

ESPAÑA UNHA ECONOMÍA DE SERVIZOS.

1-TERCIARIZACIÓN DA ECONOMÍA ESPAÑOLA E SOCIEDADE DO BENESTAR.

1.1- O sector terciario está integrado por un conxunto de actividades que non producen bens materiais. Son actividades que cobren as necesidades da poboación en materia de saúde, educación, transportes...é un sector heteroxéneo, que experimentou un crecemento desde a década de 1960 que se reflicte na súa achega ao P.I.B(máis do 65%) e na poboación activa(68%).

1.2- Existen moitas clasificacións dos servizos. Unha moi importante é a que diferencia entre servizos públicos e privados.

- Os **servizos públicos** son aqueles que pola súa importancia para a comunidade préstaos directamente o Estado ou ben están baixo a súa tutela. Destacan a administración pública, ensinanza, sanidade, defensa e orde pública, transportes, comunicacións, e servizos sociais en xeral.
- Os **servizos privados** son aqueles que se rexen polas leis do mercado e que se poden clasificar en:
 - Servizos dirixidos a particulares entre os que destacan o comercio, o ocio, e a hostalería.
 - Servizos a empresas como os servizos informáticos, os de selección e formación de persoal, servizos de enxeñería, e de consultoría.

1.3- En España a estrutura do sector terciario mostra algunhas insuficiencias. Predominan os subsectores máis tradicionais e menos produtivos (administrativos e comerciais) aínda que nos últimos anos os servizos ás empresas experimentaron un maior desenvolvemento(xestión, seguridade, servizos técnicos).

- En todas as comunidades autónomas o sector terciario é hexemónico tanto nas súas achegas ao P.I.B como no emprego. Con todo existen desequilibrios territoriais relacionados con factores como o volume da poboación, o grao de urbanización e o nivel de desenvolvemento e renda. Así o grao de terciarización do emprego é maior nas comunidades especializadas en turismo (Baleares, Canarias, Andalucía) e nas grandes metrópoles(Madrid). É menor nas comunidades con maior peso agrario (a Ríoxa, Galicia, Castela a Mancha).

1.4- As causas do crecemento do sector terciario son:

- O transvasamento de poboación industrial ó sector servizos a partir da crise dos 70.
- O auxe do turismo que incidiu no crecemento dos servizos como o transporte, o comercio ou a hostalería.
- O aumento do nivel de vida o que supón un maior consumo de servizos.
- O incremento dos servizos públicos(desenvolvemento das distintas administracións, implantación do Estado de benestar).
- A crecente incorporación da muller ao traballo.

1.5- A súa relación ca sociedade do benestar é que unha gran parte da poboación que traballa no sector servizos corresponde a persoal das administracións públicas e dos servizos sociais. É o caso de España, onde o crecemento deste tipo de servizos foi paralelo ó desenvolvemento da sociedade do benestar. Os servizos que ofrece a sociedade do benestar son a sanidade, a educación, a seguridade pública, a atención a terceira idade e ás persoas dependentes. Todos estes servizos unidos á propia xestión da administración estatal e autonómica crea un notable gasto público que dende a crise do 2008 parece difícil de soste. España está a aplicar recortes nestes aspectos.

2- DISTRIBUCIÓN COMERCIAL E ESPAZOS DE CONSUMO.

2.1- A distribución comercial.

- O comercio sitúase sobre todo nas zonas con mellor comunicación, máis poboadas, e con maior capacidade económica.

- A súa **distribución territorial** presenta un desequilibrio entre as **comunidades autónomas**, xa que nalgúñas representa máis do 70% da poboación activa, como Madrid, Baleares, ou Canarias; e noutras, non chega ó 50% como Galicia ou a Rioxá.

- Por outro lado existen **áreas comerciais** moi extensas, como Madrid e Sevilla, que reciben consumidores das provincias próximas. Outras son máis pequenas e están máis repartidas como A Coruña con Ferrol ou Santiago de Compostela.

2.2- Os espazos de consumo.

- Os espazos de consumo son variados, dende o pequeno comercio, as feiras, ata as vendas por internet: centros comerciais, hipermercados, grandes almacéns, galerías comerciais, franquías.

3- SERVICIOS FINANCIEROS, A SÚA ORGANIZACIÓN, E A BALANZA DE PAGAMENTOS.

