



***ADAPTACIÓN AL GRADO EN
ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE
EMPRESAS***
CURSO ACADÉMICO 2015/2016

TRABAJO FIN DE GRADO

**ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO DEL
PUERTO DE SANTANDER**

**ECONOMIC AND FINANCIAL ANALYSIS OF
THE PORT OF SANTANDER**

JOSÉ ANTONIO LÓPEZ CONDE

ARTURO COBO GONZALEZ

29 junio de 2016

R E S U M E N

El objeto del presente proyecto versa sobre el análisis económico financiero del puerto de Santander, así como su coyuntura económica, social y demográfica desde mediados del siglo XX hasta la actualidad

Con el desarrollo de este tema se pretende un doble objetivo. De un lado, conocer como varió la economía cántabra y su convergencia hacia la economía española, los movimientos demográficos, incluyendo movimientos migratorios y tasa de natalidad. Estudiaremos la productividad y el mercado de trabajo de la economía de Cantabria. Todo lo anterior lo analizaremos desde la década de los 60 hasta el año 2010. Para finalizar este primer objetivo, detallaremos el sector exterior de la economía de Cantabria. .

Por otro lado, a partir del estudio de los balances, cuentas de pérdidas y ganancias y estados de flujo de efectivos, veremos cómo son estos resultados a través de ratios que organizaremos de manera estructurada para dar una imagen fiel y real de la situación económica financiera del puerto de Santander.

Para alcanzar los objetivos referenciados se contará, principalmente, con la inestimable ayuda de mi profesor D. Arturo Cobo González y de los apuntes de la asignatura referida al estudio económico financiero de las empresas

The purpose of this project deals with economic and financial analysis of the port of Santander and its economic, social and demographic situation since the mid-twentieth century to the present

With the development of this topic a dual purpose intended. On the one hand, knowing how varied the Cantabrian economy and its convergence towards the Spanish economy, population movements, including migration and birth rate. We study productivity and labor market economy Cantabria. All this we will work from the 60s until 2010. To end this first objective, we will detail the external sector of the economy of Cantabria.

On the other hand, from the study of balance sheets, income statement and statements of cash flow, we will see how these results through ratios will organize a structured way to give a true and real picture of the economic and financial situation the port of Santander.

To achieve the objectives there will be referenced mainly with the invaluable help of my teacher Mr. Arturo Cobo González and notes on the subject referred to the economic and financial study of companies

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN

1.1.-Breve descripción de la autoridad portuaria	Pg 4
1.2.-Localización geográfica del puerto de Santander	Pg 8
1.3.-Origen del puerto de Santander	Pg 10

2.- ENTORNO POLÍTICO, SOCIAL Y ECONÓMICO DE CANTABRIA

2.1.- Evolución de la economía de Cantabria	Pg 11
2.2.- Factor demográfico	Pg 12
2.3.- La vertiente productiva	Pg 16
2.4.- El mercado de trabajo	Pg 18
2.5.- El sector exterior	Pg 19

3.- EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DEL PUERTO DE SANTANDER

3.1.- Tráfico de mercancías	Pg 21
3.1.1.- Tráficos principales	Pg 22
3.1.2.- Tráfico según el tipo de operación	Pg 22
3.1.3.- Cabotaje y comercio exterior	Pg 23
3.2.- Tráfico RORO y pasajeros	Pg 24
3.2.1.- Tráfico RORO de mercancías por muelles	Pg 24
3.2.2.- Tráfico de automóviles	Pg 24
3.2.3.- Evolución del tráfico intermodal de plataformas y camiones	Pg 26
3.2.4.- El tráfico de los Ferries(Roro y Pasaje)	Pg 27
3.2.5.- Pasajeros en régimen de crucero turístico	Pg 28
3.3.- Tráfico de contenedores	Pg 28
3.4.- Tráfico en muelles del servicio y muelles particulares	Pg 28
3.5.- Tráfico de mercancías transportadas en ferrocarril	Pg 29

4.- HINTERLAND DEL PUERTO DE SANTANDER

4.1.- Influencia del puerto de Santander en diferentes lugares	Pg 30
--	-------

5.- ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO DEL PUERTO DE SANTANDER

5.1.- Estados Financieros del puerto de Santander.	Pg 32
5.2.- Análisis financiero del puerto de Santander.	Pg 36
5.3.- Análisis económico del puerto de Santander.	Pg 38
5.4.- Interpretación de los indicadores del puerto de Santander.	Pg 39

6.- BIBLIOGRAFÍA

Pg 43

1.- INTRODUCCIÓN

1.1.- Breve descripción de la autoridad portuaria.

En este epígrafe se describe concisamente la actividad portuaria, enumerando cuáles son los principales actores y actividades sobre las que más adelante el informe intentará profundizar. La función primordial de un puerto es transferir mercancía y pasajeros entre mar y tierra. Su papel estratégico como intercambiador en las redes de transporte y la cadena logística facilita enormemente el comercio y la actividad económica, mientras que un mal funcionamiento puede generar ineficiencias y provocar incremento de los costes o cuellos de botella que dificulten la actividad económica. Aunque en la actualidad se los considera un eslabón más dentro de la cadena logística, son piezas centrales dentro del sistema de transporte que, cuando funcionan eficientemente, contribuyen a la generación de valor añadido y de empleo, y al incremento del bienestar social.

El área portuaria, donde se llevan a cabo los servicios portuarios, es un complejo de dársenas y superficie terrestre donde se prestan servicios a los buques y se producen las operaciones relacionadas con la carga y descarga de la mercancía. Dicha área está protegida por defensas marítimas como diques y escolleras, y señalizada por infraestructuras de acceso como balizas y boyas. Las infraestructuras de acceso terrestre (carreteras y ferrocarril) conectan el área portuaria a la red de transporte interior local.

Las infraestructuras portuarias se encuentran dentro del área portuaria, y su función es facilitar el servicio a los buques: muelles, astilleros, red portuaria de carreteras o ferrocarril, canalizaciones etc. Las superestructuras portuarias las constituyen los equipamientos como los edificios (almacenes, oficinas, talleres, etc.), los equipos móviles y fijos como grúas necesarios para realizar los servicios y todos aquellos sistemas que permitan la automatización de las actividades y el intercambio de información.

El equipamiento en infraestructuras básicas de un puerto y las superestructuras portuarias presentan indivisibilidades, son muy costosas y tienen una vida útil bastante larga. El coste de las inversiones se desembolsa en el momento de su realización, mientras que los ingresos se generan a lo largo de los años posteriores, con la consiguiente incertidumbre asociada a la demanda de servicios portuarios y al tráfico de mercancías. Muchas de estas obras tienen una dimensión mínima con independencia del volumen de actividad puntual en un momento dado del tiempo. La capacidad instalada puede ser utilizada en su máximo técnico o por debajo, por lo que a veces se pueden producir situaciones de sobrecapacidad o de congestión. La indivisibilidad de las infraestructuras implica que las ampliaciones de capacidad no se puedan realizar a veces en pequeñas proporciones.

A partir de esas infraestructuras, se prestan servicios que, en algunos casos presentan un bajo nivel de sustituibilidad, como en el caso de las zonas insulares o de algunos tráficos (refinerías) para los que acudir a transportes alternativos puede resultar demasiado costoso. Se habla entonces de tráficos cautivos, aquéllos para los que la demanda suele ser bastante inelástica respecto al precio, y para los que la falta de competencia o el abuso de posición dominante pueden generar fallos de mercado. El concepto de demanda derivada hace referencia al hecho de que la demanda de servicios de transporte tiene un carácter inducido por otra actividad, es decir, se requiere como consecuencia de una actividad productiva industrial que necesita el

