

UD.5 - O SECTOR TERCIARIO

1.- O SECTOR TERCIARIO

1.1.- As actividades do sector terciario.

O sector terciario ou sector servizos acolle as actividades que proporcionan servizos destinados a satisfacer as necesidades das persoas ou doutros sectores produtivos.

As actividades terciarias máis importantes son o transporte, as comunicacións, o comercio, o turismo, a sanidade e a educación. Todas elas son actividades inmateriais, é dicir, que non producen bens materiais; de baixo nivel de mecanización; e moi heteroxéneas, tanto pola súa variedade coma pola cualificación profesional que esixe a súa prestación.

1.2.- As clasificacións dos servizos.

A gran diversidade de actividades do sector fai que a súa clasificación sexa moi complexa.

-Segundo quen os presta, adóitase distinguir entre servizos públicos e servizos privados. Os públicos préstanos o Estado e as administracións públicas co diñeiro recadado polos impostos, e o seu fin principal é proporcionarlle benestar á sociedade. Os privados xestiónnanos as empresas privadas co diñeiro pagado polos demandantes do servizo, e o seu fin principal é obter beneficios económicos.

-Segundo a súa función, os servizos poden ser comerciais, de transporte, de ocio e turismo, de información, administrativos, financeiros, culturais, sociais, persoais, etc.

-Segundo a súa especialización, existen servizos banais, que requiren escasa cualificación, como a venda ambulante; servizos superiores, que esixen especialización profesional, como o ensino; e servizos avanzados ou sector cuaternario, que requiren dunha elevada especialización, caso da investigación científica.

1.3.- Os servizos no mundo actual.

O sector terciario é máis importante canto máis avanzado é unha sociedade.

-Nos países desenvolvidos están moi estendidos todos os servizos, e a maioría das persoas ten acceso a aqueles que se consideran básicos, como a sanidade e a educación. Ademais, a participación dos servizos no emprego e o PIB é superior ao 60%. Esta situación viuse favorecida polo aumento do nivel de vida; a xeneralización do Estado de benestar, e a competitividade entre as empresas, que as obrigou a dotarse de todo tipo servizos.

-Nos países subdesenvolvidos son insuficientes, e a maioría da poboación non ten acceso aos servizos básicos. O seu peso no emprego adoita ser menor, e a súa achega ao PIB é baixa, dado o predominio dos servizos banais e pouco especializados.

2.- O TRANSPORTE:

2.1.- O transporte, os medios e as infraestructuras.

O transporte é a actividade que traslada persoas e mercadorías entre dous ou máis lugares.

O modo en que se realiza o traslado orixina sistemas de transporte diferenciados, como o terrestre, o marítimo e o aéreo. Cada un deles utiliza os seus propios medios de transporte, como automóviles, autobuses, camións, ferrocarrís, barcos ou avións; e unhas infraestructuras fixas, como estradas, autovías ou autoestradas, redes ferroviarias, portos e aeroportos.

2.2.- As redes de transporte mundiais.

As infraestructuras de transporte forman redes no espazo xeográfico. Estas redes están formadas por nodos, ou lugares de saída e chegada de pasaxeiros e mercadorías; e por eixes, ou liñas que unen os nodos entre sí.

Os espazos relacionados.

Os países desenvolvidos contan con redes de transporte abundantes, densas e ben acondicionadas, cuxos nodos principais son as capitais de cada país e as grandes cidades. Aquí encóntranse os principais aeroportos do mundo (Atlanta, Chicago, Tokio e Londres) e os maiores portos (Rotterdam, Kobe e Nova York). Tamén están ben relacionados os espazos situados en puntos estratéxicos para a navegación mundial, como os grandes estreitos (Malaca, Ormuz, Xibraltar) e as grandes canles (Suez e Panamá).

Na actualidade, nestes países aplicáronse melloras aos transportes existentes. Entre elas, a utilización de novos combustibles (bioetanol, biometanol, biodiésel, aceites vexetais); o aumento da capacidade de carga de mercadorías e de pasaxeiros, que reduce os custos; a mellora das infraestructuras, que acurta o tempo de transporte e mellora a seguridade; o incremento da intermodalidade ou combinación coordinada entre os distintos modos de transporte; e a utilización de sistemas intelixentes que permiten un seguimento do transporte en tempo real.

Os espazos pouco relacionados.

Os países menos desenvolvidos son espazos pouco relacionados pois, excepto algunhas capitais con grandes portos e aeroportos, as redes de transporte son escasas; pouco densas e , en xeral, mal acondicionadas. É o caso dalgúns países da África, Iberoamérica e o sueste asiático.