3.1- Os servizos financeiros e a súa organización.

- O sector de servizos financeiros corresponde a unha actividade comercial que presta servizos relacionados coa xestión do diñeiro. Este sector facilita o intercambio de bens e servizos, mobiliza o aforro, e asigna recursos de capital. As actividades que inclúe este sector son as actividades bancarias, de seguros (vida, vivenda...), administración de fondos (pensións), e mercado de valores (en bolsa).

- **As actividades bancarias** están desenvolvidas polos bancos, as caixas de aforro e as cooperativas de crédito. As súas funcións son:

- Mediar entre os aforradores e os que necesitan pedir prestado.
- Crear diñeiro mediante a apertura de depósitos.
- Ofrecer caixas de seguridade para os particulares que desexen depositar efectivo ou bens.
- Xestionar a particulares, empresas, ou ó sector público, o cobro e pago de facturas, recibos, impostos, pensións, soldos...
- Efectuar cambio de moeda estranxeira.
- Asesorar en temas financeiros.

- Administrar tarxetas de crédito...

- **As compañías de seguros.** Os clientes pagan pólizas de seguros e obteñen coberturas de diversos tipos de riscos.

- **As mutualidades e fondos de pensións** perciben dos seus asociados uns ingresos periódicos e ofrecen pensións cando chegue a xubilación.

- **O mercado de valores** é aquel onde se realizan compra-venta de accións (títulos de propiedade das empresas), obrigacións (partes de débedas), e fondos públicos (partes de débeda pública). Estas compra-ventas deben realizarse a través de operadores de bolsa (brokers).

3.2- A balanza de pagamentos.

- A balanza de pagamentos indica o conxunto de transaccións económicas que un Estado realiza co exterior nun período de tempo determinado, normalmente un ano.

- Rexistra en columnas os ingresos, os pagos, e os saldos.

- Subdivídese en:

- Balanza por conta corrente que contabiliza ingresos e pagos por comercio, servizos, rendas e transferencias.
- **Balanza por conta de capital** que inclúe as transferencias de capitais públicos e privados ca Unión Europea.
- **Balanza por conta financeira** que rexistra as inversións e reservas dos bancos nacionais.

A balanza de pagamentos en España é deficitaria xa que se da un crecente endebedamento da economía española por un valor desmesurado das importacións , en parte debidas ó prezo do petróleo e en parte debido á falla de competitividade da nosa economía. A crise financeira mundial levou a España a un endebedamento preocupante.

4- TRANSPORTE E COMUNICACIÓNS.

4.1- O transporte é o conxunto de medios que permite o desprazamento de persoas e mercadorías entre lugares xeográficos. Desempeña un importante papel económico e na organización espacial.

Os transportes e o territorio inflúense entre si xa que reflexa os desequilibrios espaciais na distribución da poboación e no desenvolvemento económico. Pero tamén incide no desenvolvemento das rexións converténdose en elemento esencial da ordenación do territorio.

- **As Características dos transportes españois** son:

- O medio físico é desfavorable: unha gran chaira central rodeada de rebordos periféricos.

- As redes terrestre e aérea son radiais: teñen o seu centro en Madrid e a súa orixe está no S. XVIII -centralismo borbónico- e consolídase no S. XIX coa rede ferroviaria tamén de carácter radial. Isto dificulta as comunicacións dos territorios que están fóra da rede radial, como por exemplo Coruña – Barcelona.
- No tráfico de pasaxeiros e de mercadorías predomina a estrada, isto favorece a dependencia do petróleo, enerxía da que carecemos practicamente.
- A rede presenta importantes desequilibrios territoriais en canto a densidade, intensidade e calidade. Esta desigualdade aumentou cando as competencias sobre transporte descentralizáronse a raíz da implantación do Estado das autonomías.

- A política española de transportes réxese polo Plan Estratéxico de Infraestruturas de transporte(2005-2020) cuxos obxectivos son:

- Asegurar as condicións de accesibilidade equitativas por todo o territorio. -corrixir o predominio da estrada, fomentando o transporte ferroviario de pasaxeiros e de mercadorías, e a interconexión dos diferentes modos de transporte.
- Contribuír á mobilidade sustentable, diminuindo as emisións contaminantes do transporte.