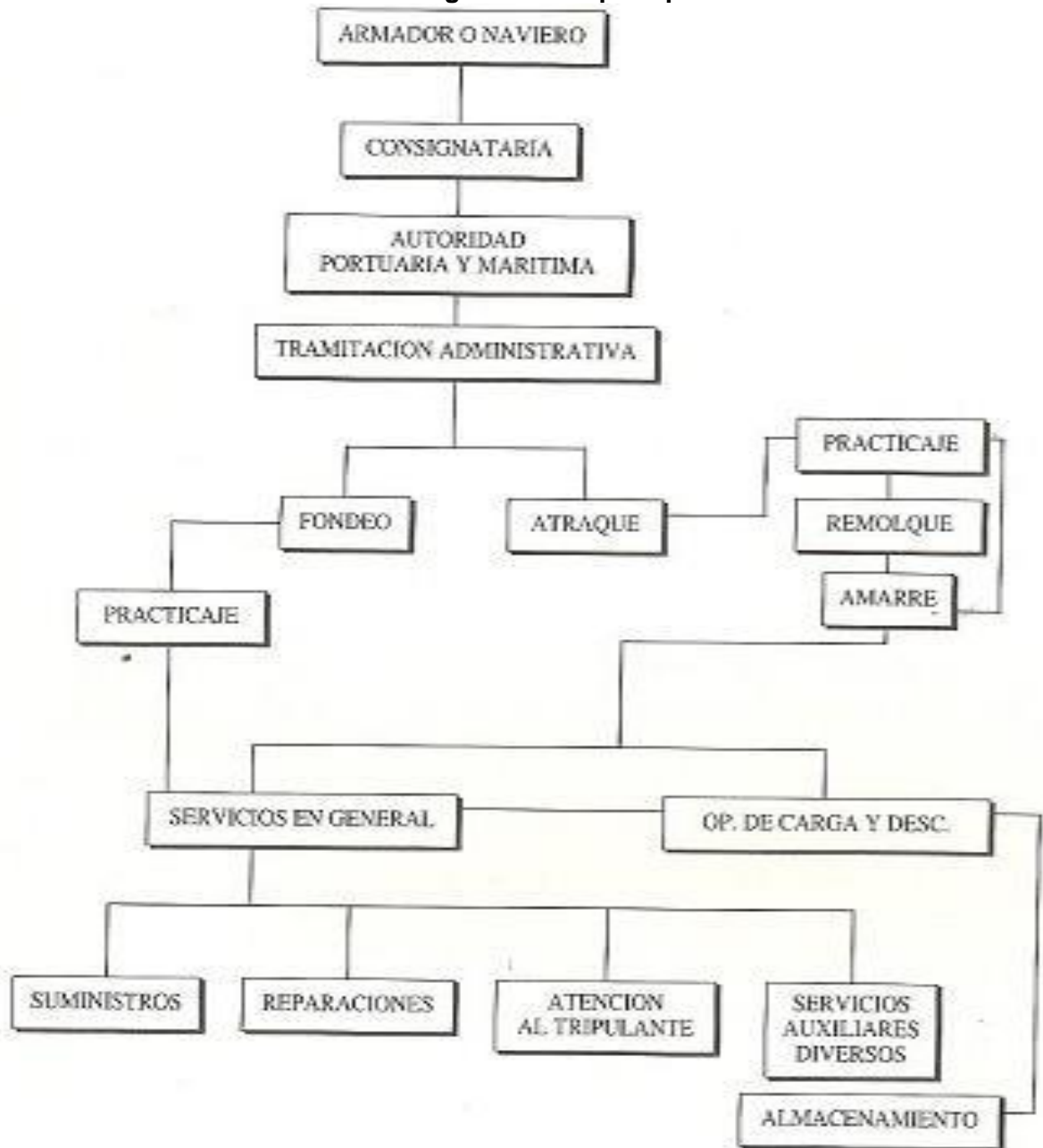
transporte de mercancías, excepto en el caso del transporte de personas como por ejemplo el tráfico de cruceristas.

La actividad de un puerto puede generar efectos externos positivos y negativos. Las externalidades positivas incluirían el aumento de espacio de ocio para los ciudadanos. Entre las negativas están la contaminación de las aguas y playas cercanas, la congestión en las infraestructuras viarias de acceso, el riesgo asociado al tráfico de mercancías peligrosas o el impacto sobre el paisaje. Las externalidades generadas hacen que se le preste atención especial por parte del conjunto de la sociedad a la actividad portuaria.

El conjunto de actividades desde que se conoce la llegada de un buque a puerto podría ser representado por la Figura 1.1. A partir de este esquema, se considera la siguiente relación de servicios portuarios técnico náuticos:

La compañía naviera, o el armador del buque, contrata los servicios de un consignatario, que ejerce la representación en cada puerto de escala elegido, y se encarga de proporcionar todos los servicios necesarios al buque relacionados con la carga y la tripulación, incluyendo las tramitaciones ante las respectivas autoridades y organismos administrativos.

Figura 1.1. Actividades a realizar tras la llegada del buque a puerto



Fuente: De Rus *et al.* (1994).

La Autoridad Portuaria es la encargada de gestionar la mayor parte de los servicios portuarios, pero puede otorgar por concesión o autorizar administrativamente la explotación de algunos de los servicios técnico-náuticos.

El consignatario es la persona física o jurídica que tiene a su cargo las gestiones de carácter administrativo, técnico y comercial relacionadas con la entrada, la permanencia y la salida de un buque en un puerto, y la gestión de las operaciones de recepción, carga, descarga y entrega de las mercancías (y embarco y desembarco de pasajeros en su caso). En un primer grupo incluiríamos:

- Atraque: practicaaje, remolque y amarre.
- Trámites aduaneros.
- Derechos de entrada y estancia.
- Atención médica a tripulantes.
- Seguimiento de las operaciones portuarias.

En el segundo grupo estarían:

- La contratación de empresas para carga y descarga, o para estiba y desestiba de mercancías.
- Suministro de provisiones y combustible.
- Designación de inspectores y peritos.
- Contratación de empresas de reparaciones
- Otros gastos.

La Autoridad Portuaria cobra una serie de tasas y tarifas por los servicios que presta a los usuarios de la infraestructura portuaria que gestiona directamente, ya que algunos servicios son proporcionados por empresas concesionarias. Se trata de:

- Tasa de ayuda a la navegación.
- Tasa del buque.
- Tasa del pasaje.
- Tasa de la mercancía.
- Tasa de la pesca fresca.
- Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.
- Tasa por utilización especial de la zona de tránsito.
- Tasa por almacenaje, locales y edificios.
- Tasa por el suministro de agua y energía eléctrica.
- Tasa por la prestación de diferentes servicios comerciales.

Los servicios de atraque contemplan el practicaaje, el remolque y los servicios de amarradores y boteros.

Los servicios de tramitación administrativa incluyen los trámites ante Capitanía Marítima, Aduana y otros organismos (sanidad exterior, policía de fronteras etc.). Los suelen realizar los consignatarios, aunque en el caso de la Aduana también los agentes de aduanas.

La entrega y recepción, la carga y descarga y la estiba y la desestiba dependen de la naturaleza de la mercancía. Suelen encargarse de ello empresas concesionarias o con autorización de la Autoridad Portuaria.

Finalmente, se prestan servicios de asistencia al buque (provisiones y avituallamiento, reparaciones) y a la tripulación (salud, transporte, etc.).

1.2.- Localización geográfica del puerto de Santander

El puerto de Santander está situado al norte de España, en un punto medial entre el este y oeste, que hace que esté en plena localización para importantes rutas marítimas.



El municipio presenta una extensión de aproximadamente 36 kilómetros cuadrados. Sus límites naturales aparecen constituidos, al Sur, por la Bahía, y al Norte por el Mar Cantábrico. Limita, a su vez, con los términos municipales de Santa Cruz de Bezana y Camargo.

Se trata de un territorio costero, de escasa energía de relieve en su conjunto, acentuada en sus bordes exteriores, en los que el municipio es bañado por el Cantábrico y por las aguas de la bahía santanderina. El término municipal es una península en situación un tanto marginal del eje de comunicación general E-W, de tal forma que se constituye a modo de cuello de botella en las comunicaciones con el resto del territorio regional y del nacional. Los accesos terrestres se han de realizar necesariamente por el Oeste del espacio municipal por medio del cual se produce la conexión con el eje general referido (Autovía A8/A-67).

La serie de rellenos efectuados a lo largo de la Historia, y acentuados en el último siglo, han supuesto un incremento de la superficie útil a costa de la Bahía. El destino

de los nuevos espacios generados ha sido el de servir de desarrollo a las infraestructuras portuarias y a nuevos espacios residenciales.

El puerto de Santander constituye uno de los factores históricos que han propiciado el desarrollo de la ciudad. Conocido como el “Puerto de Castilla” ha sido su motivo para el impulso de su desarrollo. Los primeros accesos a la Meseta fueron propiciados por la necesidad de dar salida a los productos de la Meseta por el Puerto de Santander (el Camino Real que aún se conserva que, por las Hoces de Bárcena ascendía a Reinosa y de esta localidad a la Meseta).