As rexións pouco poboadas da Terra teñen tamén redes de transporte moi pouco densas; en ocasións, incluso, son inexistentes. Por iso, son rexións de difícil acceso. E o caso de Siberia, o Ártico, as montañas e estepas de Asia central, as rexións áridas de Australia e o interior de Brasil.

2.3.-OS SISTEMAS DE TRANSPORTE.

Os transportes terrestres.

O sistema de transporte terrestre é maioritario a nivel mundial. Isto explica que as súas infraestructuras sexan as máis utilizadas na maioría dos países. Os transportes terrestres debuxan no espazo dúas redes diferenciadas: a de estradas e a de ferrocarrís.

O transporte por estrada.

É o máis usado para o traslado de pasaxeiros e mercadorías a distancias medias e curtas.

As súas vantaxes son o acceso directo desde o punto de partida ao de chegada e a flexibilidade horaria.

Os seus inconvenientes son a súa escasa capacidade de carga, tanto de persoas coma de mercadorías; a alta densidade do tráfico, o que leva consigo o risco de accidentes, e a contaminación atmosférica provocada polos motores, que realizan unha elevada contribución ás emisión de CO2 causantes do cambio climático.

Na actualidade, os países desenvolvidos contan con redes de estradas, autovías e autoestradas densas e ben acondicionadas. Este feito facilita o control do territorio, a actividade económica e a mobilidade das persoas. Non obstante, nos países subdesenvolvidos, as redes son insuficientes e están mal acondicionadas,contribuíndo a manter o atraso económico.

O transporte por ferrocarril.

Úsase para o traslado de pasaxeiros e mercadorías a distancias curtas e medias.

As súas vantaxes son a súa elevada capacidade de carga, a súa seguridade, a súa rapidez e a escasa contaminación se está electrificado.

Os seus inconvenientes son a rixidez do trazado e o elevado custo de construción e mantemento das liñas.

Na actualidade, o ferrocarril estase recuperando da crise orixinada pola competencia da estrada e do avión.

No transporte de pasaxeiros, os trens de alta velocidade compiten co avión e a estrada nas distancias medias; e os trens de proximidade compiten co automóbil e o autobús nas distancias curtas, ao evitar os atoamentos de tráfico.

No transporte de mercadorías xeneralizouse o uso de contedores, que axiliza as operación de carga e descarga, abarata os custos e aumenta a súa competitividade.

Os transportes naval e aéreo:

O barco utilízase sobre todo para o transporte de mercadorías, e só nunha escasa porcentaxe para o transporte de pasaxeiros.

O avión, pola súa banda,é un medio de transporte recente, que só empezou a ter importancia a mediados do século XX.

O transporte marítimo.

O transporte de mercadorías por barco é o máis idóneo para trasladar a longas distancias mercadorías pesadas e voluminosas, como petróleo, cereais, minerais ou carbón.

As súas vantaxes son a gran capacidade de carga e o baixo custo.

Os seus inconvenientes son a lentitude e o risco de contaminación das augas.

Na actualidade, os barcos mercantes tenden a incrementar a súa tonelaxe e a súa velocidade, a especializarse nunha única mercadoría (petróleo, cereais, metais, etc.) e a xeneralizar o sistema de contenedores. As instalación dos portos adaptáronse para recibir diferentes tipos de barcos e posúen termináis que utilizan os mesmos procedementos en todo o mundo, axilizando así as operacións de embarque e desembarque.

O transporte de pasaxeiros por barco é reducido na actualidade. O de longa distancia case desapareceu, ante a competencia do avión, e céntrase nos cruceiros turísticos. O de media e curta distancia límitase ao tráfico de transbordadores entre illas ou entre as beiras dos estreitos.

O transporte aéreo.

O avión utilízase para o transporte de pasaxeiros a longa distancia e para o transporte de mercadorías perecedoiras, urxentes ou de pouco volumen e alto valor.

As súas vantaxes son a rapidez, a seguridade e a independencia das características do relevo ou da distribución de terras e mares.

Os seus inconvenientes son os altos gastos de explotación e de mantemento, o elevado prezo e consumo de combustible, e a contaminación acústica e atmosférica que provoca.

Na actualidade, o transporte de pasaxeiros potenciouse coa creación de voos chárter en zonas turísticas, a proliferación de compañías aéreas de baixo custo e o incremento de voos rexionais en avións máis pequenos.

O transporte de mercadorías, pola súa banda, intenta aproveitar a situación dos aeroportos en grandes áreas urbanas, industriais e de servizos.

Todo iso esixiu acondicionar os aeroportos, construíndo novas pistas, instalación de embarque e desembarque de pasaxeiros, termináis de carga e enlaces co transporte terrestre.

3.- O TURISMO.

3.1.- AS MODALIDADES E OS ESPAZOS TURÍSTICOS.