- A rede de transporte española intégrase na rede europea. A Unión Europea impulsa as redes tras-europeas e a mellora das infraestruturas das rexións periféricas así como o respecto do medio ambiente. As principais repercusións desta política son:

- A mellora das conexións ca U.E. mediante autovías, trens de alta velocidade, e formando un corredor entre Irún e Lisboa.
- A recepción de fondos europeos para a mellora das infraestruturas, especialmente en rexións periféricas de España.
- A adopción de medidas para reducir o impacto ambiental xa que o sistema de transporte exerce un forte impacto sobre o medio-ambiente: visual(alteración da paisaxe), acústico, e de contaminación atmosférica. A partir de 1986 é obrigatorio realizar unha avaliación de impacto Ambiental para construír calquera infraestrutura.

- Tipos de transporte:

- **O transporte por estrada.** A rede de estradas é unha infraestrutura crave para a accesibilidade do territorio. A estrada recibe a maior parte do tráfico de viaxeiros e de mercadorías. As competencias sobre a rede de estradas repártense entre o Estado, as comunidades autónomas e as deputacións. A rede presenta unha disposición radial, con centro en Madrid(configurada no S. XVIII) . Na década de 1960 modernizouse o modelo radial para conectar a capital cos principais núcleos da poboación e da actividade económica. Tamén se desenvolveron outros eixos transversais como o do Ebro, o do Mediterráneo e o andaluz. O maior e mellor número de estradas corresponde ás comunidades máis desenvolvidas economicamente(Madrid, Cataluña e Comunidade Valenciana).
- O Plan Estratéxico de Infraestruturas de Transporte contempla mellorar as comunicacións de todo o territorio español construíndo unha rede de alta

capacidade que conecte as capitais de provincia, finalizando a autovía do cantábrico, da Ruta da Prata(Asturias- Huelva) e do mediterráneo até Alxeciras. Tamén aspira a unha maior integración coa da Unión Europea ca mellora dos eixos pirenaicos construíndo 2 eixos que unan Burdeos - Valencia e Barcelona – Toulouse. . E a mellora das conexións con Portugal.

- **O Transporte ferroviario.** Entre a 2ª metade do S. XIX e principios do S. XX o ferrocarril foi o modo de transporte principal. A partir deste período perdeu importancia o que supuxo o peche dalgunhas liñas secundarias. O transporte ferroviario componse da rede de ferrocarrís españois(RENFE), con estrutura radial e arboriforme. A partir da rede básica ábreanse ramas:
 - Os ferrocarrís de vía estreita(FEVE) localizado principalmente na cornixa cantábrica.
 - A rede de alta velocidade (AVE) que se iniciou coa liña Madrid-Sevilla (1992) e que continuou coa inauguración das liñas Madrid - Lérica, Madrid - Valladolid e Madrid- Málaga.
- O tráfico de viaxeiros é rendible nas liñas de proximidade pois permite desconxestionar as estradas pero existen importantes desequilibrios territoriais en equipamentos e investimentos. O **Plan Estratéxico de Infraestruturas** de transporte dá prioridade ó transporte ferroviario, prevé incrementar o tráfico de proximidade, aumentar a rede de alta velocidade e conectala coa europea. A rede ferroviaria española aspira a unha mellor integración coa da Unión Europea. A U.E. propúxose crear unha rede europea de alta velocidade para 2010 ca construción de 2 liñas que atravesarán a fronteira por Cataluña e o País Vasco e liñas de conexión con Lisboa.
- **O transporte marítimo.** A rede portuaria está distribuída entre o Estado e as Comunidades Autónomas. O tráfico de viaxeiros e mercadorías presenta grandes contrastes: o tráfico de viaxeiros é escaso, excepto o tráfico entre Alxeciras e Ceuta, e entre as illas e a Península. O tráfico internacional de mercadorías ten enorme importancia cun importante crecemento do tráfico de mercadorías en colectores. Así algúns portos crearon Zonas de actividades loxísticas(Alxeciras, Valencia ou Barcelona).
- **O transporte aéreo** experimentou un rápido desenvolvemento debido a unha serie de factores como: crecemento da renda, aumento da demanda turística, profesional e de negocios e ao aumento dos voos internacionais. Actualmente a rede de aeroportos é bastante ampla. Esta rede organízase xerarquicamente. Así Madrid- Barallas funciona como aeroporto central. O tráfico de pasaxeiros e mercadorías presenta notables diferenzas: o avión é competitivo no transporte de pasaxeiros a longa e media distancia, pero o tráfico de mercadorías é escaso polo alto custo. Existen desequilibrios territoriais no tráfico aéreo. Os principais aeroportos atópanse nos núcleos urbanos, económicos e turísticos máis destacados: Madrid- Barallas, O Prat en Barcelona, San Juan en Palma de Mallorca, e en menor medida outros como o de Málaga ou Bilbao.O **Plan Estratéxico de Infraestruturas** prevé potenciar as funcións económicas dos aeroportos. A Unión Europea liberalizou as tarifas e os servizos aéreos. Compañías como Iberia afrontaron un proceso de privatización.