Desde el punto de vista de los usos, el puerto tiene una amplia significación e incidencia espacial. Ocupa una amplia superficie del municipio capitalino, ha incrementado con los rellenos realizados la superficie del término a costa de la bahía, pero su incidencia sobre la vida de Santander es más directa, al constituirse como barrera en determinadas zonas, al coincidir en sus límites con espacios habitados. Normalmente ello ha sido debido a que las zonas residenciales en determinados momentos han crecido aproximándose, cuando no asfixiando al espacio portuario.

En su evolución histórica, los usos portuarios han experimentado una “emigración”, paralela al desarrollo urbano de la capital. El puerto como la ciudad, ha crecido a expensas del espacio de la Bahía de Santander. Esta ocupación es la que ha permitido contar a la ciudad con amplias superficies llanas.

La evolución urbana de la ciudad ha permitido realizar un seguimiento mental y espacial de la ubicación del puerto en diferentes épocas. Las necesidades e incidencias espaciales y de las actividades que en el entorno del puerto se desarrollan no han sido las mismas en las diferentes etapas, como tampoco lo han sido las demandas sociales provocadas por la presencia de determinadas actividades desarrolladas en el mismo.

La actuación sobre el puerto ha de ir en línea a conseguir reducir el efecto barrera que en determinados aspectos pueden crear las instalaciones portuarias al entorno ciudadano inmediato. En esta línea se ha construido una Terminal de Graneles Sólidos y se está construyendo otra de Graneles Agroalimentarios. La infraestructura va acompañada de un sistema automatizado con tolvas y grúas móviles para la manipulación del material. Del mismo modo está en proyecto la conexión de las dos áreas portuarias por medio de un puente móvil con lo que se pretende evitar el transporte de materiales y el tráfico de camiones y ferrocarriles por la zona de Castilla-Hermida.

El tráfico marítimo se canaliza a través del Puerto de Santander, situado entre los municipios de la capital, Camargo y Marina de Cudeyo. Está íntimamente ligado a la historia de la capital. Hoy en día es uno de los motores económicos de Cantabria. En torno a él se han generado importantes nudos de condensación comercial e industrial que favorecen el equilibrio territorial. Su posición geográfica, sus condiciones naturales, sus infraestructuras de acceso, atraque y almacenamiento y la calidad de sus servicios han permitido que Santander desempeñe un papel fundamental como puerta de entrada de mercancías por mar hacia una amplia zona de la geografía nacional.

Además de Cantabria y las áreas limítrofes de Asturias y País Vasco, las provincias septentrionales de Castilla y León han sido, históricamente, el eje principal del hinterland del Puerto de Santander. Pero, gracias a la mejora de las conexiones con la Meseta, basada fundamentalmente en la Autovía libre de peaje, y a la óptima posición del Puerto de Santander para acortar distancias y reducir costes, áreas como Madrid o el Valle del Ebro, encuentran soluciones más competitivas para la distribución de las mercancías que su industria genera. En esa dirección se enmarcan iniciativas como los Puertos secos de Azuqueca de Henares (Guadalajara) y Lucena, Santander Ebro, que aportan una mayor cobertura del territorio nacional.

La vocación atlántica del Puerto de Santander es indudable y así lo demuestra los índices de comercio con Países como Reino Unido, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania en la UE o Países Sudamericanos como Argentina, Venezuela o Brasil, a los que también se suma EE.UU. Pero por su privilegiada posición, Santander encuentra también relaciones comerciales con destinos tan dispares como los Países Bálticos, Rusia, Sudáfrica, China o Japón. Así, paralelamente al desarrollo de las futuras Autopistas del Mar, que interconectarán las distintas regiones europeas, el desarrollo de esa vocación atlántica ha permitido a Santander ser un Puerto más global.

Las comunicaciones por carretera interiores del Puerto de Santander han mejorado ostensiblemente, ya que el establecimiento de accesos controlados ha permitido una mayor fluidez del tráfico. Las comunicaciones en los nuevos muelles de la Zona de Raos son óptimas por su amplitud y por la reciente construcción del Puente de Raos, que une los muelles de Raos y Maliaño, evitando el paso de tráfico pesado del Puerto por vial Castilla La Hermida.

Las principales instalaciones portuarias de Santander están situadas en las riberas Norte y Oeste de la Bahía, bordeando la Canal, y ocupando una superficie próxima a tres millones de metros cuadrados.

1.3.- Origen del puerto de Santander

El origen de la actividad portuaria de Santander data de hace más de 2.000 años. A lo largo de este periodo, el mar y el puerto se han ido constituyendo en uno de los elementos fundamentales de progreso de una comunidad que, a través de la pesca, la defensa, la construcción naval, el comercio marítimo y los deportes náuticos, ha mantenido una presencia constante en el orden internacional.

2.- ENTORNO POLÍTICO, SOCIAL Y ECONÓMICO DE CANTABRIA

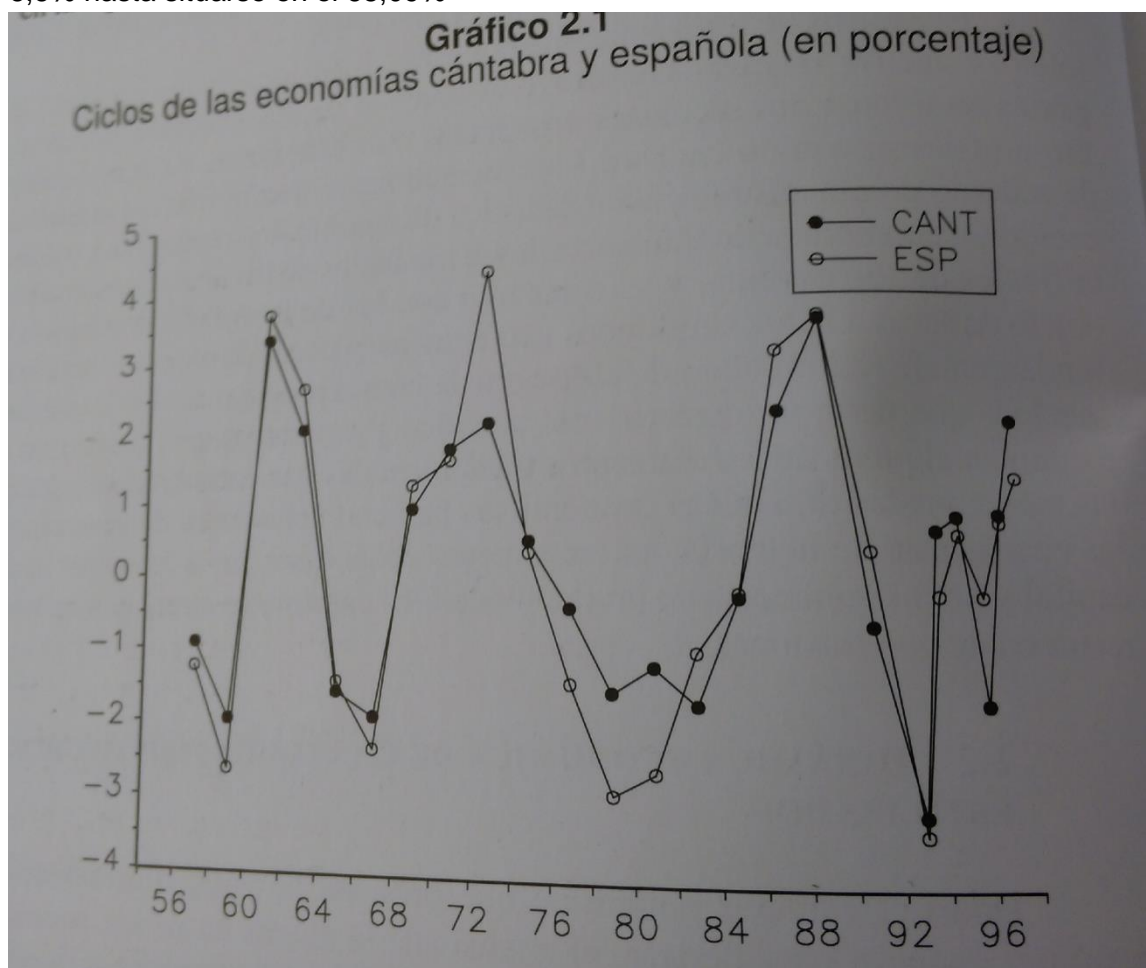
2.1.- Evolución de la economía de Cantabria

A raíz de la década de los 50, Cantabria sufrió una serie de transformaciones estructurales que se tradujeron en una mejora en el nivel absoluto de desarrollo. No obstante, otras comunidades que partían desde una posición más trasera, han adelantado en los índices de desarrollo a nuestra Comunidad.

