentaxe de homes e mulleres en cada empresa



Fonte: Elaboración propia.

No cadro 33 (gráfico 40) represéntase unha desagregación máis precisa das porcentaxes de traballadores e traballadoras en cada segmento de negocio analizado. Con esta información extráese unha maior evidencia acerca de que profesións tradicionalmente se asociaron ao xénero masculino e cales ao feminino.

Obsérvase como as actividades de primeira e segunda liña portuarias están maioritariamente ocupadas por homes: “Prácticos” nun 100%, “Almacenamento e depósitos” co 98,53%, “Empresas estibadoras” co 96,25%, “Clubs deportivos” co 91,67%, e “Frigoríficos” e “Armadores” co 90,83% e 90% respectivamente.

As actividades que maior paridade de xénero rexistran son as de “Outras “industrias” e “Seguros” co 47,90% e 50% de mulleres traballando, respectivamente.

Existen sectores nos que a porcentaxe de mulleres traballadoras é maior que a de homes: “Industria téxtil” co 50,40%, “Organismos públicos” co 70% e a “Industria conserveira” co 76,60%.

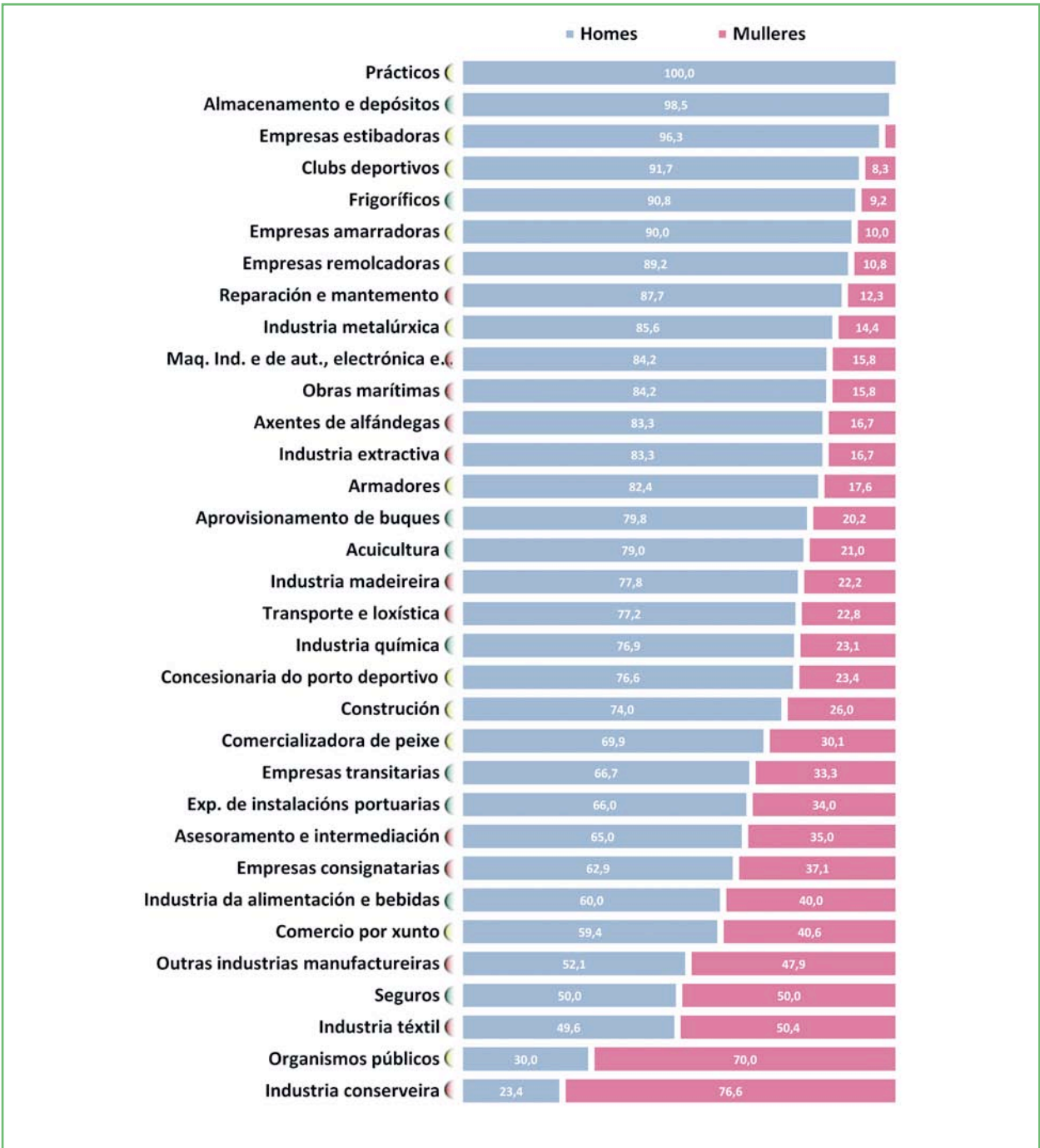
Cadro 33. Porcentaxe de traballadores/as presentes na mostra por segmento de negocio

ACTIVIDADE		Homes	Mulleres	Diferenza porcentual
Prácticos		100,00%	0,00%	100,00%
Almacenamento e depósitos		98,53%	1,47%	97,07%
Empresas estibadoras		96,25%	3,75%	92,50%
Clubs deportivos		91,67%	8,33%	83,33%
Frigoríficos		90,83%	9,17%	81,67%
Empresas amarradoras		90,00%	10,00%	80,00%
Empresas remolcadoras		89,17%	10,84%	78,33%
Reparación e mantemento		87,71%	12,29%	75,41%
Industria metalúrxica		85,60%	14,40%	71,20%
Maq. ind. e de aut., electrónica eelec.		84,24%	15,76%	68,49%
Obras marítimas		84,17%	15,83%	68,33%
Axentes de alfándegas		83,33%	16,67%	66,67%
Industria extractiva		83,31%	16,69%	66,63%
Armadores		82,38%	17,62%	64,75%
Aprovisionamento de buques		79,79%	20,21%	59,59%
Acuicultura		79,00%	21,00%	58,00%
Industria madeireira		77,77%	22,23%	55,54%
Transporte e loxística		77,19%	22,81%	54,38%
Industria química		76,88%	23,12%	53,77%
Concesionaria do porto deportivo		76,63%	23,37%	53,26%
Construción		73,97%	26,03%	47,94%
Comercializadora de peixe		69,94%	30,06%	39,87%
Empresas transitarias		66,67%	33,33%	33,33%
Exp. de instalacións portuarias		66,00%	34,00%	32,00%
Asesoramento e intermediación		65,00%	35,00%	30,00%
Empresas consignatarias		62,94%	37,06%	25,89%
Ind. da alimentación e bebidas		60,03%	39,97%	20,05%
Comercio por xunto		59,36%	40,64%	18,72%
Outras industrias		52,11%	47,90%	4,21%
Seguros		50,00%	50,00%	0,00%
Industria téxtil		49,60%	50,40%	-0,81%
Organismos públicos		30,00%	70,00%	-40,00%
Industria conserveira		23,40%	76,60%	-53,19%

Primeira liña portuaria Segunda liña portuaria Empresas importación/exportación

Fonte: Elaboración propia.

Gráfico 40. Porcentaxe de traballadores/as presentes na mostra



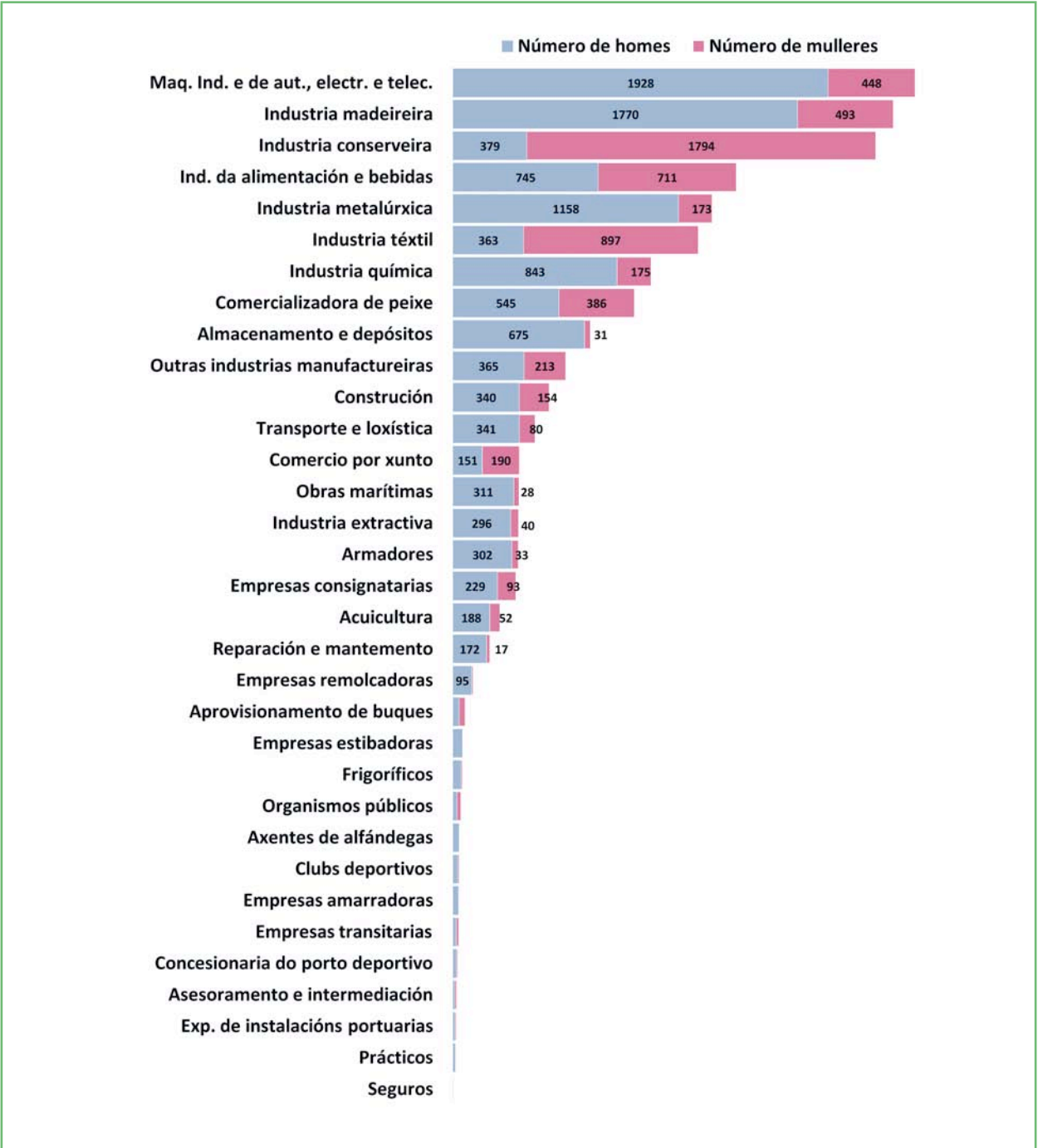
Primeira liña portuaria Segunda liña portuaria Empresas importación/exportación

Fonte: Elaboración propia.

Unha perspectiva adicional sobre a cuestión de xénero no ámbito portuario fai referencia á cantidade neta total de traballadores/traballadores presentes na mostra, variable que tamén forma parte do estudo de empregabilidade proposto.

Esta consideración engade un novo matiz ao reflectir a verdadeira magnitude da man de obra asociada ás actividades portuarias da dársena coruñesa. O cadro 34 (gráfico 41) mostra os resultados obtidos. A información dispoñible permite afirmar que existen importantes sectores cun número moi elevado de mulleres (“Industria conserveira”, “Industria da alimentación e bebidas” e “Industria téxtil”) xunto ás que teñen unha porcentaxe maior de homes (“Maquinaria industrial e de automoción, electrónica e telecomunicacións”, “Industria madeireira” e “Industria metalúrxica”).

Gráfico 41. Porcentaxe de traballadores/as presentes na mostra



Fonte: Elaboración propia.

Cadro 34. Número total* de traballadores/as presentes na mostra por segmento de negocio

ACTIVIDADE	Homes	Mulleres	Total
Maq. ind. e de aut., electr. e telec.	1.928	448	2.376
Industria madeireira	1.770	493	2.263
Industria conserveira	379	1.794	2.173
Ind. da alimentación e bebidas	745	711	1.456
Industria metalúrxica	1.158	173	1.331
Industria téxtil	363	897	1.260
Industria química	843	175	1.018
Comercializadora de peixe	545	386	931
Almacenamento e depósitos	675	31	706
Outras industrias manufactureiras	365	213	578
Construción	340	154	494
Transporte e loxística	341	80	421
Comercio por xunto	151	190	341
Obras marítimas	311	28	339
Industria extractiva	296	40	336
Armadores	302	33	335
Empresas consignatarias	229	93	322
Acuicultura	188	52	240
Reparación e mantemento	172	17	189
Empresas remolcadoras	95	7	102
Aprovisionamento de buques	31	30	61
Empresas estibadoras	49	3	52
Frigoríficos	42	5	47
Organismos públicos	20	20	40
Axentes de alfándegas	32	2	33
Empresas amarradoras	28	3	31
Clubs deportivos	26	5	31
Empresas transitarias	16	13	29
Concesionaria do porto deportivo	18	5	23
Asesoramento e intermediación	9	8	17
Exp. de instalacións portuarias	11	5	16
Prácticos	10	0	10
Seguros	2	2	3

Primeira liña portuaria Segunda liña portuaria Empresas importación/exportación

* Cálculo realizado para as empresas das que se dispón da porcentaxe de xénero

Fonte: Elaboración propia.