O turismo é o desprazamento temporal de persoas (de 24 horas a un ano) desde o seu lugar de residencia cara a outros lugares con fins, xeralmente, de ocio.

As modalidades turísticas.

No mundo actual, a actividade turística está moi diversificada, xa que a súa democratización supuxo o xurdimento dunha gran cantidade de modalidades de turismo.

- O turismo da beira da auga é hoxe maioritario. Inclúe o turismo de sol e praia, que se practica no litoral dos mares temperados e nas beiras dalgúns lagos; o turismo náutico, baseado na navegación e os deportes náuticos, e o turismo de balneario, situado xunto a mananciais e augas termais.
- O turismo de montaña aproveita os valores dos sistemas montañosos. Inclúe a práctica do esquí e de actividades deportivas e de aventura, como dendeirismo, alpinismo, barranquismo, parapente, etc.
- O turismo rural permite coñecer actividades agrarias tradicionais e ecosistemas de gran valor, visitar agromuseos, descansar e adquirir produtos naturais ou artesanais.
- Outras formas de turismo son o turismo cultural, consistente nas visitas a cidades de interese histórico, artístico ou cultural; o turismo de negocios, congresos e convencións, que valora a existencia de boas comunicación e infraestructuras, e o turismo relixioso cara a lugares sagrados, como A Meca, Roma, Santiago de Compostela ou Xerusalén.

As áreas turísticas.

-As principais áreas emisoras e receptoras de turismo mundial son Europa e Estados Unidos.

En Europa, o turismo concéntrase no litoral mediterráneo, nos Alpes, nos balnearios da fachada atlántica, e nas grandes cidades como París, Londres ou Roma. Nos Estados Unidos céntrase nas costas de California e de Florida, e en grandes cidades como Nova York, San Francisco ou Las Vegas.

-Outros destinos turísticos internacionais son os países do leste de Europa, polos seus valores monumentais e culturais; México e o Caribe, polo seu clima e as súas praias; China, India, Thailandia e Nepal, polos seus atractivos culturais e baixos prezos; Exipto, Marrocos e Tunisia, pola súa proximidade a Europa, as súas praias e o seu patrimonio cultural, e Kenia, polo seu atractivo para os safaris.

-Os países menos desenvolvidos teñen un peso menor no turismo internacional. A actividade vese dificultada por problemas como a insuficiencia dos transportes e infraestructuras, a inseguridade e a inestabilidade política.

3.2.- OS EFECTOS E AS POLÍTICAS TURÍSTICAS.

O enorme crecemento do turismo de masas provocou repercusións positivas e negativas nas zonas de destino, e novas políticas turísticas.

Os efectos económicos.

O turismo ten efectos beneficiosos para a economía dos países os que afecta. Crea emprego; é unha das principais fontes de ingresos de moitos países, e estimula outras actividades económicas como a construción, a agricultura, o transporte e o comercio.

Pero, tamén, ten repercusións negativas, como a precariedade dos empregos, pois moitos son estacionais; o encarecemento dos prezos, e a especulación do solo.

Os efectos demográficos e sociais.

O turismo atrae poboación para traballar nas actividades do sector e detivo a emigración de certas zonas, como as montañas, as vilas pequenas ou as cidades históricas. En contrapartida, a afluencia estacional de visitantes pode saturar os servizos.

Desde o punto de vista social, o turismo colabora na modernización das formas de vida tradicionais das áreas receptoras; favorece o coñecemento doutros costumes, e axuda a evitar o racismo e a xenofobia. Pero tamén pode causar a perda da propia identidade e costumes.

Os efectos ambientais.

O turismo favoreceu a rehabilitación dalgunhas áreas. Non obstante, as súas infraestruturas (portos deportivos, hoteis, apartamentos, etc.) alteran a paisaxe. O turismo masivo, ademáis, produce contaminación, incrementa os residuos e sobreexplota a auga e o solo.

As novas políticas turísticas.

Na actualidade, as políticas turísticas tratan de potenciar os efectos positivos do turismo de masas e evitar os negativos. Para iso, os países fomentan o turismo sostible, que compatibiliza o desenvolvemento económico co mantemento dos valores naturais e culturais.

4.- AS ACTIVIDADES COMERCIAIS.

4.1.- O COMERCIO E OS SEUS ELEMENTOS

O comercio é a compravenda de mercadorías e servizos entre produtores e consumidores, a cambio dun pagamento, e a súa finalidade é satisfacer as necesidades da poboación. Os elementos que interveñen no comercio son:

-A oferta e a demanda, é dicir, o vendedor que oferta o ben ou servizo e o comprador interesado en adquirilo.

-As mercadorías, ou bens e servizos cos que se comercia.

-O pagamento polas mercadorías adquiridas. Antigamente usábase o troco. Na actualidade, empréganse o diñeiro e outros medios de pagamento, como cheques, letras, tarxetas de crédito, etc.