Dado el carácter complejo que representa la realidad económica de cualquier caso estudiado, afirmamos que Cantabria está supeditada a lo que ocurre en la economía Nacional y en la europea.

Como podemos comprobar en los siguientes gráficos observamos que los cambios en el VAB nacional y cántabro son muy parejos.

El proceso de crecimiento económico en términos reales se ha basado en el incremento del sector servicios en detrimento del sector industrial y primario. En la última década el sector primario se situaba en 3,3 % del total, perdiendo un 1,7%. El sector industrial pasaba del 20 % al 16,4 % y obviamente, el sector servicios creció un 6,6% hasta situarse en el 68,09%



Fuente: Villaverde 2000

CRECIMIENTO DEL PIB: CANTABRIA Y ESPAÑA

% VARIACIÓN INTERANUAL



Aunque es obvio la similitud de dichos comportamientos, esto no impide que la economía de Cantabria tenga sus peculiaridades respecto a la española. Siendo el factor demográfico, un elemento donde se puede ver la divergencia entre la economía regional y nacional.

2.2.- Factor demográfico

El peso de la población de cántabra respecto a la española ha ido decreciendo pasando del 1,44 % en 1955 al 1.26 % en 2014

Hay 2 factores que son esenciales, la tasa de nacimientos y los movimientos migratorios.

En las siguientes tablas veremos su evolución desde la década de los 70 hasta la actualidad.

Tasa de Natalidad en Cantabria:

1992	3.534	1.812	1.810	1.082%	0.85
1990	3.820	1.888	1.881	1.302%	0.82
1991	3.880	3.020	1.840	1.312%	0.86
1989	3.932	3.002	1.830	1.322%	0.84
1988	4.051	3.038	1.882	1.292%	0.88
1987	4.341	3.318	3.153	8.182%	1.00
1984	4.580	3.181	3.110	8.052%	1.04
1985	4.800	3.342	3.312	8.412%	1.06
1983	4.813	3.481	3.388	8.042%	1.12
1984	2.000	3.220	3.201	8.182%	1.18
1982	2.581	3.883	3.882	8.442%	1.30
1980	2.550	3.884	3.232	8.512%	1.18
1981	2.310	3.110	3.031	8.382%	1.33
1989	2.980	2.051	3.882	10.192%	1.35
1988	2.810	3.800	3.113	8.292%	1.38
1910	2.212	3.882	3.110	8.482%	1.38
1911	2.344	3.184	3.220	8.032%	1.33
1915	2.884	3.843	3.451	8.212%	1.18
1913	4.831	3.481	3.331	8.512%	1.18
1914	4.284	3.288	3.182	1.182%	1.12
Fecha	Nacidos	Nacidos Hombres	Nacidos Mujeres	Tasa Natalidad	Índice de Fecund.
1994	3.807	1.997	1.810	7.20%	0.94
1993	4.117	2.118	1.999	7.79%	1.03
1992	4.311	2.321	1.990	8.16%	1.08
1991	4.341	2.284	2.057	8.23%	1.09
1990	4.576	2.369	2.207	8.67%	1.15
1989	4.611	2.374	2.237	8.74%	1.16
1988	4.980	2.559	2.421	9.45%	1.26
1987	5.170	2.679	2.491	9.82%	1.32
1986	5.375	2.823	2.552	10.22%	1.37
1985	5.642	2.935	2.707	10.76%	1.45
1984	6.054	3.161	2.893	11.58%	1.58
1983	6.487	3.376	3.111	12.47%	1.71
1982	6.901	3.575	3.326	13.33%	1.84
1981	7.470	3.912	3.558	14.52%	2.02
1980	7.874	4.120	3.754	15.39%	2.16
1979	8.154	4.205	3.949	16.02%	2.29
1978	8.714	4.469	4.245	17.25%	2.49
1977	8.795	4.533	4.262	17.59%	2.57
1976	9.072	4.631	4.441	18.34%	2.72
1975	8.765	4.536	4.229	17.92%	2.68

Fuente: Datos Macro

Tasa de Natalidad en España:

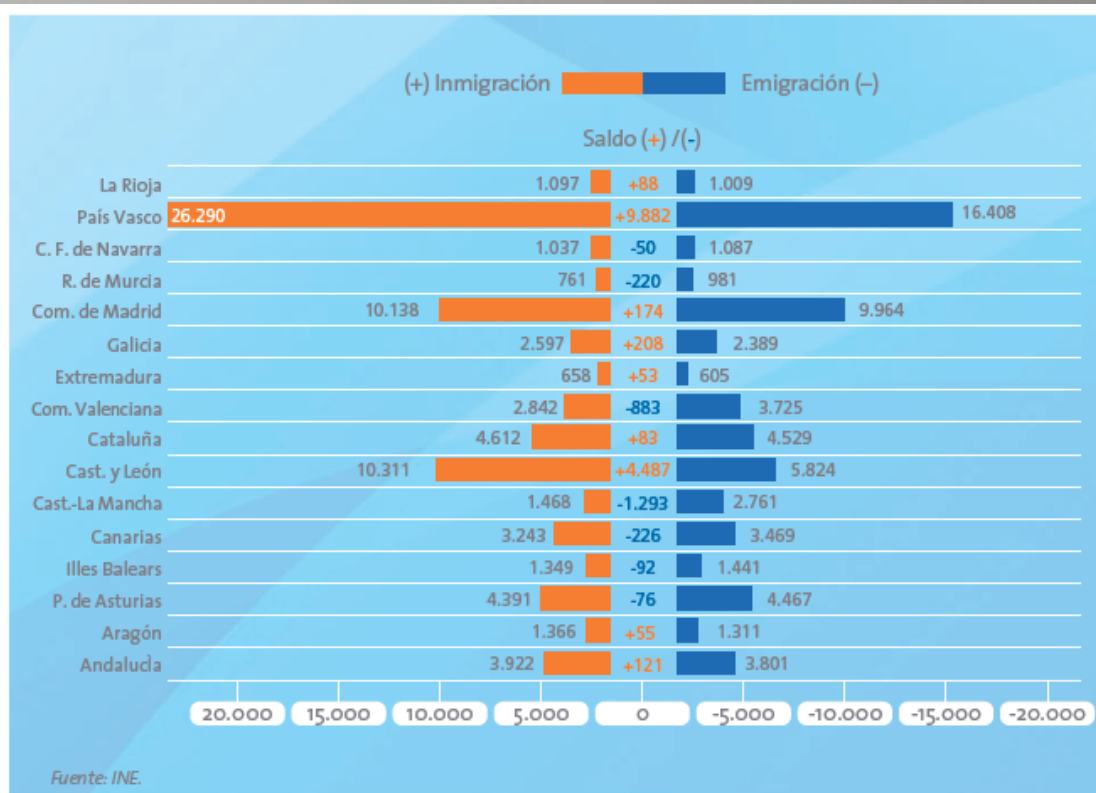
1994	370.148	191.055	179.093	9.40%	1.20
1993	385.786	199.406	186.380	9.84%	1.27
1992	396.747	204.727	192.020	10.15%	1.32
1991	395.989	204.878	191.111	10.16%	1.33
1990	401.425	207.495	193.930	10.32%	1.36
1989	408.434	211.201	197.233	10.52%	1.40
1988	418.919	216.707	202.212	10.81%	1.45
1987	426.782	221.297	205.485	11.04%	1.49
1986	438.750	227.176	211.574	11.37%	1.56
1985	456.298	236.229	220.069	11.87%	1.64
1984	473.281	246.051	227.230	12.35%	1.73
1983	485.352	251.585	233.767	12.72%	1.80
1982	515.706	268.639	247.067	13.58%	1.94
1981	533.008	278.175	254.833	14.11%	2.03
1980	571.018	296.224	274.794	15.21%	2.21
1979	601.992	310.911	291.081	16.13%	2.37
1978	636.892	329.779	307.113	17.20%	2.55
1977	656.357	339.101	317.256	17.93%	2.67
1976	677.456	349.232	328.224	18.74%	2.80
1975	669.378	346.386	322.992	18.73%	2.80
1974	688.398			19.60%	2.89
Fecha	Nacidos	Nacidos Hombres	Nacidos Mujeres	Tasa Natalidad	Índice de Fecund.
2014	426.303	220.239	206.064	9.14%	1.32
2013	425.715	219.056	206.659	9.11%	1.27
2012	454.648	234.386	220.262	9.70%	1.32
2011	471.999	243.292	228.707	10.10%	1.34
2010	486.575	250.727	235.848	10.40%	1.37
2009	494.997	255.954	239.043	10.60%	1.38
2008	519.779	268.377	251.402	11.30%	1.44
2007	492.527	253.895	238.632	10.86%	1.38
2006	482.957	249.184	233.773	10.80%	1.36
2005	466.371	240.201	226.170	10.60%	1.33
2004	454.591	234.875	219.716	10.57%	1.32
2003	441.881	227.584	214.297	10.40%	1.30
2002	418.846	215.995	202.851	10.08%	1.25
2001	406.380	208.787	197.593	9.90%	1.24
2000	397.632	205.596	192.036	9.85%	1.23
1999	380.130	195.742	184.388	9.50%	1.19
1998	365.193	188.997	176.196	9.17%	1.15
1997	369.035	190.112	178.923	9.31%	1.17
1996	362.626	186.698	175.928	9.17%	1.16
1995	363.469	187.399	176.070	9.23%	1.17