7.2. Xénero e salario

A análise das diferenzas salariais entre homes e mulleres suscita un grande interese non só entre os investigadores do mercado de traballo, senón tamén entre outros colectivos sociais. A relevancia deste tema viuse incrementada polo notable aumento da participación da muller no mundo laboral.

A Teoría do Capital Humano foi amplamente utilizada tanto teórica como empiricamente para analizar as diferenzas salariais por xénero. Baseándose nesta teoría, as diferenzas salariais observadas entre individuos virían explicadas por diferenzas no seu capital humano. A evidencia empírica, non obstante, indica claramente que, aínda que estas variables son sen dúbida importantes determinantes dos salarios, cómpre ter en conta outros factores que tamén inflúen no nivel salarial dun individuo. Entre estes, cabe destacar a ocupación realizada, o sector ao que pertence a empresa na que traballa e a localización xeográfica.

O obxectivo deste punto consiste en expoñer que factores dentro das variables dispoñibles contribúen a explicar as diferenzas salariais entre homes e mulleres. Para iso, tivemos en conta os distintos tamaños das empresas e a súa localización xeográfica.

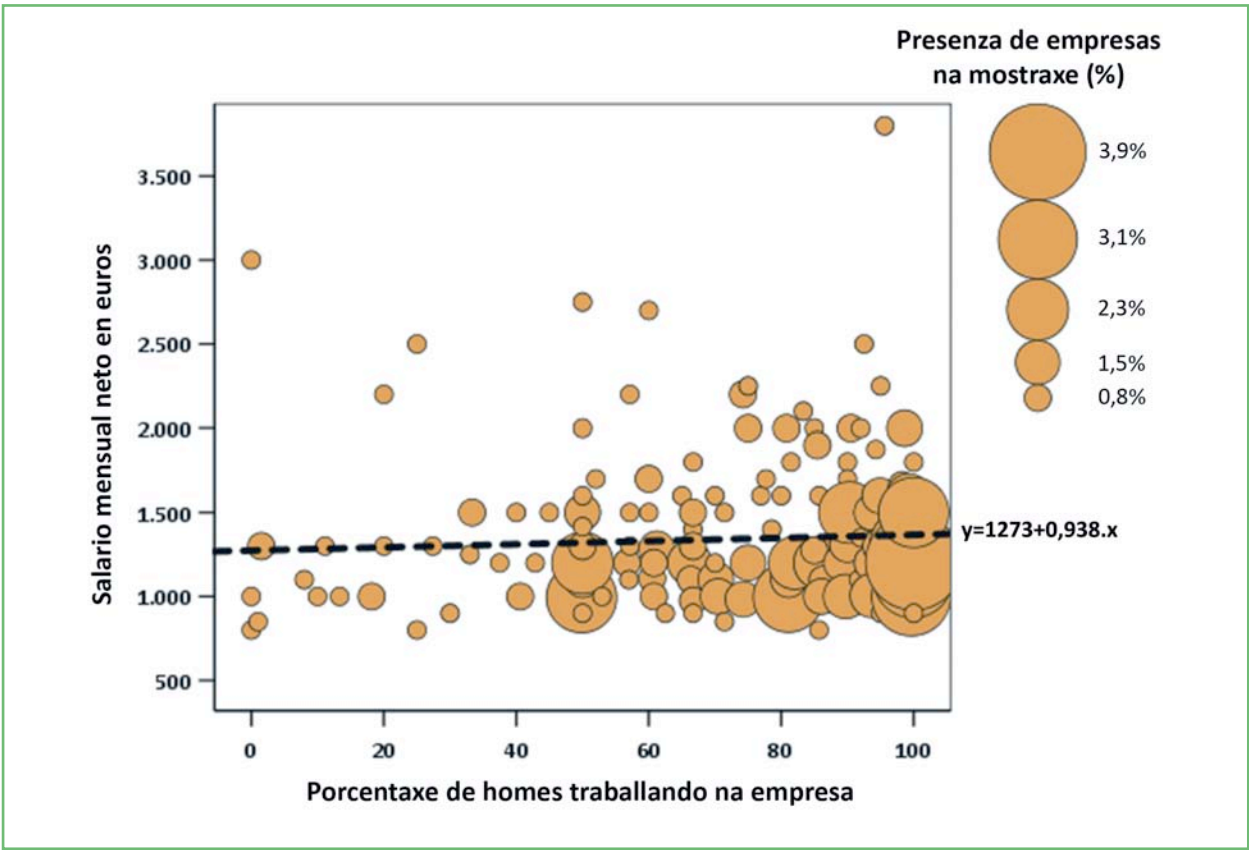
En termos agregados, o Instituto Nacional de Estatística (INE) na Enquisa Anual de Estrutura Salarial (2008) indica un salario anual medio de 18.910,62 € para as mulleres e de 24.303,33 € para as mulleres, o que presenta unha significativa diferenza en termos de taxa de variación dun 28,51%.

Esta diferenza salarial tamén foi analizada polo Observatorio Ocupacional para o colectivo de graduados/as pertencentes á Universidade da Coruña. Nos seus informes anuais sobre inserción laboral de graduados da UDC demostran que existe unha diferenza salarial entre homes e mulleres, en termos xerais, en torno ao 15,99%, sen especificar o sector no que desenvolven a súa actividade e a categoría alcanzada na empresa.

Para analizar o comportamento dos salarios dos traballadores e traballadoras da mostra, enfocouse a cuestión dunha forma indirecta, pero que achega igualmente evidencias dunha diferenza salarial por xénero.

O gráfico 42 representa a relación existente entre o salario mensual neto en euros e a porcentaxe de traballadores homes nas empresas. Obsérvase unha relación positiva entre estas variables, que indica unha tendencia ao aumento das ganancias a medida que a porcentaxe de traballadores de xénero masculino crece na empresa.

Gráfico 42. Relación entre a porcentaxe de homes traballando na empresa e o salario mensual en euros



Fonte: Elaboración propia.

O gráfico 43 presenta a desagregación destes resultados segundo a proximidade produtiva ao porto da Coruña da empresa entrevistada, obténdose así matices adicionais deste tipo de asimetría nas ganancias percibidas polos traballadores e traballadoras.

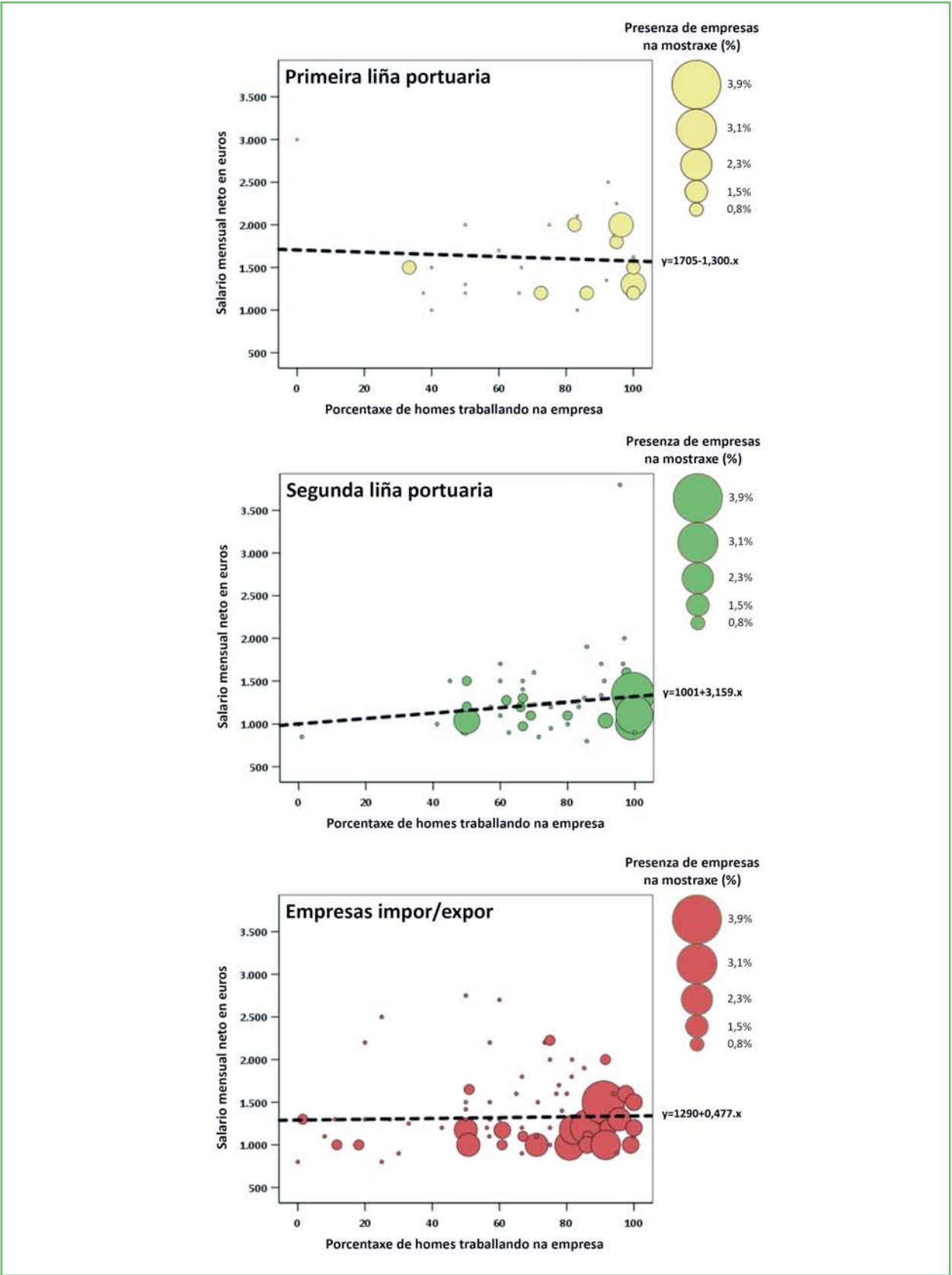
Na representación correspondente ás empresas situadas en primeira liña portuaria, obsérvase non obstante como a pesar de que as traballadoras teñen unha presenza moi reducida, co 25,39% fronte ao 74,61 de homes, é posible que o seu salario medio, neste caso, sexa similar.

Nas empresas da segunda liña portuaria, os datos mostran de forma rotunda unha relación claramente positiva, é dicir, canto maior é a porcentaxe de homes traballando, maior é o salario percibido.

Respecto ás empresas de exportación/importación, que son as que menor diferenza porcentual entre traballadores e traballadoras rexistran: o 69,70% de homes fronte ao 30,3% de mulleres, poderíase afirmar, a partir da tendencia debilmente positiva, que existen evidencias de que é este o sector que rexistra unha distribución máis igualitaria no que respecta a salarios percibidos por xénero.

Pódese afirmar, baseándose na información dispoñible, que existe unha acusada segregación das mulleres da mostra nos establecementos de baixos salarios, cun efecto que resulta cuantitativamente moi importante.

Gráfico 43. Relación entre a porcentaxe de traballadores de xénero masculino e o salario mensual en euros por proximidade produtiva ao porto



Fonte: Elaboración propia.

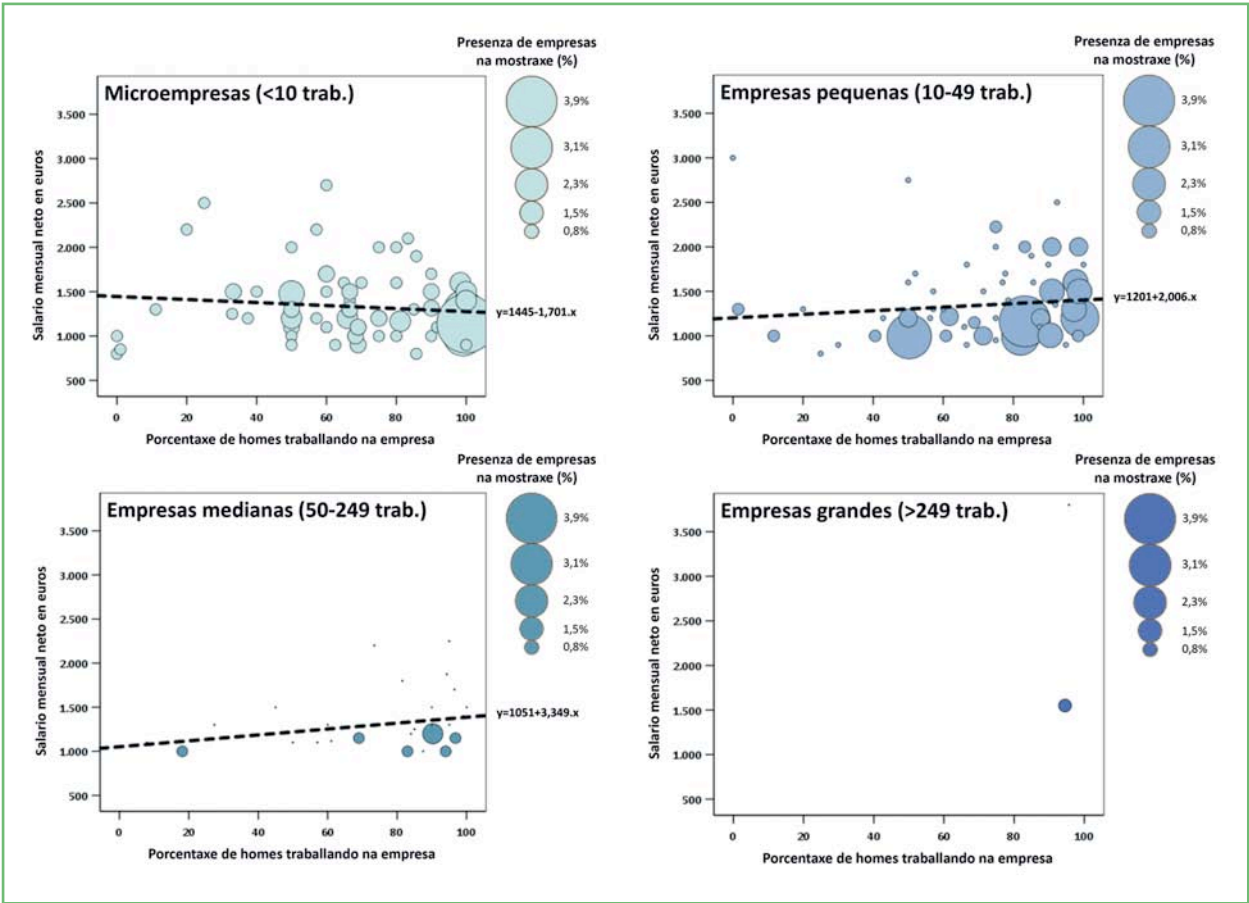
O gráfico 44 mostra a desagregación por tamaño da empresa para a relación entre o salario neto mensual declarado polas empresas entrevistadas e a porcentaxe de homes.