-O mercado, ou lugar onde se realiza a copravenda. Pode ser un mercado concreto, se a mercadoría está presente, como unha tenda; ou un mercado abstrato, se a mercadoría non está presente, como a bolsa ou mercado de valores.

4.2.- A EVOLUCIÓN DO COMERCIO

O comercio no pasado.

Na época preindustrial, o comercio estivo limitado pola escasa produción de bens; o baixo nivel adquisitivo da poboación; e as dificultades do transporte. Por todo iso, predominaba o comercio local de artigos básicos e o internacional limitábase a artigos caros para os grupos adifneirados.

Despois, na época industrial, o aumento da produción, a mellora do poder de compra e o desenvolvemento dos transportes incrementaron o comercio interior e exterior.

O comercio na actualidade.

Desde a década de 1980, o comercio experimenta importantes cambios coñecidos como "revolución comercial".

-A oferta de produtos diversificouse para chegar a máis consumidores e adopta novas formas de venda, como o autoservicio e as grandes superficies comerciais.

-A demanda incrementou a súa capacidade de compra; diversificouse en idade, sexo e procedencia; está mellor informada sobre marcas, calidade e prezos; encóntrase moi influída pola publicidade, e asocia a compra co ocio.

-As novas tecnoloxías incorporáronse ao equipamento comercial (TPV, Terminal de punto de venda), lectores ópticos de códigos de barras, ordenadores); á compra (máquinas automáticas, Internet,); e ao pagamento (tarxetas).

Estos cambios provocaron un grande incremento do comercio internacional e globalizaron o comercio exterior.

4.3.- O COMERCIO INTERIOR.

O comercio interior é aquel que se realiza dentro das fronteiras dun país. Responde a dúas modalidades básicas: o comercio por xunto e polo miúdo.

O comercio por xunto, ou almacenista, cómpralles directamente aos produtores grandes cantidades de mercadorías, que logo lles vende a outros comerciantes ou empresas. O comercio polo miúdo, ou menorista, véndelles directamente aos consumidores en diversos establecementos comerciais.

4.3.- O COMERCIO EXTERIOR.

O comercio exterior é aquel que se realiza entre países. Comprende a compra de bens no estranxeiro, ou importación; e a venda de bens ao estranxeiro, ou exportación. Ambas as dúas rexístranse nun rexistro chamado balanza comercial, cuxo saldo pode ser excedentario ou deficitario, segundo superen ou non as exportación ás importacións.

A organización do comercio exterior.

Na actualidade, o comercio exterior alcanza un gran volumen e extensión a causa da globalización da economía. Para facilitalo existen institución internacionais, como a Organización Mundial do Comercio; e diferentes bloques comerciais.

-A Organización Mundial do Comercio (OMC) pretende eliminar ou reducir os aranceis comerciais, perseguir o comercio desleal, e arbitrar as disputas comerciais entre os seus membros. Como resultado, incrementouse a liberdade comercial no mundo; aínda que a crise económica de 2008 levou algúns países a adoptar medidas proteccionistas fronte á competencia externa.

-Os bloques comerciais son agrupacións de países destinadas a favorecer o comercio entre os seus membros. Nuns casos son áreas de libre comercio, como o Tratado de Libre Comercio de América do Norte (TLCAN). E noutros, son unións aduaneiras, como o mercado único da Unión Europea.

As áreas do comercio internacional.

-A Unión Europea e os Estados Unidos, controlan a exportación da maior parte das mercadorías (50%) e dos servizos (75%) do mundo. Céntrase na exportación de manufacturas e tecnoloxía e na importación de materias primas e enerxía. Non obstante, crece a exportación de produtos intermedios cara a países emerxentes, onde se transforman en produtos finais que despois importan.

-Os países emerxentes incrementaron a súa participación no comercio mundial, especialmente China, a India e o Brasil. O seu comercio cos países máis avanzados baséanse en importar manufacturas, tecnoloxía, e produtos intermedios; e en reexportar produtos finais baratos e cada vez máis, de medio e alto contido tecnolóxico. O seu comercio cos países menos avanzados baséase en exportar manufacturas e produtos tecnolóxicos de baixo prezo, e importar materias primas e enerxía. Neste ámbito destaca China, que se converteu no segundo socio comercial de África.

-O resto de países participan moito menos no comercio mundial. Este é o caso de Rusia e da Comunidade de Estados Independentes; dalgúns países atrasados de América Latina; de Oceanía, polo seu afastamento xeográfico; e sobre todo de África Subsahariana, que se mantén como rexión marxinal pola súa pobreza. Estas áreas e países exportan materias primas enerxéticas e alimentarias; e importan manufacturas.