Fuente: Datos Macro

Como podemos comprobar en estas tablas con relación a la tasa de natalidad, la tasa de natalidad es inferior al conjunto de la española, con lo que el decremento de la población, si tomamos la variable de los nacimientos respecto a España, es comprobable.

	55-65	65-75	75-85	85-97	55-97
España					
Total	0.95	1.08	0.78	0.26	0.74
Movimiento natural	1.22	1.24	0.74	0.16	0.77
Movimientos migratorios	-0.27	-0.16	0.04	0.10	-0.02
Cantabria					
Total	0.72	0.87	0.74	0.01	0.56
Movimiento natural	1.23	0.96	0.70	-0.07	0.65
Movimientos migratorios	-0.51	-0.09	0.04	0.08	-0.09

Fuente: Villaverde (2000a)

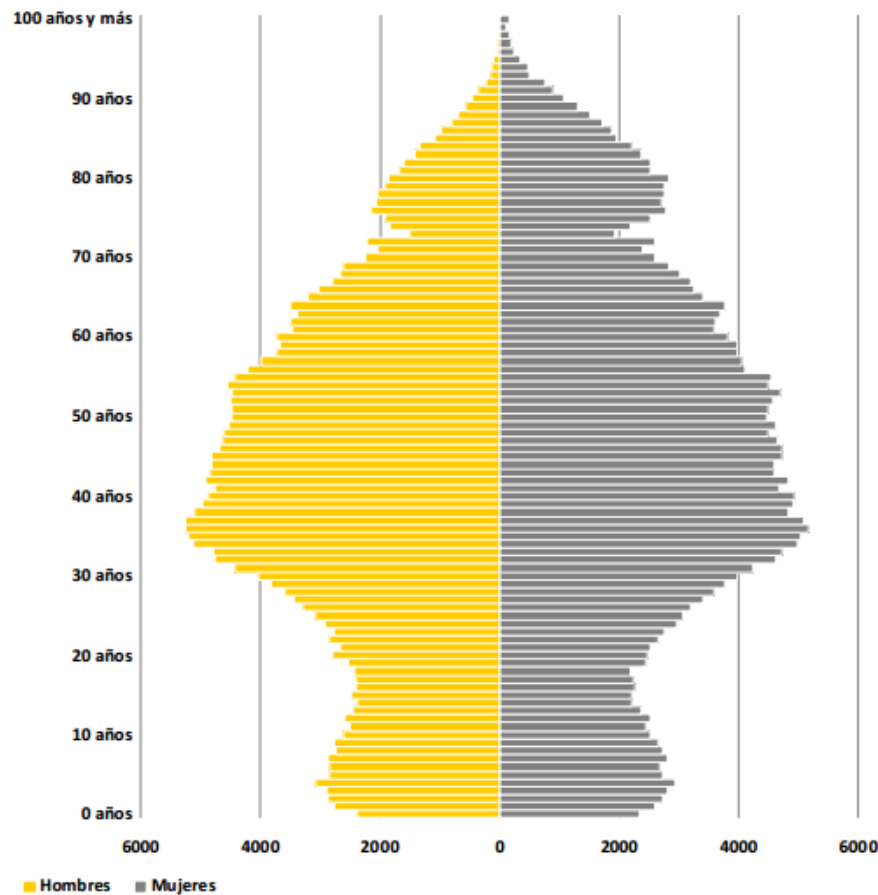


Por la vertiente de los movimientos migratorios, podemos ver como en la década de los 50 y 60 los flujos netos fueron de índole negativa, doblando al conjunto de España en esas fechas, después se mantuvieron a la par, siendo la merma demográfica escasamente relevante.

Si viéramos la densidad de población en Cantabria, es superior al conjunto español 112,7 hab / km² por 93,5 hab/km² de España.

La población en Cantabria se está viendo afectada por un envejecimiento progresivo, achatándose la pirámide por la cúspide, por la bajada de la tasa de natalidad y el aumento de la esperanza de vida.

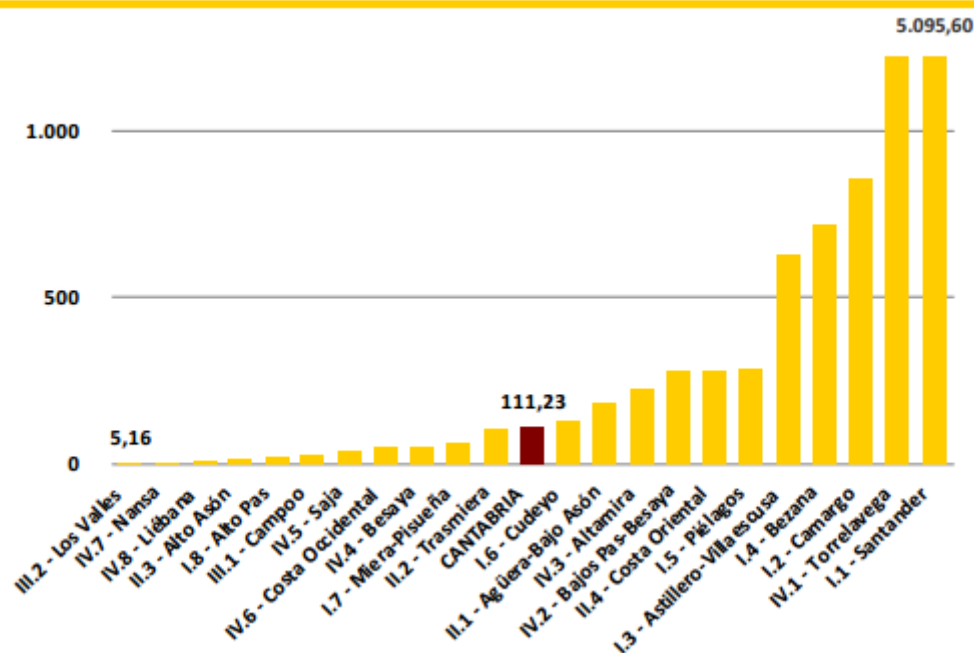
CANTABRIA: PIRÁMIDE DE POBLACIÓN 2013



Fuente: Servicios sociales cántabros.

Respecto a las migraciones interiores, Cantabria tiene una superficie de 531.817 hectáreas, es decir, el 1,1% del Reino de España en la que se denota una tendencia hacia los asentamientos urbanos en detrimento de los núcleos rurales. La población se ha ido concentrando en la franja litoral, donde la orientación terciaria prevalece, y en menor medida en el corredor del Besaya, donde se impone la actividad industrial (Torrelavega, Los Corrales de Buelna) aunque en los últimos años haya habido una conflictividad laboral bastante acusada (Sniace, Greyco, Solvay...)