No caso das microempresas, a escasa presenza de mulleres (27,90%) segue, non obstante, pesando de xeito importante respecto ao salario declarado polas empresas, co que podemos concluír algunha evidencia de que o salario que cobran é superior á media cobrada polos traballadores de xénero masculino.

Para as empresas medianas e grandes, o comportamento é o oposto, mostrando a gráfica claramente unha tendencia a aumentar os salarios a medida que a proporción de homes traballando é maior nelas.

A escaseza de datos sobre empresas grandes e diferenza de xénero fai imposible o cálculo da relación.

Gráfico 44. Relación entre a porcentaxe de traballadores de xénero masculino e o salario mensual en euros



Fonte: Elaboración propia.

CONCLUSIÓN



CONCLUSIÓN

Respecto aos resultados estatísticos obtidos, extráense as seguintes conclusións principais:

En primeiro lugar, os segmentos de negocio que concentran maior número de man de obra son:

- En primeira liña portuaria:
 - Armadoras
 - Empresas consignatarias
 - Empresas estibadoras
 - Empresas remolcadoras
- En segunda liña portuaria:
 - Almacenamento e depósitos
 - Comercializadoras de peixe
 - Enerxía
 - Transporte e loxística
- Empresas de importación/exportación:
 - Industria madeireira
 - Industria conserveira
 - Maquinaria industrial e de automoción, electrónica e comunicacións
 - Industria da alimentación e bebidas

En segundo lugar, os salarios netos mensuais máis elevados danse nas industrias de primeira liña portuaria (1.617,77 €). Pero, cando se ten en conta o tamaño das empresas, as que máis pagan son as grandes con diferencias moi importantes, que alcanzan ata o 60%.

En terceiro lugar, as empresas procederon a realizar novas contratacións no último ano nun 49,10% e baixas nun 46,39%. A maior parte das altas concéntranse en primeira liña portuaria ou nas empresas grandes.

Os segmentos de negocio que máis altas de novos traballadores realizaron son:

- Obras marítimas
- Enerxía
- Axentes de alfándegas
- Concesionaria do porto deportivo

En cuarto lugar, as perspectivas das empresas respecto á apertura do Porto Exterior da Coruña son positivas:

- Respecto á propia empresa nun 45,60% (o 46,30% pensa que non influirá e o 2,77% que son malas)
- Respecto á provincia da Coruña e zonas limítrofes nun 75,43% (o 6,39% pensa que non influirá e o 8,11% que son malas)

En quinto lugar, os aspectos respecto á relación co futuro Porto Exterior da Coruña que os empresarios indican como “moi importantes” son:

- Actualmente realizan importación/exportación/grupaxe noutros portos e estarían dispostos a cambiar ao Porto Exterior da Coruña en caso de que sexa rendible e haxa instalacións axeitadas
- Aumento do volume de mercadorías (importación/exportación) e da demanda asociada
- Aumento do emprego, crecemento económico

Os puntuados como “importantes” son:

- Aumento do volume de traballo, da produtividade (abaratamento de custos) e da competitividade
- Dúvidas sobre a pertinencia estratéxica e/ou a rendibilidade do Porto Exterior
- Mellora condicionada a unha intensificación por parte da Autoridade Portuaria da actividade comercial de captación de tráfico e novas liñas, e maior eficiencia na xestión de operacións e recursos
- Beneficios ambientais

En sexto lugar, as empresas que buscan actualmente novos traballadores e traballadoras son un 10,84% da mostra. Pero coa posta en funcionamento do Porto Exterior, esa busca poderíase incrementar ata o 14,57%.

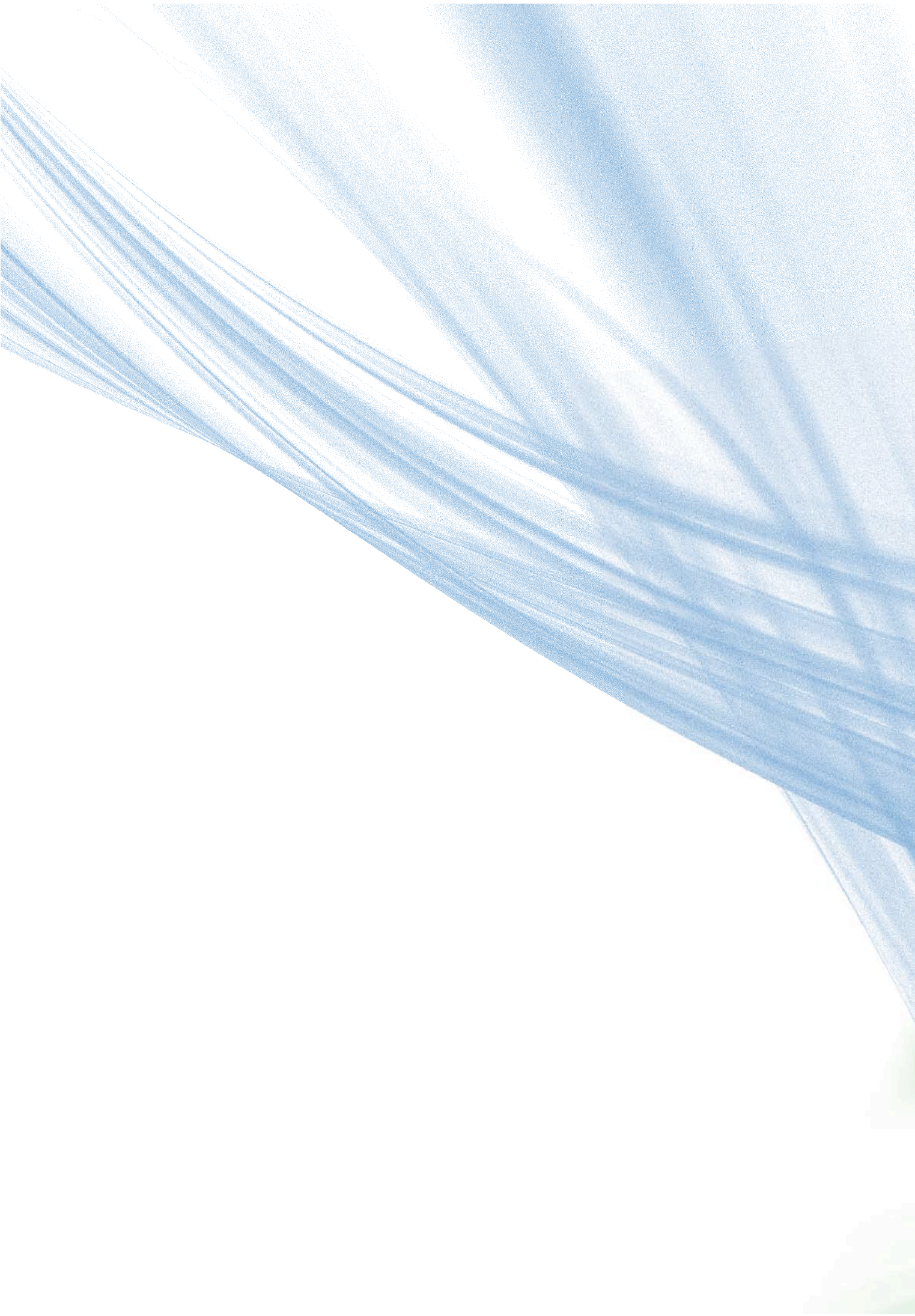
En sétimo lugar as empresas da mostra dálle máis importancia ao currículo en competencias específicas respecto ao currículo formal. As necesidades formativas específicas que demandan son:

- Cualificadas como “moi importantes”
 - Mariñeiro pescador
 - Loxística do transporte marítimo
 - Xestión/Administración/Márketing/Proxección comercial
 - Comercio exterior (actualidade normativa, procedementos, novos mercados)
 - Electrónica/Telecomunicacións/Autómatas
- Cualificadas como “importantes”
 - Mecánica (xeral, propulsión, hidráulica, CAD)
 - Despezo, corte, empaquetado e recoñecemento do peixe
 - Estiba/Desestiba/Operador de guindastre/Pantaláns
 - Patrón local de pesca/Patrón costeiro equivalente
 - Idiomas
 - Riscos laborais, prevención e seguridade portuaria
 - Soldadura/Tornaría
 - Ofimática orientada ao negocio marítimo
 - Patrón de embarcacións

En oitavo lugar, un aspecto complementario ás necesidades formativas é o que fai referencia á formación continua, onde o 56,34% das empresas demandan cursos de formación, principalmente no sector de primeira liña portuaria.

En noveno lugar, a conclusión que se extrae respecto aos métodos de busca de novos traballadores e traballadoras é que as redes informais son o método máis utilizado no 73,86% dos casos.

Por último, nas empresas entrevistadas analízase a proporción de homes (71,96%) e de mulleres (28,04%). A participación feminina redúcese, sobre todo, no ámbito de empresas da segunda liña portuaria (24,73%). Tamén se pode afirmar que canto maior é o tamaño da empresa, menor é o desequilibrio de xénero. Para concluír, pódese afirmar que existe unha acusada segregación das mulleres en establecementos de baixos salarios, cun efecto cuantitativamente importante.





LISTA DE EMPRESAS ENQUISADAS

LISTA DE EMPRESAS ENQUISADAS

1	A.L.A. GALICIA, S.L.
2	AAGE HEMPEL SPAIN
3	ACUIDORO, S.L.
4	ADEGA ALGUEIRA, S.L.
5	ADEGAS E VIÑEDOS VÍA ROMANA, S.L.
6	ADUANAS
7	ADYCEX, S.L.
8	AFEVALL, S.L.
9	AGENCIA TRANSITARIA DEL NALÓN S.L.
10	AGUEIRO, S.A.
11	AGUSTÍN RODRÍGUEZ AGRAFOJO
12	ALCOA INESPAL, S.A.
13	ALIMENTACIÓN SALGADO, S.L.
14	ALMACENES MARTÍNEZ, S.L.
15	ALMACENES PRIETO, S.A. APRIETOSA
16	ALUMINIOS ALCA, S.L.
17	AMBERALTER, L.T.D.
18	ANCIN CLIMA, S.L.
19	ÁNGEL ARES VELASCO Y OTROS CB
20	ANGELITA VILLAR, S.L.
21	ANTÓN MARTÍN SHIPPING, S.L.
22	ANTONIO SUÁREZ MUÍÑOS Y OTROS, S.C
23	APLICACIONES DE BOMBEO INDUSTRIAL, S.L.
24	ARCHIVO 2000, S.A.
25	ARMARIOS GALICIA S.L.
26	ARRANZ DE LA CAL, S.L.
27	ARTEIXO TELECOM
28	ASERPAL, S.A.
29	ASESORÍA FRANCISCO JAVIER MOLINA LAVANDERA
30	ASMA YECT, S.L.
31	ASOC. SUBASTADORES DE PESCADO Y MARISCO
32	ASTRON CONSULTORES
33	ATI SISTEMAS, S.L.
34	ATLAS FORWARDING
35	ATUNICE, S.A.
36	AUGUIÑA, S.L.
37	AUTO AVIÓN, S.A.
38	AUTOMÓVILES LOUZAO, S.A.
39	AUXILIAR TEXTIL GALICIA, S.L.
40	BAR-GAR, S.L.