5- ESPAZOS TURÍSTICOS

Desde a década de 1960, España experimentou un gran desenvolvemento turístico e actualmente é unha das grandes potencias turísticas. O auxe turístico español nos anos 60 estivo motivada por:

- O crecemento económico dos países da Europa Occidental e Setentrional e o progreso dos medios de transporte.
- As excelentes condicións climáticas e paisaxísticas e a calidade das praias españolas.
- O noso importante patrimonio cultural e artístico.
- Os baixos prezos da oferta turística debidos á desvalorización da peseta en 1959.
- A promoción turística realizada polo Estado.

A demanda turística estivo dominada polo turismo estranxeiro. Desde a entrada de España na U.E. en 1986 aumentou notablemente o número de turistas a maior parte procedentes de países como Alemaña, Francia, G.B., Italia ou países do Benelux. O turismo estranxeiro é basicamente estival ,localizado en Baleares, Canarias, Cataluña Andalucía e C. valenciana.

A demanda nacional aumentou a partir de 1960 co aumento do nivel de vida. Repártese mellor ao longo do ano e diversifica máis os lugares de destino turístico. Elixen como destinos preferentes as comunidades do litoral mediterráneo e en menor medida as comunidades do interior como Madrid, ambas as Castelas.

Paisaxes turísticas.

O modelo turístico implantado a partir de 1960 caracterizábase por unha abundante oferta e unha clientela masiva, de poder adquisitivo medio ou medio baixo , aloxada en zonas de sol e praia. O sector era controlado polos tour- operadores internacionais.

Este modelo entrou en crise debido ó predominio do turismo de nivel medio-baixo, ó encarecemento dos prezos, á estacionalidade e á competencia doutros países mediterráneos e do leste de Europa, á dependencia dos tour-operadores internacionais, e á deterioración ambiental.

Desde a década de 1990 intensificouse a difusión espacial do turismo debido a unha serie de factores ó aumento do turismo de proximidade, ó crecemento do turismo en zonas rurais e á procura de calidade e de novos atractivos.

Na actualidade inflúen factores como o aumento da demanda interna, a maior diversificación da oferta turística, a mellora das infraestruturas de transporte, e a inestabilidade política de zonas competidoras como os países do Norte de África.

As áreas turísticas con maior densidade de turistas corresponden a Baleares, Canarias , o litoral mediterráneo e Madrid (turismo cultural), e en menor medida as costas do noroeste e norte e do interior de Cataluña ou Andalucía.

Doutra banda existen puntos turísticos illados: cidades históricas como Toledo ou Segovia, turismo rural, ou estacións de esquí.

As áreas turísticas de sol e praia como Baleares, Canarias e litoral mediterráneo presentan diferenzas notables como a accesibilidade que produce ocos na ocupación turística. Así Cataluña está mellor comunicada que outros puntos do litoral Mediterráneo máis afastados da Autoestrada do Mediterráneo (A-7). No modelo de ocupación do espazo distinguimos entre aloxamentos turísticos integrados na estrutura urbana preexistente como Benidorn e novos complexos hostaleiros como Novo Sancti Petri en Cádiz.

Impactos e políticas de ordenación.

- Impacto demográfico.

Nas áreas litorais, o turismo incrementa os efectivos de poboación (mozas buscando emprego, ou poboación envellecida de España ou do estranxeiro).

Nas áreas rurais freou o despoboamento, do mesmo xeito que nalgúns cidades históricas.

- Impacto no poboamento.