Para resumir, la principal estructura territorial de Cantabria, es la atomización de la población, debido a un territorio abrupto, donde pasar de esquiar a navegar se puede realizar en una hora de coche. La población se asienta donde están los recursos.

CANTABRIA: DENSIDAD DE POBLACIÓN 2013 SEGÚN ZONAS BÁSICAS DE SERVICIOS SOCIALES

Fuente: Servicios sociales de Cantabria

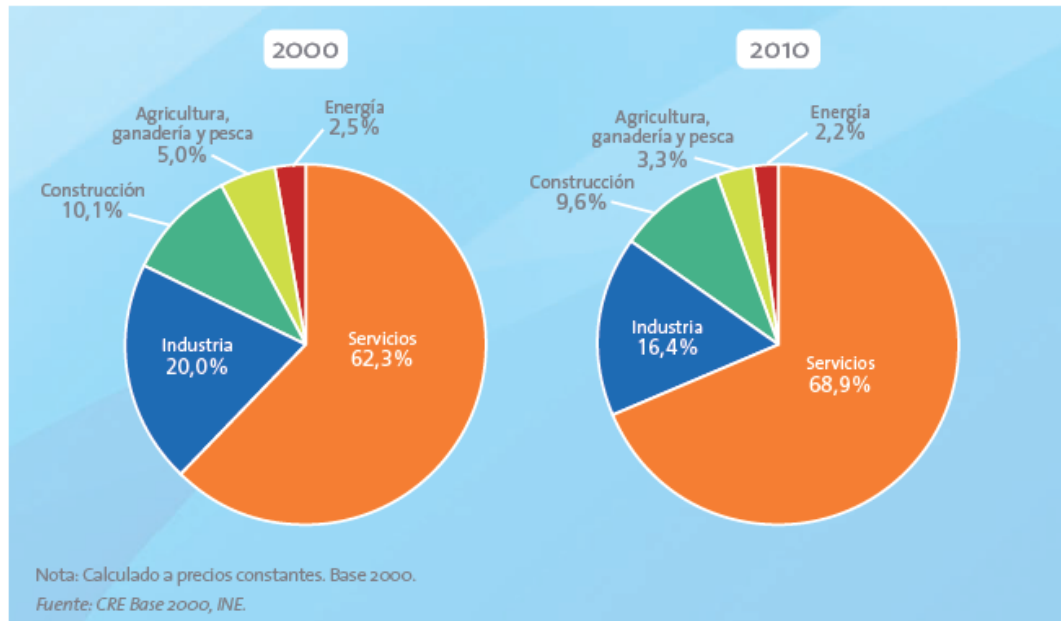
2.3.- La vertiente productiva.

En el periodo de 1955 y 2000, Cantabria experimentó un crecimiento muy notable, viéndose el VAB de la comunidad autónoma cuadruplicado entre los años mencionados, hasta alcanzar una tasa de crecimiento del 3,4 % acumulativo anual de media. En el periodo del 2000-2007, la economía cántabra tuvo un excelso comportamiento durante ese ciclo económico expansivo, con el crecimiento total acumulativo del PIB del 27,2 % , incluso por encima del conjunto de la economía española que fue del 26,5%. Pero, a partir del 2008 la coyuntura económica mundial, hizo que la economía entrara en desaceleración provocando que la economía cayera hasta el 1% de crecimiento anual, en vez de la tasa interanual del 3,5% que tuvimos en el periodo anterior, recrudeciéndose en los años posteriores teniendo en Cantabria en el año 2009 un -3,7%. En el año 2010 la economía cántabra se estabilizo creciendo a un 0,2 %.

Si tenemos en cuenta la última década, la economía cántabra destaca por un proceso de convergencia económica con España. Entre el año 2000 y el año 2010, Cantabria tuvo un mayor ritmo de crecimiento del PIB que el conjunto del Reino de España. Cantabria obtuvo un 24,7% frente al 22,7%. Si a esto, le añadimos que el crecimiento de la población ha sido de un 8,8% acumulado frente a un 14,4% observado para España, hace que el ritmo de crecimiento de la renta per cápita a favor de la región doblara a la renta per cápita española, al crecer un 14,2% en términos reales.

Resumiendo, que si en el año 2000, Cantabria tenía una diferencia negativa del 7%, en el 2010 se situó un 1,7% en el año 2010.

ESTRUCTURA PORCENTUAL DEL VAB A PRECIOS DE MERCADO POR SECTORES (2000-2010)



En 2010, la estructura de los sectores de Cantabria, sigue presentando mayor peso en la construcción e industria respecto a la media española, y un menor peso en los servicios.

Aunque esta variación ha hecho que la estructura sectorial se vaya asemejando a la estructura sectorial de España, reduciéndose todos los pesos relativos de los sectores, a excepción del sector industrial. Así, en el año 2000 el sector servicios pasó de ser 4,1 a favor de España a solo 2,9 en el año 2010. En el sector industrial estaba a 1,9 puntos a favor de Cantabria, incrementándose a 2,7 en 2010. En el sector agrícola paso de 0,6 en el año 2000 a -0.2 en 2009. Y ya para finalizar, el sector de la construcción ha pasado de 1,8 a 1,2.

Todo esto lo podemos explicar por las tasas de variación de los sectores de Actividad en Cantabria y España. Vemos como el mayor crecimiento anual medio en el sector servicios, con unos 0,4 puntos porcentual superior y a un mejor comportamiento en el sector industrial que ha sabido hacer frente mejor a la crisis de los últimos años, aumentando un 0,2% en 2010 frente al descenso del 0,8% en España. La agricultura en Cantabria tuvo una tasa anual de variación del 1,9 % negativo frente al 0,3% negativo del conjunto de España.

Si nos centramos en el año de la crisis, el 2009, tenemos que el sector industrial cayó un 13,7%, el energético 6,1 % y la construcción un 7,0%. Por otro lado, el sector servicios creció un 0,2% y la agricultura con una variación positiva del 3,3% .

El mayor peso de los servicios en la economía, con su fuerte crecimiento ha hecho que sea el sector que más ha contribuido al crecimiento del PIB regional del 2000 al 2010.

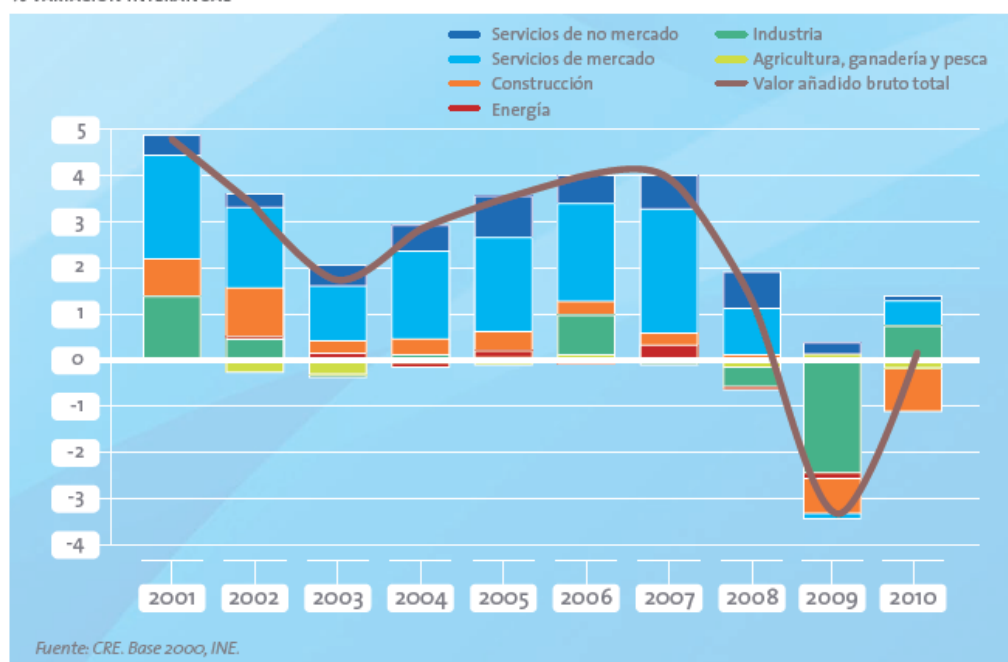
Detrás de él, se intercambian alternamente dependiendo del año al análisis a lo que

nos referimos, estarían el sector industrial y de la construcción. Del 2000 al 2008 el sector de la construcción, gracias a su expansión en este periodo, contribuye al crecimiento del PIB regional aunque tiene una importancia relativa por su peso menor dentro del PIB regional.