41	BERGÉ MARÍTIMA, S.A. (A CORUÑA)
42	BIOETANOL GALICIA, S.A.
43	BLASCAR, S.L.
44	BLUSENS TECHNOLOGY, S.L.
45	BODEGAS O'VENTOSELA, S.L.
46	BORRAJO CASTANEDO, ENRIQUE (EMPRESA TACISA TRANSITARIA)
47	BRAURON, S.A.
48	BUNGE IBÉRICA
49	C.E.E. CHAMORRO-ASPROMOR, S.L.
50	CABINAS DE PINTADO FERGASA, S.L.
51	CADELÍN, S.L.
52	CAFÉS CANDELAS, S.L.
53	CALFENSA PROYECTOS, S.L.
54	CALOR COLOR, S.L.
55	CANLEMAR S.L.
56	CANTERAS DE VILANOVA, S.L.
57	CAOLINES DE VIMIANZO, S.A.
58	CAPITANÍA MARÍTIMA
59	CARAMELO, S.A.
60	CASA CEDEIRA, S.L.
61	CASA CHELO, S.A.
62	CASA CORTES
63	CASA GRANDE DE XANCEDA, S.A.T.
64	CASA MOREIRAS, S.L.
65	CEFERINO NOGUEIRA, S.A.
66	CENTRO DE INVESTIGACIÓN BIOMEDICA EUROESPES, S.A.
67	CERÁMICA VEEA, S.A.
68	CLUB MARÍTIMO DE OZA "O PUNTAL"
69	COFRICO, S.L.
70	COMERCIAL AGRÍCOLA RIBADEO, S.L.
71	COMERCIAL CÁRNICA VATERGA, S.L.
72	COMERCIAL ELECTRÓNICA RICARDO, S.L.
73	COMERCIAL MANUEL LATA, S.L.
74	COMERCIAL XOIVAN, S.L.
75	COMERCIALIZADORA ARGENTINA, S.A.
76	COMPAÑÍA INTERNACIONAL TRANSMISIONES, S.A.
77	CONFECCIONES ESQUÍO, S.A. (ALBA CONDE)
78	CONFECCIONES HORTENSIA, S.L.
79	CONGELADORA CORUÑESA, S.A.
80	CONGELADOS HÉRCULES CORUÑESES, S.L.
81	CONGELADOS PAIS, S.L.
82	CONGELADOS TROULO, S.A.
83	CONSERVAS CORTIZO, S.A.
84	CONSERVAS DE PESCADO LA PUREZA, S.L.
85	CONSIGNACIONES CORUÑA, S.L.
86	CONSTRUCCIÓN OTERO POMBO, S.A.
87	CONSULTORES MARÍTIMOS INTERNACIONALES, S.L.
88	COOPERATIVA DE BASCULANTES CODEBAS
89	CORREA JALDA S.A.
90	CORREA KESSLER S.L. (CORREA PESCADOS CORUÑA, S.L.)
91	CORUÑA PILOTS SLP (PRÁCTICOS)
92	COS OTERO
93	CTGA TRAIMER, S.L.
94	CUARZOS INDUSTRIALES, S.A.

95	CUEROS NOROESTE, S.A.
96	CURTIDOS GALAICOS, S.L.
97	D.C.M. SALORIO, S.L.
98	DEPÓSITO FRANCO
99	DEPURADORA DE MARISCOS DE SUEVOS, S.A.
100	DESARROLLO TÉCNICAS IND. DE GALICIA, S.A
101	DESGUACES LA TELVA S.L.
102	DESGUACES RAMIL, S.L.
103	DISBECONSA
104	DISEÑOS ELECTRÓNICOS E INFORMÁTICOS PRODIMAR, S.L.
105	DOMAR TALLERES NAVALES, S.L.
106	DOMINGO GARCÍA REINO
107	DON SILENCIOSO, S.L.
108	EDELMIRO RODRÍGUEZ, S.L.
109	EFFECTOS NAVALES BURELA
110	EFFECTOS NAVALES DE CELEIRO, S.L.
111	EFFECTOS NAVALES POMBO, S.L.
112	ELECTRICIDAD ALVESA, S.L.
113	ELMEGA, S.L.
114	EMESA TREFILERIA, S.A.
115	EMETEL SISTEMAS, S.L.
116	EMILIO MARTÍNEZ REGUEIRA, S.L.
117	ENVASES DE GALICIA S.A. EGALSA
118	EUROESPES BIOTECNOLOGÍA, S.A.
119	EURORIESGO GALICIA, S.A
120	EUROSERUM IBÉRICA, S.L.
121	EUROZELTIFUR S.L.
122	EXPLOTACIÓN ROCAS INDUSTRIALES MINERALES, S.A.
123	FABRICA DE CERÁMICA DEL CASTRO, S.L.
124	FABRICA DE MOLDURAS PAVI, S.L.
125	FABRICACIONES MINERAS DE SABÓN, S.L. (HORTA COSLADA)
126	FABRICACIONES PARMA, S.L.
127	FACHADAS DEL NORTE, S.L.
128	FAUSTINO CARCELLER, S.L.
129	FÉLIX BELSO ALFOMBRAS, S.L.
130	FERCAR EUROPA, S.L.
131	FERNÁNDEZ CABANA, S.L.
132	FERRETERÍA CARLOS GARCÍA, S.L.
133	FESBA, S.L.
134	FINCA BALBOA, S.L.
135	FINISTERRE AGENCIA MARÍTIMA S.A. - JUAN QUIROGA LAGE AGENTE DE ADUANAS
136	FINSA
137	FIVICA BRANTUAS, COM.B.
138	FLORES DE LIRES, S.L.
139	FOMENTO INICIATIVAS NÁUTICAS, S.L.
140	FORCAR, S.A.
141	FORESTAL DEL ATLÁNTICO
142	FORESTAL DEL ATLÁNTICO, S.A.
143	FORESTAL PENINSULAR, S.L.
144	FOROVE, S.L.
145	FRANCISCO CASTILLO CAICOYA Y OTROS, S.C.
146	FRANCISCO MARTÍNEZ MARTÍNEZ
147	FRANCISCO MATA, S.A.
148	FREYGASA RECAMBIOS, S.A.

149	FRIGORÍFICOS BOTANA, S.L
150	FRIGORÍFICOS DE CAMARIÑAS, S.L.
151	FRIGORÍFICOS DE RIVEIRA, S.A.
152	FRIGORÍFICOS DOCAMPO, S.A.
153	FRIGORÍFICOS EXPORTADORES, S.A
154	FRINSA DEL NOROESTE, S.A.
155	FRÍO URGENTE, S.A.
156	FRIOKO, S.A.
157	FROITOMAR
158	FRUTAS DOMÍNGUEZ OUBIÑA, S.L.
159	FRUTAS PRADO, S.L.
160	G4 DEALER GALICIA, S.L.
161	GALCOAT, S.L.
162	GALIFAR, S.L.
163	GALIGRAIN, S.A.
164	GALIMAR
165	GALIPERFIL, S.L.
166	GALLEGA DE BEBIDAS, S.A.
167	GALLEGA DE MALLAS S.L.
168	GALLEGA DE MECANIZADOS ELECTRÓNICOS, S.A
169	GALOPÍN PARQUES, S.L.
170	GALPARQUET, S.A.
171	GAS NATURAL SDG (CENTRAL TÉRMICA)
172	GEFICO ENTERPRISE, S.L.
173	GENERAL GANADERA DEL NORTE, S.L.
174	GÉNEROS DE PUNTO CONFEGAL, S.L.
175	GENTINA, S.A.
176	GESBIBLO, S.L.
177	GESCOGA, S.L.
178	GISVA, S.A.
179	GOLÁN MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN, S.L.
180	GONZÁLEZ-CHAS PICO, CARLOS
181	GRAFOPLAS DEL NOROESTE, S.A.
182	GRANITEC EUROPA, S.L.
183	GRANJAS SAN LUIS, S.L.
184	GRANOR, S.L.
185	GRUEIRO ALÉN, S.L.
186	GRUPO ABN PIPE
187	GRUPO DIGALCO, S.L.
188	GRUPO EXLABESA
189	GRUPO LOSAN
190	GRUPO MACOGASA
191	GRUPO MIGAN
192	GRUPO MOLDURAS
193	GRUPO PLACAS NORTE, S.L.
194	GRUPO STC - SISTEMAS DE COMUNICACIÓN Y CONTROL
195	GRUPO VILLAPOL
196	GUARNICIONERIA HERMANOS GÓMEZ, S.L. HERMANOS GÓMEZ
197	GUMERSINDO GARCÍA LA CORUÑA, S.A.
198	HACHE, S.A.
199	HÉRCULES DE EDICIONES, S.A.
200	HEREDEROS DE IGNACIO DE LA IGLESIA, S.A.
201	HERFRAGA, S.A.
202	HERMANOS GARCÍA ROCHA, S.L.

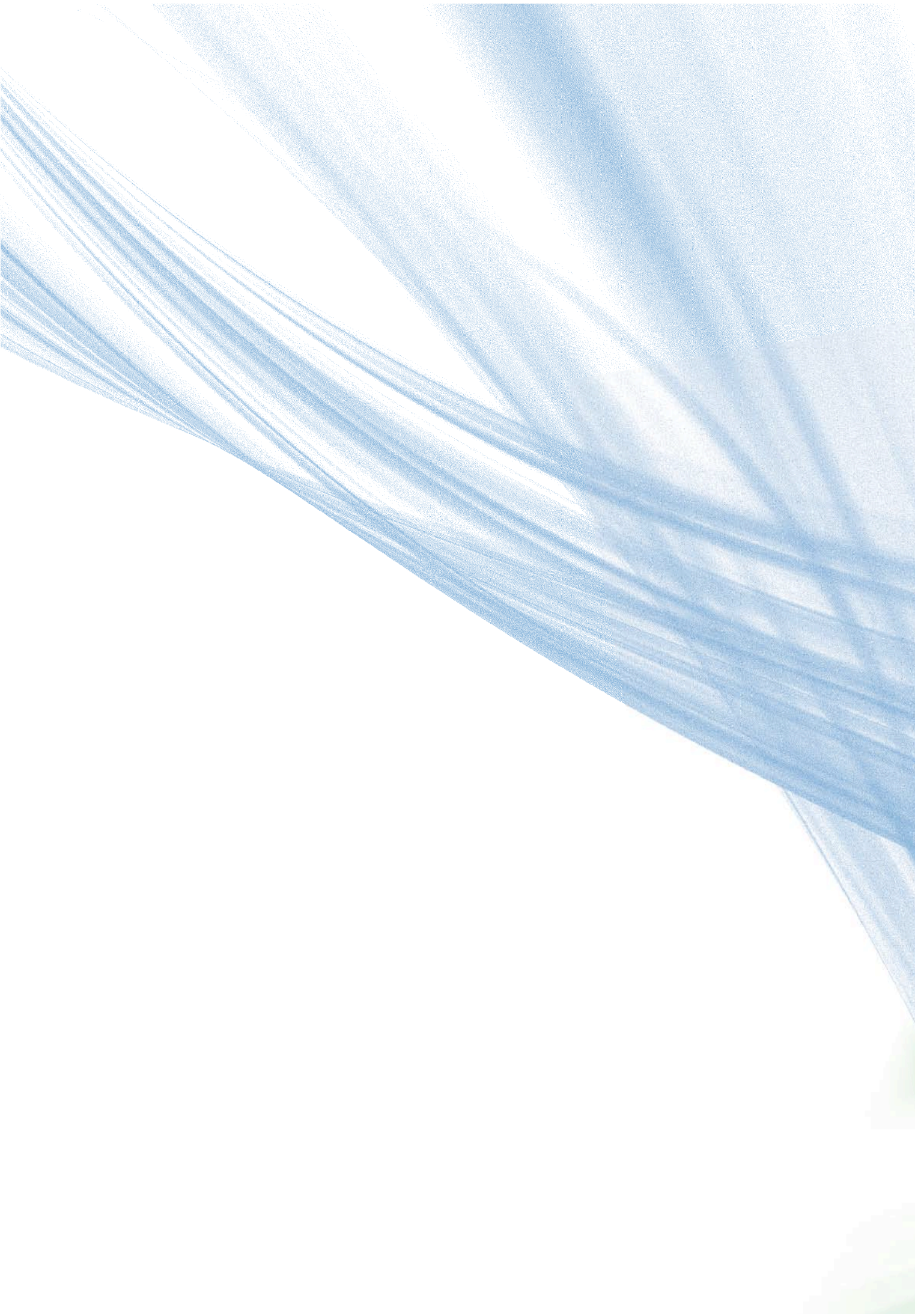
203	HERMANOS NOVO, S.L.
204	HERRAMIENTAS DE GALICIA, S.A.
205	HERRERO MARINESCA CONSERVAS, S.L.
206	HIDROFERSA FABRICA DE CHAVÍN, S.A.
207	HIJOS DE JOSÉ LOSADA CANCELO, S.A.
208	HIJOS DE RIVERA, S.A.
209	HISPANOVA MARINE CORUÑA
210	HOLDINGDRINKS, S.L.U.
211	HOOKTONE SHIPPING, S.L.
212	HYPOR ESPAÑA G.P., S.A.
213	IMPREGNACIONES MELAMÍNICAS GALLEGAS, S.A. (IMEGASA)
214	INDUPANEL, S.L.
215	INDURO, S.L.
216	INDUSTRIA GALLEGA DEL PAN, S.L. INGAPAN
217	INDUSTRIA METALÚRGICA MANUEL SUÁREZ LAMAS E HIJOS, S.L. (MASUAL)
218	INDUSTRIAL RECENSE, S.L.
219	INDUSTRIALES PANADEROS AGRUPADOS ,S.A.
220	INDUSTRIAS CERDEIMAR, S.L.
221	INDUSTRIAS DEL TABLERO, S.A.
222	INDUSTRIAS GENEROSO SANTALLA, S.L.
223	INDUSTRIAS LOSAL, S.L.
224	INDUSTRIAS PLÁSTICAS ARIAS
225	INDUSTRIAS PONEY, S.L.
226	INDUSTRIAS REG GALICIA, S.A.
227	INFANTIL COSAN, S.L.
228	INNOLACT, S.L.
229	INTERNACO, S.A.
230	INVERNADERO FERTRI, S.L.
231	ISLA POMBEIRO, S.L.
232	ISOLINA VÁZQUEZ Y OTRA, S.C.
233	ISOWAT MADE, S.L.
234	J. PONTE
235	J.J. CHICOLINO, S.L.
236	J.L. DÍEZ, S.L.
237	JAIME SEOANE VIZCAÍNO
238	JAIME Y RAMÓN OTERO CARITÓN, S.L.
239	JEALFER S.A.
240	JEALSA RIANXEIRA, S.A.
241	JESÚS ARROJO SOUTO Y OTRO, S.C
242	JESÚS F. REBOLLO CAPILLAS Y OTRO C.B.
243	JMF MARINE SERVICE, S.L.
244	JOSÉ ÁNGEL PREGO CARREGAL, S.L.
245	JOSÉ LUIS CORREA KESSLER S.L.
246	JOSÉ MANUEL SEOANE VIZCAÍNO, S.L
247	JOSÉ SALIDO DÍAZ
248	JOYA 36, S.A.
249	JUAN GARCÍA PESCA, S.L
250	JUAN VÁZQUEZ Y SOBRINOS, S.L.
251	KABAT, S.L.
252	LA FLORISTA DEL CASTILLO, S.L.
253	LÁCTEOS RÍO XALLAS, S.L.
254	LANERA GALICIA, S.L.
255	LEITE RÍO, S.L.
256	LEYMA CENTRAL LECHERA, S.A.