No litoral, o turismo contribúe á creación de novas estruturas de poboamento, como a consolidación de conurbacións en zonas costeiras. Produciuse tamén unha alta densidade de construción e a especulación do chan.

En determinados espazos rurais e urbanos incidiu na rehabilitación do patrimonio.

- Impacto económico.

O turismo crea emprego (basicamente estacional), demandando especialmente man de obra pouco cualificada. Exerce unha importante incidencia sobre outras actividades económicas.

Achega máis do 11% do PIB e representa máis do 12% da poboación activa. Por outra banda compensa a balanza comercial , frea o endebedamento externo e inflúe na mellora dos transportes.

- Impacto na ordenación do territorio

Nas áreas máis turísticas o turismo ordena os espazos próximos, producindo alteracións no medio e na paisaxe, transformacións económicas (revalorización de terras) e conflitos polo uso do chan e dos recursos.

Rehabilitación de centros históricos.

Nas áreas rurais aparecen conflitos con outras actividades.

- Impacto ambiental.

Nos anos 60-70 produciuse un forte desenvolvemento do sector en pouco tempo e nun espazo reducido (levantáronse grandes bloques de apartamentos e de hoteis xunto ás praias, urbanización incontrolada en espazos protexidos..).

Esta situación esixe na actualidade a aplicación de políticas de protección e rehabilitación. O turismo alternativo e a nova política turística pretenden potenciar o turismo de calidade, creando boas infraestruturas, modernizando as instalacións e coidando o medioambiente. Fomentar novas modalidades de turismo como o turismo da terceira idade ,turismo deportivo-golf-, turismo rural, o ecoturismo de parques naturais,e o turismo urbano, cultural e de congresos). E diminuír a dependencia do exterior mediante a creación de tour- operadores nacionais.

6- O COMERCIO.

O comercio é o intercambio de bens, servizos, ou capitais, axustándose ás normativas, condicións de pago, e particularidades de cada mercado.

6.1- O comercio interior está formado polo conxunto de transaccións que se realizan dentro dun país. Caracterízase polos seguintes trazos:

- A súa localización depende da existencia dun sistema de transporte e dun mercado de consumo amplo e con poder adquisitivo.
- A súa estrutura experimentou cambios profundos nos últimos anos. Estes cambios afectaron ás canles de distribución, ao consumo con maior capacidade de compra polo incremento da renda e diversificación da oferta, á distribución ca venda en autoservicios, aos equipamentos cos códigos de barras, e ás formas de pago con tarxeta.
- Segundo a súa tipoloxía, distinguimos entre o **comercio por xunto** ou almacenista. É o que distribúe ao comercio comerciante polo miúdo e busca emprazamentos centrais respecto da produción e o consumo. O **comercio polo miúdo** que vende directamente ó consumidor. Nel distinguimos entre comercio tradicional con establecementos pequenos que experimentaron unha forte crise, e novas formas comerciais: autoservicios, grandes almacéns, e os centros comerciais que integran comercios, establecementos de lecer e hipermercados.
- **A política comercial española** conta con 2 instrumentos básicos: O Plan marco de Modernización do Comercio Interior de 1995 que pretende incrementar a competitividade do comercio polo miúdo. E Lei do Comercio polo Miúdo de 1996 que implanta a liberdade de empresa e de establecemento comercial que liberaliza os horarios de apertura en función dos decretos das comunidades autónomas.

6.2- O comercio exterior é o intercambio de produtos e servizos dun país co resto do mundo. Comprende as exportacións e as importacións. Nos últimos anos incrementouse como consecuencia da incorporación de España á globalización económica. Nas exportacións perden importancia os produtos primarios en favor de bens industriais como por exemplo maquinaria, e de bens de consumo como a moda. Nas importacións destacan os produtos enerxéticos, os industriais e os agrarios.

As áreas do comercio exterior modificáronse coa incorporación de España á U .E. Esta é a principal receptora das exportacións españolas e desta proceden a maior parte das importacións.

A balanza comercial española é deficitaria.

A política comercial está influenciada polo establecemento do mercado único coa Unión Europea e polos acordos subscritos cá O.M.C (Organización Mundial de Comercio). A política comercial española trata de favorecer as exportacións mediante diversas medidas: organización de feiras e exposicións, viaxes institucionais a outros países, e axudas á internacionalización de pequenas empresas.