Del 2000 al 2006 la industria tuvo un crecimiento alcista, teniendo una dura contracción en 2009, relajándose en el año posterior.

APORTACIÓN AL CRECIMIENTO DEL VAB POR SECTORES (2001-2010)

% VARIACIÓN INTERANUAL



2.4.- El mercado de trabajo

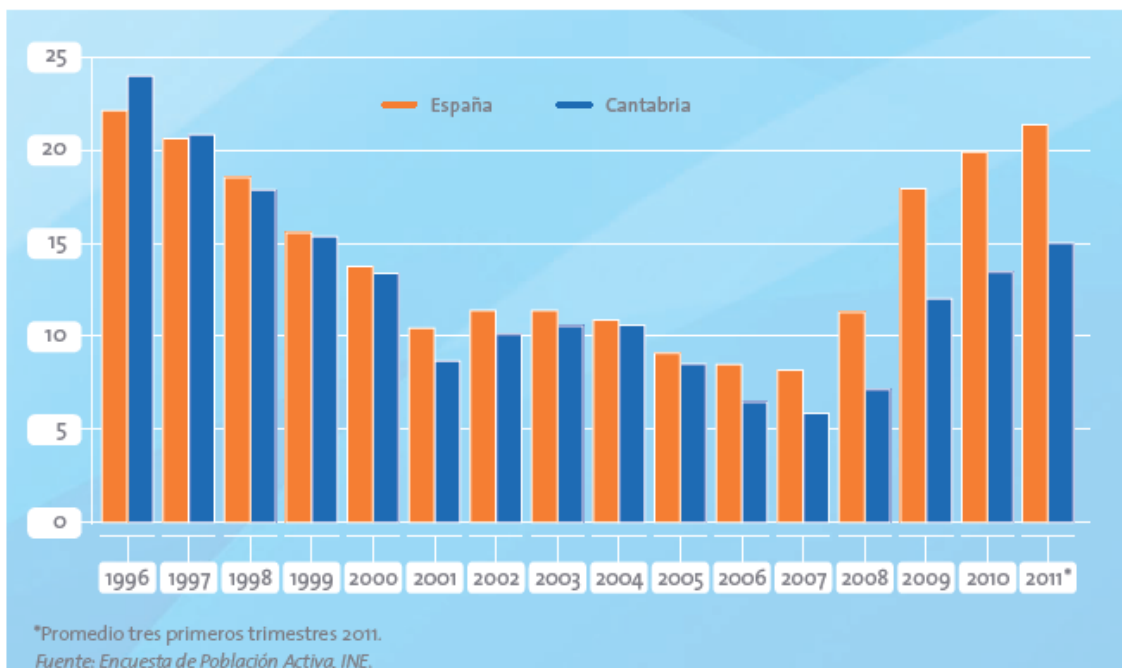
La gran subida de la economía cántabra desde la década de los 90, redundó en una mejora del mercado de trabajo, teniendo un crecimiento acumulado del 63,3% respecto a 1996 . Mostrando así una mayor capacidad de creación de empleo que el resto de España, por encima de los 6 puntos.

No obstante, la crisis ha hecho que el mercado de trabajo se deteriorara de tal manera, eso sí, por debajo de la media española, descendiendo hasta las 235.600

personas ocupadas en 2011, un 47,7 % más que en 1996.

TASA DE PARO EN CANTABRIA Y ESPAÑA

% PROMEDIO ANUAL



Como vemos en el gráfico, Cantabria pasó del 24 % en 1996 a un 6 % en 2007, lo que podíamos considerar como situación en pleno empleo.

La tasa de actividad ha mostrado un aumento a lo largo del periodo de 1996-2011 pasando de un 47,7% a un 56,1 %, con incrementos positivos hasta 2008. En todo momento se ha mantenido por debajo de la tasa de actividad española. Durante el periodo de crecimiento, las diferencias a favor de España se redujeron desde los 3,6 en año 96 hasta los 2,9 en 2008, aunque la consecuencia de la crisis, ha hecho que se llegue a aumentar hasta casi los 4 puntos.

El mejor comportamiento del paro en Cantabria ha ayudado a que la tasa de empleo en 2010 sea mayor que el agregado español.

2.5.- El sector exterior

La economía cántabra presenta un menor grado de apertura que el conjunto español, por lo que descartamos que sea el mayor elemento de la evolución de la economía cántabra. Así, entre el año 97 y 2007 la tasa de apertura se mantuvo inamovible, aumentando la diferencia con la media española.

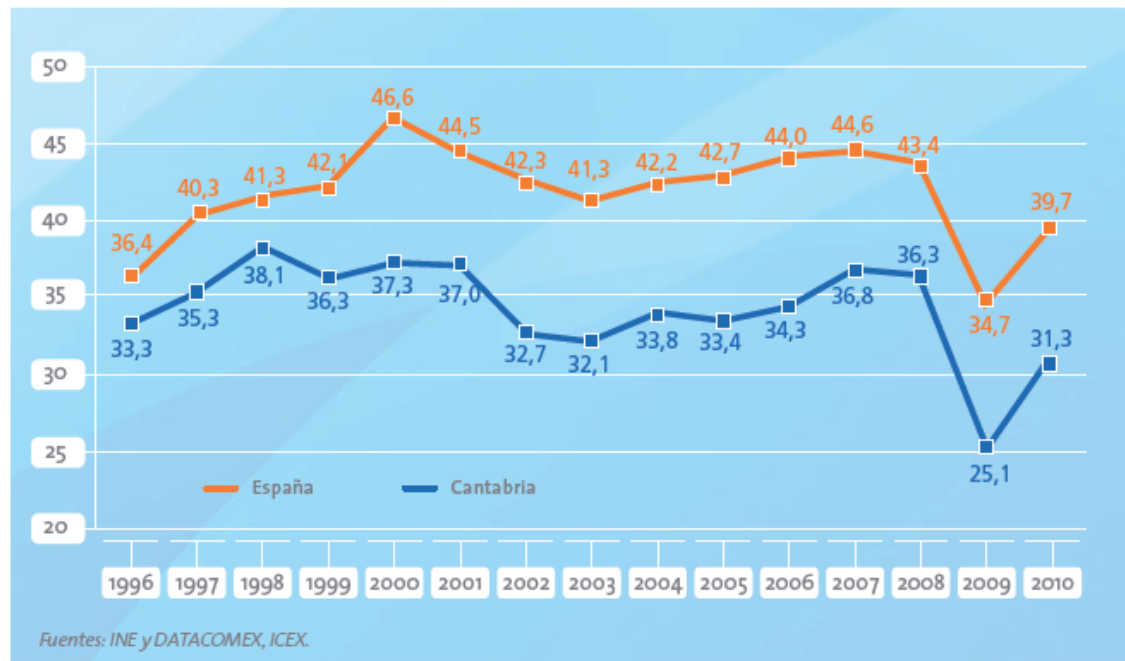
La recesión económica repercutió en el comercio exterior en el 2009, con una fuerte caída de la tasa de apertura de la economía de Cantabria en dicho año, descendiendo hasta el 25,1 %. Aunque en 2010 se ha observado un aumento de la tasa de apertura un 31,3% con lo que hubo una recuperación en las importaciones y exportaciones.

El ritmo de crecimiento de las exportaciones fue intenso en el tiempo que hemos estimado, (1996-2009) con una tasa de variación interanual media del 5,5 %. En 2009, la crisis económica llevó a las exportaciones a reducirse en términos interanuales un 23,8 %. En 2010, sin embargo, la evolución del comercio exterior

registró una recuperación del 24,4 % acumulado. Por otra parte, el saldo comercial durante este periodo ha sido negativo, con un mayor número de importaciones que exportaciones.

APERTURA DE LA ECONOMÍA CÁNTABRA Y ESPAÑOLA

% COMERCIO EXTERIOR SOBRE EL PIB



Para conocer el sector exterior, un elemento muy importante en la región es el Puerto de Santander, del que veremos una evolución del tráfico de mercancías, de sus influencias en las distintas áreas y para finalizar haremos un análisis económico financiero del mismo.