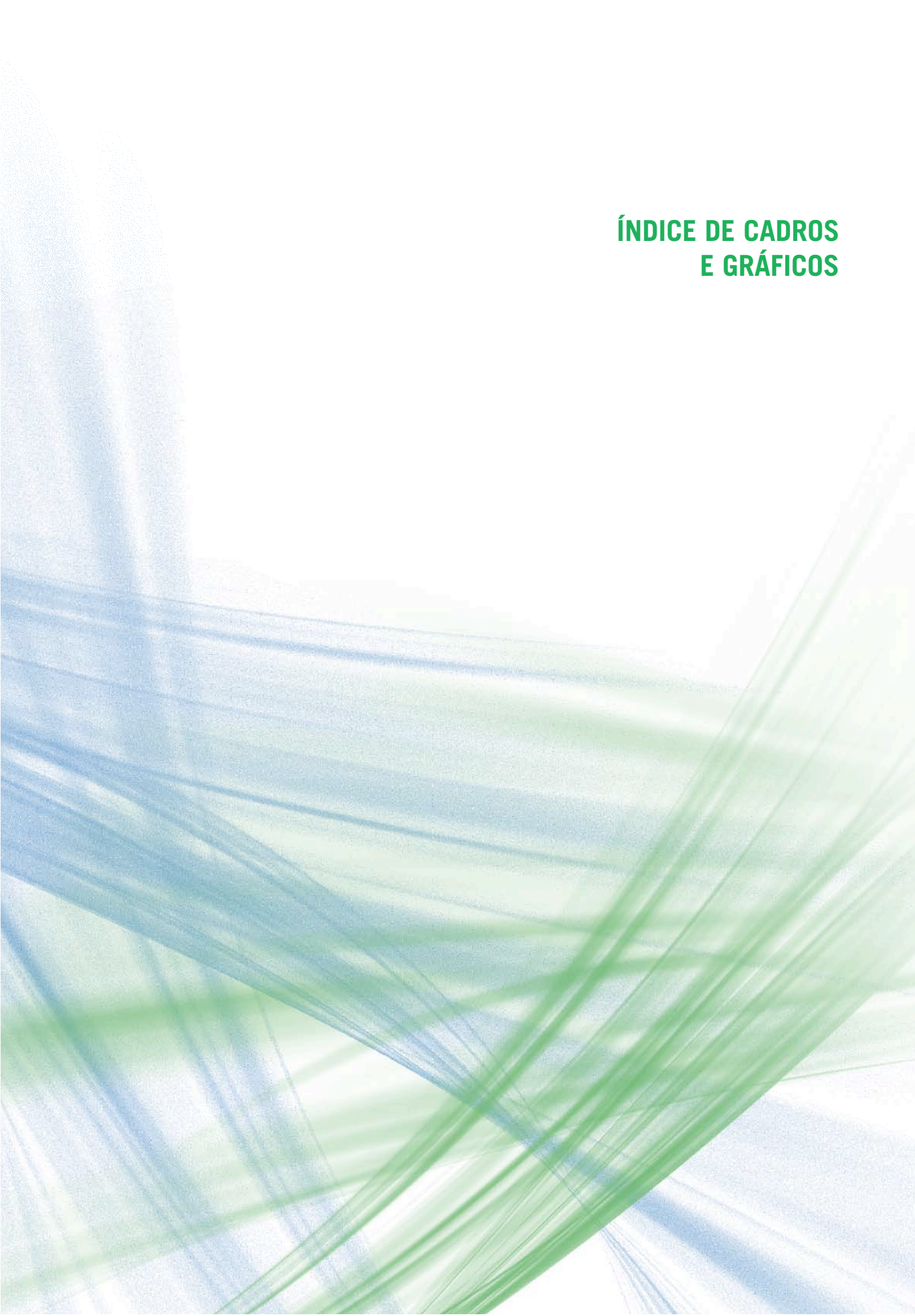
257	LINETACH, S.L. / CELEXUS, S.L.
258	LÓPEZ PIGUEIRAS, S.A.
259	LÓPEZ VILLANUEVA, S.A.
260	LUCAS, S.L.
261	LUGAR DA VEIGA, S.L.L. (DAVEIGA)
262	LUIS ANDALUZ FERNÁNDEZ
263	LUIS CALVO SANZ, S.A.
264	LUIS ESCURÍS BATALLA, S.L.
265	M. COLINAS PESCADOS, S.L.
266	M. BLANCO, S.L.
267	MADEFER FERNÁNDEZ, S.L.
268	MADERAS AMAZONAS, S.L.
269	MADERAS BESTEIRO, S.L.
270	MADERAS DEL NOROESTE, S.A.
271	MADERAS GOIRIZ, S.L.
272	MADERO, S.A.
273	MANUEL GARCÍA LÓPEZ E HIJOS, S.L.
274	MANUFACTURAS FEMENINAS CORUÑESAS CONFECCIÓN, S.A. (MAFECCO)
275	MAQUINARIA AGRÍCOLA CANCELA, S.L.
276	MARIA EUGENIA BREA GONZÁLEZ
277	MARIA ISABEL PENAS BLANCO
278	MARINA SECA, S.L.
279	MARISCOS AMADOR FREIRE, S.L.
280	MARISCOS CARRODEGUAS
281	MARISCOS CORUÑA, S.L.
282	MARISCOS PACIOS, S.L.
283	MARITIME GLABAL SERVICES, S.L.
284	MARYOSANCA, S.L.
285	MATERIALES DEL ATLÁNTICO, S.A.
286	MATEXGA, S.L.
287	MEGA SHIPPING, S.L.
288	METALES Y MUEBLES ESPECIALES, S.L.
289	METALÚRGICA GALAICA, S.A.
290	MIGUEL PASCUAL, S.C. (PASSCO)
291	MODESTO CARRODEGUAS, S.L.
292	MONDI MUEBLES CANARIAS S.L.
293	MOTO GARDEN, S.A.
294	MUEBLES HERMIDA I, S.A.
295	N. TORREIRO
296	N. TORREIRO, S.L.
297	NAUTA CORUÑA 2005, S.L.
298	NEA F3 IBÉRICA, S.L.
299	NOGAR, S.A.
300	NOIA PESCA
301	NOROESMAR, S.A.
302	NUMA TEXTIL, S.L.
303	NÚÑEZ CORUÑA, S.L.
304	OFIPRECIOS
305	OLEOSILOS DE GALICIA, S.A.
306	ORBERE CORUÑA
307	OSMOS SISTEMAS ELÉCTRICOS, S.L.
308	PABLO IGLESIAS PESCADOS Y MARISCOS, S.L.
309	PABLO IGLESIAS PESCADOS Y MARISCOS, S.L.
310	PACO MOINELO, S.L.

311	PADRONESA INDUSTRIAL DE CURTIDOS, S.A. (PICUSA)
312	PANTALÁN DE SAN ANTÓN, S.L.
313	PAPELERA DE BRANDIA, S.A.
314	PAQUITO, S.L
315	PEÑA BURELA, S.A. (GRUPO TÁMEGA)
316	PÉREZ TORRES MARÍTIMA, S.L.
317	PESCACARIÑO, S.A.
318	PESCADOS A CIGURRIA, S.L.
319	PESCADOS AMÉRICA, S.L.
320	PESCADOS ANTONIO ALLER, S.L.
321	PESCADOS BLAS PARADELA, S.L.
322	PESCADOS CASA OSCAR, S.L.
323	PESCADOS CORREDOIRA, S.L.
324	PESCADOS FRAIDA, S.L.
325	PESCADOS FRANCISCO LÓPEZ, S.L.
326	PESCADOS JUAN FERNÁNDEZ, S.L.
327	PESCADOS LANO, S.L.
328	PESCADOS LUIS REGUEIRA FERNÁNDEZ, S.L.
329	PESCADOS M.T. QUIJADA, S.L.
330	PESCADOS OCÉANO ATLÁNTICO, S.L.
331	PESCADOS RAMÓN FARTO
332	PESCADOS ROCA, S.L.
333	PESCADOS RUBÉN, S.L.
334	PESCADOS RUBÉN, S.L.
335	PESCADOS SANTAMARÍA
336	PESCADOS Y MARISCOS ABELARDO
337	PESCADOS Y MARISCOS ALBA, S.L.
338	PESCADOS Y MARISCOS CAPELO, S.L.
339	PESCADOS Y MARISCOS CATOIRA
340	PESCAFONDO, S.L.
341	PESCAGALICIA - APEGA - O BARCO
342	PESCAJUÁN
343	PESCARMAR, S.L.
344	PESCLEMAR, S.L.
345	PESCOGA, S.L.
346	PESQUERA ARCADE, S.L.
347	PESQUERA CALDEIRÓN, S.L.
348	PESQUERA HORPESMAR, S.L.
349	PESQUERA LAXE, S.A.
350	PESQUERAS SOTAVENTO, S.L.
351	PESQUERÍAS POMBO S.L. / POMBO MÉNDEZ, S.L.
352	PESQUEROS ORLAMAR, S.A.
353	PHOTON MUNDIAL, S.L.
354	PIGARCRE, S.L.
355	PINTOS Y GARRIDO
356	PIZARRAS CAMPO, S.L.
357	PLACAS NORTE, S.L.
358	PLÁSTICOS DE CARBALLO, S.A.
359	POLIGAL
360	POLIPROPILENO DE GALICIA, S.A.
361	PORTOMOTOR, S.L.
362	PRIVILEGE ADVANCED SURFACES, S.A.
363	PRODUCTOS ARCADE PARA GANADERÍA, S.A.
364	PRODUCTOS INDUSTRIALES Y TORNILLERÍA, S.L.

365	PRODUCTOS SANITARIOS GALLEGOS, S.L.
366	PROQUIGA - PRODUCTOS QUÍMICOS GALLEGOS, S.A.
367	PROYECTOS Y ESTUDIOS DE GALICIA, S.L.
368	PUERTAS RAMÓN RAMA, S.L.
369	QUEIXERIAS BAMA, S.L.
370	RAHID, S.A.
371	REAL CLUB NÁUTICO DE LA CORUÑA
372	RECLAMO DEL NOROESTE, S.L.
373	RECURSOS MARINOS DE GALICIA, S.L.
374	REDINOX, S.L.
375	REMOLCADORES DAVID, S.L.
376	REPRESENTACIONES SANJURJO, S.L.
377	REPSOL PETRÓLEO
378	REYERO-CELEIRO, S.A.
379	RIVERTRANS, S.L.
380	RIZZOLA COSMETICS, S.L.
381	ROCA ROIBAS, S.A.
382	ROLOPEL, S.L.
383	RON CURIEL, S.A.
384	RUBÉN FERNÁNDEZ, S.L.
385	RUBINE E HIJOS, S.L.
386	RUSSULA, S.A.
387	SALGADO CONGELADOS, S.L.
388	SALVADOR PUJARES LACORTE
389	SANDE Y DÍAZ, S.L.
390	SANITARIOS COMPOSTELA, S.A.
391	SANTIAGO LÓPEZ RODRÍGUEZ
392	SANTOS ARRANZ, S.L.
393	SCANFISK
394	SEAMAR GMBH
395	SECUNDINO GESTAL LOURO
396	SER DIGITAL, S.L.
397	SERTOSA NORTE, S.L.
398	SERVICIO DE INSPECCIÓN SOIVRE
399	SERVICIOS A LA FLOTA, S.C.L. SERFLOT
400	SGL CARBÓN, S.A.
401	SHOES & PIEL, S.L.
402	SISTEMAS METÁLICOS CAAMAÑO
403	SONIA VENTAS, S.L.
404	SPEEDWAY NÁUTICA
405	STOLT SEA FARM, S.A.
406	STORKENCI, S.L.
407	SUMAGO, S.L.
408	SUMINISTROS A LA MINERÍA, S.A.
409	SUMINISTROS BPC, S.L.
410	SUMINISTROS CALEFON, S.L.
411	SUMITESA, S.L.
412	SUPERNAVES
413	SUPLINOR, S.L.
414	SUSANA SUREZ SANJURJO, S.C.
415	SUTEGA MOBILIARIO, S.L.
416	TABIGAL, S.L.
417	TABLICIA, S.A.
418	TALLERES ANBLA, S.L.

419	TALLERES ANCORA
420	TALLERES ANVALA
421	TANFRESCO, S.L.
422	TARTAS LA ABUELA, S.L.
423	TEAIS, S.A.
424	TECAM HOSTELERÍA, S.L.
425	TÉCNICAS DE SOFT, S.A.
426	TECNI-PUNTO, S.L.
427	TEJERO MARÍTIMA, S.L.
428	TELEVÉS, S.A.
429	TERMINAL RÍAS ALTAS, S.A.
430	TERMINALES MARÍTIMOS DE GALICIA, S.L.
431	TÓRCULO ARTES GRÁFICAS, S.A.
432	TORRES Y SÁEZ DISTRIBUCIÓN, S.A.
433	TRANSPORTES ALMACENES TRANSITARIOS, S.A. (GRUPO TT)
434	TRANSPORTES MARÍTIMOS Y FLUVIALES, S.L.
435	TRANSPUERTO, S.C.G.
436	TRASER, S.A.
437	TRILLO ANCLAS Y CADENAS, S.L.
438	TROQUELES Y MOLDES DE GALICIA, S.A.
439	TUBERÍA Y CALDERERÍA, S.L.
440	TUDELA VEGUÍN, S.A.
441	TUNALIMENT, S.A.
442	UGAVI DE TÚNIDOS, S.L.
443	UNIÓN DE EMPRESAS MADERERAS, S.A.
444	URO, VEHÍCULOS ESPECIALES, S.A. UROVESA
445	UROVESA
446	UTE LANGOSTEIRA (DRAGADOS, SATO. DRACE, COPASA)
447	VARADEROS LAZARETO, S.L.
448	VASCO GALLEGA DE CONSIGNACIONES, S.A. (DELEGACIÓN CORUÑA)
449	VICARO CONFECCIÓN, S.L.
450	VÍDEO TELEVISIÓN COMPONENTES Y MATERIALES, S.L. (VITECOM)
451	VIJUN, S.L.
452	VINIGALICIA, S.L.
453	VÍVERES FERRY, S.L.
454	VÍVERES FERRY, S.L.
455	ZAPATA REPRESENTANTE, S.L.





ÍNDICE DE CADROS E GRÁFICOS

ÍNDICE DE CADROS E GRÁFICOS

Gráfico 1. Volume de mercadorías dos portos españois en 2009 e taxa de variación entre 2005 e 2009	14
Cadro 1. Composición da mostraxe segundo o tamaño da empresa	29
Gráfico 2. Frecuencia de distribución do número de postos de traballo nas empresas	30
Cadro 2. Composición da mostraxe segundo a proximidade produtiva respecto ao porto	31
Gráfico 3. Composición da mostraxe segundo a proximidade produtiva respecto ao porto	31
Gráfico 4. Porcentaxe de traballadores e traballadoras segundo a proximidade produtiva ao porto ...	32
Cadro 3. Composición da mostraxe por proximidade produtiva respecto ao porto e segmento de negocio	33
Cadro 4. Clasificación dos 10 concellos con máis empresas enquisadas e con máis traballadores/as	34
Gráfico 5. Distribución xeográfica das enquisas por cantidade de enquisas e por número de traballadores e traballadoras	35
Cadro 5. Clasificación dos concellos con máis empresas enquisadas. Distribución por proximidade produtiva ao porto	36
Gráfico 6. Área xeográfica de influencia das empresas por proximidade produtiva ao porto	37
Cadro 6. Salario mensual neto declarado segundo o tamaño das empresas	38
Gráfico 7. Salario mensual neto declarado segundo o tamaño das empresas	38
Cadro 7. Salario mensual neto declarado por proximidade produtiva ao porto	39
Gráfico 8. Salario mensual neto declarado por proximidade produtiva ao porto	39
Gráfico 9. Relación entre o salario neto declarado e as empresas segundo a súa proximidade produtiva ao porto e o seu número de empregados e empregadas	40
Cadro 8. Salario medio neto declarado por proximidade produtiva ao porto e segmento de negocio	41
Cadro 9. Porcentaxe de empregos fixos sobre o total de postos de traballo atendendo ao tamaño das empresas (primeira e segunda liña portuaria)	45

Gráfico 10. Porcentaxe de empregos fixos sobre o total de postos de traballo atendendo ao tamaño das empresas (primeira e segunda liña portuaria)	46
Cadro 10. Porcentaxe de traballadores/as fixos sobre total de traballadores/as	46
Cadro 11. Clasificación de segmentos de negocio por porcentaxe de traballadores/as fixos na empresa	47
Cadro 12. No último ano, ¿deu de alta/baixa algún traballador/a? (Distribución por proximidade produtiva ao porto)	48
Gráfico 11. No último ano, ¿deu de alta/baixa algún traballador/a? (Distribución por proximidade produtiva ao porto)	48
Cadro 13. No último ano, ¿deu de alta/baixa a algún traballador/a? (Distribución por tamaño de empresa)	49
Gráfico 12. No último ano, ¿deu de alta/baixa algún traballador/a? (Distribución por tamaño de empresa)	49
Cadro 14. Media de altas/baixas de traballadores e traballadoras por tamaño da empresa e proximidade produtiva ao porto	50
Gráfico 13. Media de altas/baixas de traballadores e traballadoras por tamaño da empresa e proximidade produtiva ao porto	51
Cadro 15. Diferencial da media entre altas e baixas de traballadores/as por segmento de negocio	52
Gráfico 14. Diferencial da media entre altas e baixas de traballadores/as por segmento de negocio	53
Gráfico 15. Relación diferencial de altas-baixas co número de empregados e empregadas nas empresas enquisadas	54
Cadro 16. ¿Que perspectivas ve para a súa empresa coa próxima apertura do Porto Exterior da Coruña?	58
Cadro 17. ¿Que perspectivas ve para a área xeográfica de influencia da súa empresa coa próxima apertura do porto Exterior da Coruña?	59
Gráfico 16. ¿Que perspectivas ve para a área xeográfica de influencia da súa empresa coa próxima apertura do porto Exterior da Coruña?	59
Gráfico 17. ¿Que aspectos considera relevantes* na relación do futuro Porto Exterior da Coruña... ..	61
Cadro 18. ¿Que perspectivas ve para a súa empresa coa próxima apertura do Porto Exterior da Coruña? Distribución porcentual e media por proximidade produtiva ao porto	64
Gráfico 18. ¿Que perspectivas ve para a súa empresa coa próxima apertura do Porto Exterior da Coruña?	65
Cadro 19. ¿Que perspectivas ve para a área xeográfica de influencia da súa empresa coa próxima apertura do Porto Exterior da Coruña? Distribución porcentual e media por proximidade produtiva ao porto	65
Gráfico 19. ¿Que perspectivas ve para a área xeográfica de influencia da súa empresa coa próxima apertura do Porto Exterior da Coruña?	66

Gráfico 20. ¿Que aspectos considera relevantes* en relación co futuro Porto Exterior da Coruña e a súa empresa?	67
Gráfico 21. ¿Que aspectos considera relevantes* en relación co futuro Porto Exterior da Coruña e a súa área xeográfica de influencia?	68
Cadro 20. ¿Está buscando novo persoal actualmente? (Primeira e segunda liña portuaria).....	72
Cadro 21. ¿Necesitará contratar novo persoal cando se poña en funcionamento o Porto Exterior da Coruña? (Distribución porcentual para primeira e segunda liña portuaria)	72
Gráfico 22. Busca de persoal a contratar en primeira e segunda liña portuaria	73
Cadro 22. ¿Está buscando traballadores/as actualmente? (Distribución por tamaño de empresa. Primeira e segunda liña portuaria)	73
Cadro 23. ¿Necesitará contratar novo persoal por mor da apertura do Porto Exterior? Distribución porcentual por tamaño de empresa	74
Gráfico 23. ¿Está buscando persoal actualmente? (Distribución por tamaño de empresa. Primeira e segunda liña portuaria)	74
Gráfico 24. ¿Necesitará contratar novo persoal por mor da apertura do Porto Exterior? Distribución porcentual por tamaño de empresa	74
Cadro 24. En caso de que busque novos traballadores/as, ¿que perfil de traballador busca?	75
Gráfico 25. ¿Necesitará contratar novo persoal por mor da apertura do Porto Exterior? Distribución porcentual por proximidade produtiva ao porto	76
Gráfico 26. En caso de que busque novo persoal, ¿que perfil de formación específica busca?	77
Cadro 25. En caso de que non busque nova man de obra, ¿cal foi o último perfil de formación requirido?.....	83
Gráfico 27. En caso de que non busque nova man de obra, ¿cal foi o último perfil de formación requirido?.....	83
Gráfico 28. En caso de que non busque nova man de obra ¿cal foi o último perfil de formación específica de traballador/a que buscou?	84
Cadro 26. Grao de importancia* de competencias requiridas en demandas de emprego actuais vs. demandas de traballadores/as anteriores	86
Gráfico 29. Grao de importancia* de competencias requiridas en demandas de emprego actuais vs. demandas de man de obra anteriores	87
Gráfico 30. ¿Que tipo de formación cre que sería necesario impartir nos servizos de emprego do seu contorno? (impacto do Porto Exterior)	89
Cadro 27. ¿Que tipo de formación cre que sería necesario impartir nos servizos de emprego do seu contorno? (impacto do Porto Exterior) vs. ¿Que tipo de formación específica está buscando ou buscou para cubrir as demandas de emprego da súa empresa?.....	90

Gráfico 31. Diferencial entre ¿Que tipo de formación cre que sería necesario impartir nos servizos de emprego do seu contorno? (impacto do Porto Exterior) e ¿Que tipo de formación específica está buscando ou buscou para cubrir as demandas de emprego da súa empresa?	91
Gráfico 32. Demanda de formación na empresa vs. demanda de formación coa apertura do Porto Exterior	93
Cadro 28. Se busca ou buscou man de obra, ¿requírelle (ou requiriulle) experiencia laboral previa?	94
Gráfico 33. Se busca ou buscou man de obra, ¿requírelle (ou requiriulle) experiencia laboral previa?	94
Cadro 29. ¿Cal é o estado actual respecto á formación continua dos traballadores/as da súa empresa? Distribución porcentual por proximidade produtiva ao porto	95
Gráfico 34. ¿Cal é o estado actual respecto á formación continua dos traballadores/as da súa empresa? Distribución porcentual por proximidade produtiva ao porto	95
Gráfico 35. ¿Cal é o estado actual respecto á formación continua dos traballadores/as da súa empresa? Distribución porcentual por segmento de negocio	96
Cadro 30. ¿Cal é o estado actual respecto á formación continua dos traballadores/as da súa empresa? Distribución porcentual por segmento de negocio	97
Gráfico 36. Distribución xeográfica da demanda de cursos por parte de empresas relacionadas co Porto da Coruña	99
Cadro 31. Métodos de busca de nova man de obra	100
Gráfico 37. Métodos de busca de nova man de obra	100
Cadro 32. Porcentaxe de traballadores/as presentes na mostra	104
Gráfico 38. Porcentaxe de traballadores/as presentes na mostra	105
Gráfico 39. Relación entre o número de traballadores/as da empresa e a diferenza entre o porcentaxe de homes e mulleres en cada empresa	106
Cadro 33. Porcentaxe de traballadores/as presentes na mostra por segmento de negocio.....	107
Gráfico 40. Porcentaxe de traballadores/as presentes na mostra	108
Gráfico 41. Porcentaxe de traballadores/as presentes na mostra	109
Cadro 34. Número total* de traballadores/as presentes na mostra por segmento de negocio	110
Gráfico 42. Relación entre a porcentaxe de homes traballando na empresa e o salario mensual en euros	112
Gráfico 43. Relación entre a porcentaxe de traballadores de xénero masculino e o salario mensual en euros por proximidade produtiva ao porto	113
Gráfico 44. Relación entre a porcentaxe de traballadores de xénero masculino e o salario mensual en euros	114

The background of the page is an abstract composition of flowing, translucent lines in shades of blue and green. These lines sweep across the page from the bottom left towards the top right, creating a sense of movement and depth. The lines vary in opacity, with some appearing as solid streaks and others as lighter, ethereal wisps. The overall effect is a modern, organic, and dynamic visual texture.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- Ades, A. e Glaeser, E. (1999). Evidence on growth, increasing return, and the extend of the market. *Quarterly Journal of Economic*, 114(3), pp.: 1025-1046.
- Aghion, P. e Howitt, P. (1992). A model of growth through creative destruction. *Econometric* 60, pp.: 325-351.
- Anderson, J. e Wincoop, E. (2001). Border, trade and welfare, NBER Working Paper 8515, Cambridge.
- Anderson, J. e Wincoop, E. (2004). Trade costs. *Journal of Economic Literature*, 42 (3), pp.: 691-751.
- Arasa, C. e Andreu, J. (1999). *Desarrollo Económico*. Editorial Dykinson. Madrid.
- Ashar, A. (2007). *Sounding off*. Containerisation international, August 2007.
- Ashar, A. (2008). *The inevitability of change*. Container Management, Nov 2008.
- Ashar, A. (2010). *An expanding brief*. Containerisation International, July 2010.
- Banco Mundial (1999). The evolution of ports in a competitive world. Port Reform Tool Kit. Module 2. World Bank. Washington.
- Barry Rogliano Salles (2010). *Annual Review*
- Benacchio, M.; Cariou, P.; Haralambides (2000). *Dedicated containers terminals: costs and benefits from a port perspective*. SIG-2 International Workshop. Genova, june 8-10.
- Blanco Álvarez, A. (1997). *Los transportes marítimos de línea regular*. IPEC. Valencia.
- Branch, A. E. (1998). *Maritime Economics. Management & Marketing*. Ed. Stanley Thornes Ltd.
- Burkhalter, L. (1999). Privatización portuaria: bases, alternativas y consecuencias. Mimeo, ECLAC.
- Castañeda, J. (1979). *Lecciones de Teoría Económica*. Aguilar de ediciones. Madrid.
- Chlomoudis, C.; Karalis, A.; Pallis, A. (2000). *Transition to a new reality: Theorising the Organisational Restructuring of Ports*. SIG-2 International Workshop. Genova, june 8-10.
- Clark, X.; Dollar, D.; Micco, A. (2002). *Maritime Transport Cost and Port Efficiency*. Policy Research Working Paper nº 2781. The World Bank, february.
- Cloke P.y Bell P. (eds)(1990). *Transport, location and spatial policy*. Aldershot.
- Comisión das Comunidades Europeas (1997). *Libro verde sobre os portos e as infraestruturas marítimas*. COM (97) 678 final. Bruxelas 10.12.1997.
- Comisión das Comunidades Europeas (2001). Documento de traballo dos servizos da Comisión sobre os réximes de financiamento público e os sistemas de tarificación no sector portuario da Comunidade. SEC (2001)234. Bruxelas 14.02.2001.

- Cooper, R. (1994). *Foreign trade, wages unemployment*. Harvard University Press.
- Coto-Millán, P. (1988a). Funciones de demanda del transporte marítimo en España. *Información Comercial Española*, 656, pp.: 125-141.
- De Salvo, J. (1994). Mesearing the direct impacts of a port. *Transportation Journal*, 33, pp.:33-42.
- De Salvo, J. e Fuller, D. (1995). The role of price elasticity of demand in the economic impact of a port. *Review of Regional Studies*, 25, pp.: 13-35.
- De la Dehesa, G. (2000). *Comprender la globalización*. Alianza Editorial. Madrid.
- De Langen P. (2000). Time Centrality in Transport. International. *Journal of Maritime Economics*. Vol 1, nº 2, pp.: 41-56.
- Ducruet, C. (2008). *Hub dependence in constrained economies. The case of North Korea*. Maritime Policy & Management 35,4.
- Ducruet, C. ; Notteboom, T. (2010). *Structure and dynamics of liner shipping networks*. 2010 Annual conference of the international association of Maritime Economics, Lisbon 7-9 July 2010.
- Ducruet, C.; Rozenblat C. et al (2010). *Ports in multi-level maritime networks: evidence from the atlantic (1996-2006)*. Journal of Transport geography (2010) in press.
- Evangelista, P. e Morvillo A. (2000).Logistical Integration and co-operative strategies in liner shipping: some empirical evidence". *International Journal of Maritime Economics*. Vol 2, nº 1.pp.: 1-16.
- Fernández de Castro, J. e Tugores Ques, J. (1987). *Fundamentos de Microeconomía*. Editorial Mc Graw Hill/ Interamericana de España. Madrid.
- Frankel, E. G. (1987). *World shipping industry*. Ed. Croom Helm. London.
- Frankel, J. e Romer, D. (1999). Does trade cause growth? *American Economic Review*, 89, june; pp.: 379-399.
- Freire Seoane, M. J. e González Laxe, F. (2003). *Economía del transporte marítimo*. Edit. Netbiblo. A Coruña
- Freire Seoane, M. J. e González Laxe F. (2007). *Fletes y comercio marítimo*. Edit. Netbiblo. A Coruña.
- Freire Seoane, M. J. e González Laxe F. (2009). *Tráfico marítimo y economía global*. Edit. Netbiblo. A Coruña.
- Fremont, A. (2007). *Global maritime networks. The case of Maersk*. *Journal of Transport Geography*, doi: 10.1016/j.jtrangeo.2007.01.005
- Gauthier, H. L. (1970). Geography, transportation and regional development. *Economic Geography* 46, pp.: 612-619.
- González Fernández S. (Coord.) (1993). Organización económica internacional. Edit. McGraw- Hill.
- González Laxe F. (dir.) (1999). *Análisis económico del sistema portuario gallego*. Instituto de Estudios Económicos de Galicia. Fundación Barrié. A Coruña.
- González Laxe F. (2000). *Perspectivas de los tráficos marítimos y competitividad portuaria*. *Boletín Económico de ICE*. nº 2666, pp.: 7-16.
- González Serrano, M. e Trujillo Castellano, L. (2003). Análisis de la eficiencia de los servicios de infraestructura en España: una aplicación al tráfico de contenedores. *X Encuentro de Economía Pública*. Tenerife 6-7 febreiro.
- Goss, R. (1992). *La política marítima en la Comunidad Europea*. En G.de RUS Economía y Política del Transporte: España y Europa. Ed. Civitas, pp.: 227-249.

- Goss, R. (1995). ¿Una política para los puertos europeos? *Boletín Económico de ICE*. nº 2460-2461, pp.: 5-14.
- Hayuth, Y. (1981). Containerization and the Load Center Concept. *Economic Geography*, Vol.57, pp.: 160-175.
- Heaver, T.; Meersman, H.; Moglia, F. e Van de Voorde, E. (2000). Do Mergers and alliances influence European Shipping and port competition? *Maritime Policy and Management*, Vol. 27, nº 4. pp.: 363-373.
- Heaver, T.; Meersman, H. e Van de Voorde, E. (2001). Co-operation and competition in international transport strategies for ports. *Maritime Policy and Management*. Vol. 28. nº3. pp.: 293-305.
- Hoffmann, Jan (1998). *Concentration in liner shipping*. Naciones Unidas, LC/G.2027. Santiago de Chile.
- Hoyle, B. S. (eds.) (1996). Cityports, coastal zones and regional change: international perspectives on planning and management. Edt. J. Wiley & Sons.
- Hoyle, B. e Knowles R.(1998). *Modern Transport Geography*. Edt. J. Wiley & Sons.
- Isemar (2001). La concurrence entre armateurs de lignes régulières de conteneurs se gagne à terre. Synthèse nº35. mai.
- Isemar (2002). *L'industrie maritime mondiale 1970-2000*. Panorama des mutations. Synthèse nº 48, octobre.
- Jacobs, W. (2010). *Integrating world cities into production networks: the case of port cities*. Global networks 10,1.
- Kaluza, P.; Kölzsch, A. (2009). *The complex network of global cargo ship movements*. Journal of the Royal Society Interface, doi:10.1098/rsif.2009.0495
- Kindleberger, Ch. (1995). *The world economy and Nacional Finance in historical perspectiva*. The University of Michigan Press, Michigan.
- Knowles, R. D. (1994). New horizons in transport geography. *Journal of Transport Geography*. 2(2), pp.: 83-6.
- Krugman, P. (1981). Intra- industry specialisation and the gains from trade. *Journal of Political Economy*, 89, pp.: 959-973.
- Krugman, P. (1994). *Vendiendo prosperidad*. Edit. Ariel. Barcelona.
- Krugman, P. (1995). *Economía internacional*. Edit. McGraw-Hill.
- Krugman, P. (1995). *Growing world trade: Causes and consequences*. Brooking papers on economic activity, nº 1.
- De Langen, P.; Nijdam, M. et al. (2006). *New indicators to measure port performance*. Journal of Maritime Research, Vol. IV, nº. 1.
- Lancaster, K. (1980). Intra-industry trade under perfect monopolistic competition. *Journal of International Economics*, 10, pp.:151-175.
- Landes, D. S. (1990). Why are we so rich and they so poor? *American Economic Association. Papers and Proceedings*, 80, mayo, pp.: 1-13.
- Lucas Robert, E. (1988). On the mechanics of economic development. *Journal of Monetary Economics* 22, pp.: 3-42.
- Lloyd' Register (2008). World fleet statiscs. United Kingdom. (Varios anos).
- Malthus, T. R. (1820). *Principios de Economía Política*. Editorial Fondo de Cultura Económica. México (1946).
- Mc. Conville, J. (1999). *Economics of Maritime Transport. Theory and practice*. Edt. Witherby & Co.

- Micco, A. e Pérez, N. (2001). *Maritime transport costs and port efficiency*. Inter.-American Development Bank. Washington.
- Mochón Morcillo, F. (2002). *Principios de Economía* (Segunda edición). Editorial Mc Graw Hill/Interamericana de España. Madrid.
- Morash, E. e Clinton, S.(1997). The role of transportation capabilities in international supply chain management. *Transportation Journal* 37, pp.: 1-22.
- Nombela, G. e Trujillo, L. (1999). *Privatization and regulation of the seaport industry*. Universidad de Las Palmas de Gran Canarias. Mimeo.
- Noteboom T. e Winckelmans W.(2001).Structural change in logistics: how port face the challenges? *Maritime Policy and Management*. Vol. 28. nº1, pp.: 71-89.
- OCDE (2000). Questions relatives a la reglementation du transport maritime international. DSTI/DOT(2000)1.
- OCDE (2001). Le rapport sur la politique de la concurrence dans le transport maritime de lignes regulieres. DSTI/DOT (2001)1.
- OCDE (2001). *Maritime Transport*. (Anual).
- OMC (1998). Servicios de transporte marítimo. S/C/W/62.
- Powel, W. W. (1990). *Neither Market Nor Hierarchy: Network Forms of Organization*. En Thompson, G.; Franes, J.; Levacic, R. and Mitchell, J. *Markets, Hierarchies and Networks: The Coordination of Social Life*. Edt. Sage Publ. London.
- Rodríguez Dapena, A. (1998). *Tipología de modelos de transporte y su aplicabilidad como herramienta de planificación portuaria*. X Congreso Panamericano de Ingeniería y de Tránsito y Transporte. Ministerio de Fomento. Santander, 22-23, setembre.
- Rodríguez J-P.; Slack, B.; Comtois, C. (1997). Transportation and spatial cycles: evidence from maritime systems. *Journal of Transport Geographics*. Vol.5, nº 2, pp.: 87-98.
- Sala-i-Martin, X. (1994). *Apuntes de crecimiento económico*. Antonio Bosch Editor. Barcelona.
- Santos Sabrás M. (1998). *El puerto, empresa integrada de servicios. La comunidad portuaria*. VVAA. Foro de Debate sobre el Mar y sus problemas. Sociedad Estatal Lisboa 98, pp.: 1159-1174.
- Sepúlveda, D. (2000). *Competitividad, eficiencia y productividad portuaria*. Comisión Interamericana de Puertos.
- Solow, Robert (1956). A contribution to the Theory of Economic Growth. *Quarterly Journal of Economics* 70, pp.: 65-94.
- Stopford, M. (1997). *Maritime economics*. Edt. Routledge.
- Trujillo, L. e Nombela, G. (1999). El sistema portuario español. *Economistas* nº 80 extra. Madrid.
- UNCTAD (2008). *Review of Maritime Transport*. (Naciones Unidas).
- Vaello Hahn, J. (1998). *Análisis causal de los tráficos de los puertos peninsulares españoles. Modelos de transporte en el ámbito portuario*. X Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito y Transporte. Ministerio de Fomento. Santander, 22-23, setembre.
- Vigarié, A. (1981). *Maritime industrial development áreas: structural evolution and implications for regional development*. Edt. Hoyle B.S. y Pinder D.A. (Ed). *Cityport industrialisation and regional development: spatial analysis and planning strategies*. Pergamon. 23-26.
- Wikelmans, W. e Noteboom, T. E. (1995). Los puertos europeos en el marco de las redes transeuropeas. *Boletín Económico de ICE*. nº 2460-2461, pp.: 15-26.

The background of the page is an abstract composition of flowing, translucent lines in shades of blue and green. These lines sweep across the page from the bottom left towards the top right, creating a sense of movement and depth. The lines vary in opacity, with some appearing as solid streaks and others as lighter, ethereal wisps. The overall effect is a modern, organic, and dynamic visual texture.

GLOSARIO

GLOSARIO

AIS	AIS corresponde ás siglas anglosaxonas de Automatic Identification System. En galego, Sistema de Identificación Automática, podéndose atopar como SIA. O obxectivo fundamental do sistema AIS é permitirlles aos buques comunicar a súa posición e outras informacións relevantes para que outros buques ou estacións poidan coñecela. A utilidade máis importante é evitar colisións entre buques.
Alfándega	Oficina pública de constitución fiscal establecida xeralmente en costas e fronteiras. O seu obxectivo é rexistrar o tráfico internacional de mercadorías que se importan e exportan desde un país concreto e cobrar os impostos que establezan as alfándegas.
Amarradores	Persoas que se dedican a recoller as estachas (as cordas) e fixar con elas o barco ao peirao.
Aparello	Nas actividades pesqueiras chámaselles aparellos ao conxunto de elementos ou útiles empregados. Dependendo do tipo de pesca, empréganse uns ou outros, aínda que hai algúns que son xenéricos. Tamén se adoita entender como aparello o tramo final da liña de pesca.
Armador	Persoa física ou xurídica que se encarga de equipar, avituallar, abastecer, dotar de tripulación e manter en estado de navegabilidade unha embarcación da súa propiedade ou baixo a súa posesión, co obxecto de asumir a súa xestión náutica e operación.
Avaría grosa	Existe un acto de avaría grosa cando, e soamente cando, se efectuou ou contraeu, intencional e razoablemente, algún sacrificio ou gasto extraordinario para a seguridade común, co obxecto de preservar dun perigo os bens comprometidos nunha expedición marítima.
Bodega	En náutica denomínase bodegas os espazos dun buque destinados ao aloxamento das mercadorías que se transportan. Están especialmente acondicionados ao tipo de carga que se estiba no seu interior. Por exemplo, os buques frigorífico teñen as súas adegas forradas con illamento térmico. Na actualidade os buques de carga xeral buscan que as súas bodegas sexan de forma prismática co fin de favorecer o proceso de carga, descarga e trincado. As bodegas posúen un peche na súa parte superior, denominado tapa trapela, que garante a calidade das mercadorías durante a travesía polo mar. En buques destinados ao transporte de carga líquida a granel substitúense as bodegas por tanques.
Cabotaxe	Navegación entre portos dun mesmo país.
Coñecemento de embarque	Documento propio do transporte marítimo que se utiliza como contrato de transporte das mercadorías nun buque en liña regular. A finalidade deste contrato é protexer o cargador e o consignatario da carga fronte ao navieiro.

Consignataria	É a persoa física ou xurídica que ten ao seu cargo as xestións, tanto de carácter administrativo como técnico e comercial, relacionadas coa entrada, permanencia e saída dun buque nun porto determinado, como a supervisión e realización das operacións de recepción, carga, descarga e entrega das mercadorías, así como o embarque e desembarque dos pasaxeiros se os houbese, e as súas consecuencias ulteriores, e a contratación das devanditas mercadorías (e pasaxe), para o seu transporte nos buques utilizados por quen o designou, e en cuxo nome e representación actúa. Encárgase de realizar no porto, por conta allea, as operacións relacionadas co transporte marítimo. O consignatario do buque é a persoa encargada de realizar, por conta do navieiro, a descarga das mercadorías e a súa entrega no destino final ou a través de representantes, percibindo como contraprestación o fretamento pactado.
Crédito documentario	O crédito documentario é o medio de pagamento que ofrece un maior nivel de seguridade nas vendas internacionais, asegurándolle ao exportador o cobramento da súa operación. O crédito documentario é unha orde que o importador lle dá ao seu banco para que proceda ao pagamento da operación no momento en que o banco do exportador lle presente a documentación acreditativa de que a mercadoría foi enviada do xeito convido. O banco do importador vai pagar se a documentación está en regra, con independencia de que nese momento o importador teña saldo ou non. É dicir, o banco do importador garante a operación.
Dársena	Parte resgardada artificialmente, en augas navegables, para a ancoraxe ou para a carga e descarga cómoda de embarcacións.
Dique de abrigo	Estrutura costeira que ten por finalidade principal protexer a costa ou un porto da acción das ondas do mar ou do clima. Son calculados, normalmente, para unha determinada altura de onda cun período de retorno especificado. O cálculo e deseño dunha estrutura marítima deste porte é realizado por especialistas en enxeñaría hidráulica.
DUA	O DUA (Documento Único Administrativo) é o soporte en papel da nosa declaración de importación ou exportación ante as autoridades alfandegueiras. Está formado por un cartapacio de 8 exemplares e mais un noveno de uso nacional que supón a autorización para a retirada ou embarque das mercadorías (“levante”), utilizándose un ou outros segundo o tipo de operación que reflectan.
Eslora	Dimensión lonxitudinal dun navío, medida desde a proa ata a popa.
Estiba	Acomodación da mercadoría dentro dun contedor ou nos espazos destinados para a carga no medio de transporte, de acordo coa súa natureza, embalaxe e viaxe proxectada. Está regulada polo Real decreto 1999/1996, do 6 de setembro, polo que se establece o certificado de profesionalidade da ocupación de operador de estiba/desestiba e desprazamento de cargas.
Estratificación	Procedemento estatístico cuantitativo consistente na delimitación de cotas de enquisa de acordo cun ou varios criterios de clasificación do universo mostral.
Fretamento	O fretamento (en inglés charter) é un tipo de contrato de transporte de mercadorías por vía marítima. Nel unha parte, o “fretante” ou navieiro, pon á disposición doutra, o “fretador”, a totalidade da capacidade de carga dun buque para unha determinada viaxe ou durante un determinado período de tempo, a cambio dun prezo denominado “frete”. O fretante conserva a xestión náutica e comercial da nave, mentres que o fretador conserva a capacidade de carga, que pode utilizar ben para cargar as súas propias mercadorías, ben para subcontratar con terceiros cargadores determinadas parcelas de carga, lucrándose coa diferenza de frete.

Guindastre p^ortico	A tarefa deste tipo específico de guindastre é a estiba e desestiba de contedores en barco. A súa elevada altura, xunto co comportamento do buque durante o traballo, fan que sexa unha máquina difícil de operar.
Grupaxe	Cóñécese así a forma de transportar mercadorías que utilizan embalaxes convencionais e que, para facilitar a súa manipulación e transporte, principalmente por vía marítima, se agrupan e estiban nun contedor. Refírese especificamente á acción de varios cargadores que comparten un mesmo contedor.
Hínterland	Territorio ou área de influencia. Este concepto aplícase especificamente á rexión ou distrito interno situada tras un porto, onde se recollen as exportacións e a través da cal se distribúen as importacións.
Incoterms	Os incoterms (acrónimo do inglés international commercial terms, termos internacionais de comercio) son normas acerca das condicións de entrega das mercadorías. Úsanse para dividir os custos das transaccións comerciais internacionais, delimitando as responsabilidades entre o comprador e o vendedor, e reflicten a práctica actual no transporte internacional de mercadorías.
Just-in-time	O método xusto a tempo (tradución do inglés just-in-time) é un sistema de organización da produción para as fábricas que permite aumentar a produtividade, reducir o custo da xestión e por perdas en almacéns debido a stocks innecesarios. Desta forma, non se produce baixo suposicións, senón sobre pedidos reais. Unha definición do obxectivo do xusto a tempo sería “producir os elementos que se necesitan, nas cantidades que se necesitan, no momento en que se necesitan”.
MARPOL	O Convenio Internacional para previr a contaminación polos Buques ou MARPOL 73/78 é un conxunto de normativas internacionais co obxectivo de previr a contaminación polos buques. Anexo I.- Regras para previr a contaminación por hidrocarburos. Anexo II. - Regras para previr a contaminación por substancias nocivas líquidas transportadas a granel. Anexo III. - Regras para previr a contaminación por substancias prexudiciais transportadas por mar en vultos. Anexo IV. - Regras para previr a contaminación polas augas sucias dos buques. Anexo V. - Regras para previr a contaminación polos lixos dos buques. Anexo VI. - Regras para previr a contaminación atmosférica ocasionada polos buques.
Navieiro	Propietario dunha embarcación que lla cede en arrendamento a un terceiro para que sexa este quen se constitúa en armador deste (por explotar economicamente o buque). Tamén é navieiro quen toma un buque en fretamento por tempo do seu armador, aínda que se dedique á súa explotación económica, mesmo prestando con el servizos a terceiros.
Pantalán	Peirao artificial, longo e estreito, que se interna bastante no mar permitindo o amarre de barcos.
Peirao	Un peirao é unha construción realizada na auga, xa sexa no mar, nun lago ou nun río, afianzada no leito acuático por medio de bases que o sosteñen firmemente, e que lles permite a barcos e embarcacións atracar para os efectos de realizar as tarefas de carga e descarga de pasaxeiros ou mercadorías. Nos portos marítimos e fluviais adoitan existir varios peiraos, co fin de dar cabida a un número determinado de barcos. Nos portos grandes, os peirao están xeralmente especializados nun tipo de actividade, xa sexa o transporte de pasaxeiros, a carga e descarga de vehículos, de contedores e outras moitas.
Póliza de fretamento	Documento que proba a existencia e condicionado dun contrato de fretamento. As clases de póliza estarán acomodadas ao tipo de réxime de fretamento. As pólizas deben conter especificadas: 1. As persoas (fretante, fretador e capitán); 2. As cousas (buque e fretamento) e as circunstancias de execución do contrato (portos de carga, descarga...).

Prácticos de porto	O práctico é un mariño experimentado e especializado, tanto no manexo dos buques como nas circunstancias locais, que embarca a bordo, tanto ao chegar o barco ás augas portuarias como para saír delas, levando xunto co capitán as tarefas de navegación e manobra. É considerado un asesor para a dirección náutica do buque en porto, pero en ningún caso a presenza do práctico priva o capitán do mando da súa nave. As súas funcións básicas son: navegar e manobrar o buque en porto en colaboración co capitán; contribuír á organización e coordinación do tráfico simultáneo e próximo ao barco; organizar e coordinar as operacións de remolcadores e amarre; observar o funcionamento dos elementos de manobra do barco e comunicar, de ser o caso, as deficiencias e participar nas medidas de prevención da seguridade e emerxencias respecto á navegación nas augas portuarias.
Rada	Zona fóra de porto na que un barco pode botar a áncora. Trátase dunha área pechada cunha apertura ao mar, máis estreita que unha baía ou un golfo. Pola súa extensión non se pode confundir cun esteiro. Pódese crear artificialmente mediante espigóns ou diques. As radas naturais ofrecen abrigo fronte ás tormentas e úsanse frecuentemente como bases navais.
Remolcador	Embarcación utilizada para axudar á manobra doutras embarcacións, principalmente ao halar ou empurrar os devanditos barcos ou similares en portos, pero tamén en mar aberto ou a través de ríos ou canles. Tamén se usan para remolcar barcazas, barcos incapacitados ou outros equipos.
SOLAS	O Convenio Internacional para a Seguridade da Vida Humana no Mar (SEVIMAR) ou SOLAS (do inglés Safety of Life at Sea) é o tratado máis importante de seguridade relativo a buques mercantes. Todo buque de pasaxe ou carga que está de acordo coas prescricións de SOLAS recibe, tras a inspección correspondente, diversos certificados que recoñecen o seu cumprimento coa normativa vixente.
Spreader	Elementos metálicos para izar contedores. Existen diferentes tipos de spreaders, desde unha simple barra de aceiro aos máis sofisticados, que teñen un mecanismo automático que corrixe o punto de suxeición do spreader de acordo co longo do contedor e o seu centro de gravidade.
Terminal Ro-Ro	Terminal portuaria preparada (usualmente con ramplas especializadas) para xestionar a estiba/desestiba de vehículos rodados ou de mercadorías que os usen para a súa estiba/desestiba.
Terminalista	Operador (usualmente en forma de concesionario) de negocios relacionados coa xestión técnica da estiba/desestiba dalgún produto portuario.

Transitario	Persoa física ou xurídica (empresa) de servizos no transporte internacional de mercadorías. Media entre o exportador (ou importador) e as compañías de transporte internacional. Realiza un labor de mediación nas operacións de transporte internacional por calquera medio de transporte (marítimo, fluvial, aéreo, ferroviario, por estrada ou multimodal). Organiza o enlace entre distintos transportistas e así asegura a continuidade do transporte da mercadoría a través de distintos medios. Ademais, é responsable das operacións administrativas relacionadas co transporte internacional, como trámites alfandegueiros, xestión financeira, créditos documentarios, contrato de seguro, representación fiscal... Actúa de forma similar ás axencias de transporte: adopta a posición de cargador fronte ao transportista, e de transportista fronte ao cargador. A diferenza fundamental coas axencias de transporte é que non pode realizar transporte interior, a non ser que se trate dun servizo complementario dun transporte internacional. Esta figura está regulada na maioría dos países, e as súas funcións quedan definidas dentro do ámbito do comercio internacional. En España, está regulada pola Lei 18/1987 de ordenación do transporte terrestre (LOTT) desde 1987. Unha empresa transitaria está especializada na xestión e coordinación do transporte internacional de mercadorías, especialmente do transporte en réxime de grupaxe. É responsable de toda a operación de transporte, sen prexuízo das responsabilidades que se lle poidan reclamar a cada un dos transportistas efectivos que interviñesen durante o traxecto. Ademais, pode ofrecer diversos servizos loxísticos. Contrata ou realiza as operacións necesarias para o transporte internacional de mercadorías: embalaxe, almacenaxe, contrato de seguro, consolidación, transporte físico da mercadoría e trámites alfandegueiros e bancarios. A evolución do transporte de mercadorías diríxese cara ao transporte en contedores. A súa función é cada vez máis “consolidadora”, isto é, agrupar a mercadoría ou carga para estabilizar o transporte dun contedor ou outra unidade de carga.
Trincaxe	Técnicas de fixación das mercadorías estibadas a bordo dun buque.
Tripulación	Unha tripulación está constituída por un grupo de persoas que traballan nunha tarefa en común, xeralmente baixo unha estrutura xerarquizada. Especialmente designa o persoal de conducción e de servizos dunha nave ou aeronave. É utilizada en barcos, especialmente en veleiros, e segundo o grao de habilidade organízase usualmente en cadeas de comando. A navegación tradicional distinguía moi ben entre un oficial e un mariñeiro, aínda que ambos os dous gremios formaban a enteira tripulación do navío.



Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña



servizo de
promoción
económica
e emprego



UNIVERSIDADE DA CORUÑA



FONDO SOCIAL EUROPEO

rede>coruña>emprega

Proxecto cofinanciado polo Fondo Social Europeo