3.- EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DEL PUERTO DE SANTANDER

3.1.- Tráfico de mercancías

(en toneladas)	2013	2012	Diferencia	Variación (%)
Graneles líquidos	239.699	229.070	10.624	4,6%
Graneles sólidos	2.988.773	3.236.676	-247.903	-7,7%
Mercancía general	1.700.274	1.629.113	71.161	4,4%
TOTAL	4.928.746	5.094.859	-166.133	-3,3%

Fuente: Informe de Gestión puerto de Santander 2013.

Estudiaremos el tráfico registrado bajo estas tres formas de presentación de mercancía.

A primera vista, vemos que la mercancía general y los graneles líquidos se han incrementado, no así los graneles sólidos, que su variación ha pasado a una bajada del 7.7%. Aún con esta bajada sigue representando el 60 % total de las mercancías que se mueven en el puerto.

Un ejemplo claro es el descenso de la introducción de carbón o la soja, por otra parte los cementos o el manganeso han subido su cuota respecto al año pasado

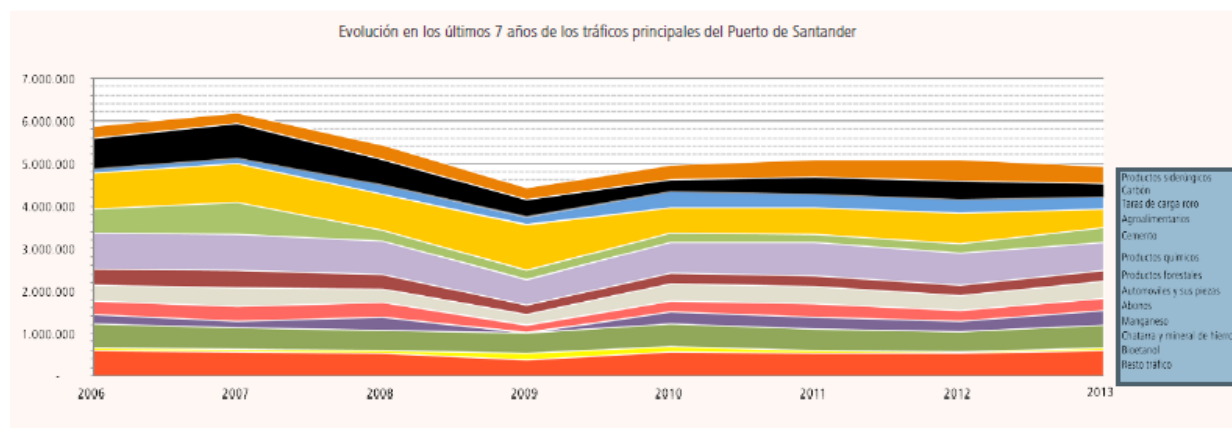
Respecto a los graneles líquidos, vemos que han subido un 4,6 % sobre todo gracias al aumento de cuota de casi todos los elementos a excepción de los productos químicos, los cuáles, han sufrido un retroceso.

La mercancía general se ha visto incrementado en el total de todas las mercancías con un 35 %, batiendo este año su record histórico con 1.700.724 toneladas movidas. Han subido todos sus productos, a excepción del papel y la tasa de cargas roto.

3.1.1- Tráficos principales

A continuación, veremos las mercancías más importantes que se mueven en el puerto de Santander.

En el periodo analizado, veremos que todas las mercancías, más o menos, tienen una tendencia bastante pareja.



Fuente: Informe de Gestión puerto de Santander 2013.

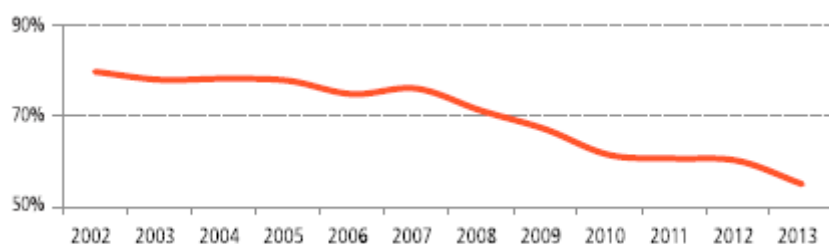
3.1.2- Tráfico según el tipo de operación

El puerto de Santander está perdiendo el predominio del desembarque frente al tráfico total, el cual, siempre tuvo.

(en toneladas)	2013	2012	Diferencia	Variación (%)
DESEMBARQUE	2.717.373	3.070.250	-352.877	-11,49
EMBARQUE	2.211.373	2.024.609	168.764	9,22
TOTAL	4.928.746	5.094.859	-166.133	-3,26

Fuente: Informe de Gestión puerto de Santander 2013.

Como podemos observar en el siguiente gráfico, veremos cómo se baja desde un 80 % hasta un 55 % del total del ejercicio



Fuente: Informe de Gestión puerto de Santander 2013.

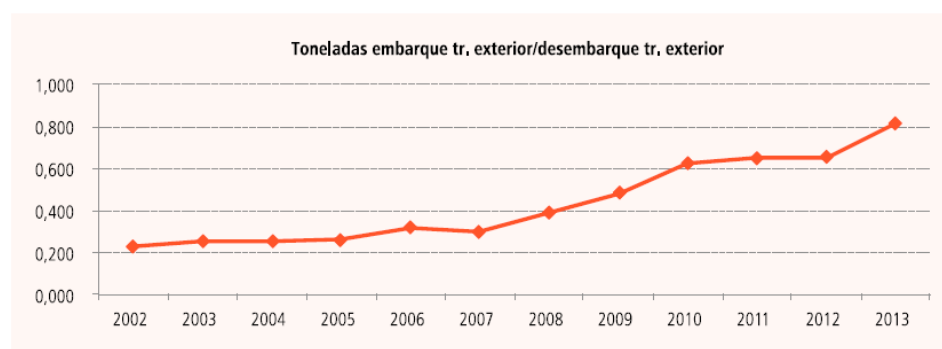
3.1.3- Cabotaje y comercio exterior

En 2013, el tráfico con origen y destino con un puerto de España, se ha incrementado en un 1,7%

Sin embargo, respecto al comercio exterior, representó el 98,3 % del total. En la siguientes infografías, veremos como la salida de mercancías el comercio exterior gana en relevancia a la entrada de mercancías del comercio exterior. Éste fenómeno viene ocurriendo a principios del milenio, acentuándose más este año.

(en toneladas)	2013	2012	Diferencia	Variación (%)
Desembarque Tr. exterior	2.667.485	3.000.456	-330.917	-11,1%
Embarque Tr. exterior	2.175.880	1.966.094	209.768	10,7%
TOTAL	4.843.365	4.966.550	-123.185	-2,5%

Fuente: Informe de Gestión puerto de Santander 2013.



Fuente: Informe de Gestión puerto de Santander 2013.

3.2.- Tráfico RoRo y pasajeros

Este tráfico merece que le hagamos un especial hincapié en su estudio, ya que es de una gran relevancia para el puerto de Santander.

RO-RO es un acrónimo del término inglés **Roll On-Roll Off**, con el cual se denomina a todo tipo de buque, o barco, que transporta cargamento rodado, tanto automóviles como camiones.

3.2.1- Tráfico RoRo de mercancías por muelles

Desglosaremos el tráfico roro, dependiendo donde se haya producido el embarque o desembarque por medios rodantes

(en toneladas)	2013	2012	Diferencia	Variación (%)
Almirante	451.360	534.675	-83.315	-15,6%
Margen Norte	186.526	236.722	-50.196	-21,2%
Maliaño	57.801	0	57.801	
Raos	502.345	405.887	96.458	23,8%
TRAFICO RO-RO	1.198.032	1.177.284	20.748	1,8%

Fuente: Informe de Gestión puerto de Santander 2013.

En cada muelle, hay un tipo de tráfico asociado.

En “Margen Norte” está especializada en el tráfico de productos forestales y mercancías transportadas en unidades rodantes.

En el muelle de Raos, el más importante en volumen de toneladas, está especializado en el desembarco de automóviles, maquinaria y transporte de plataformas y camiones. Aquí los automóviles, es el 80 % del total del tráfico roro.

En “Almirante y Maliano” todo el tráfico viene transportado en los ferries.

3.2.2.- Tráfico de automóviles

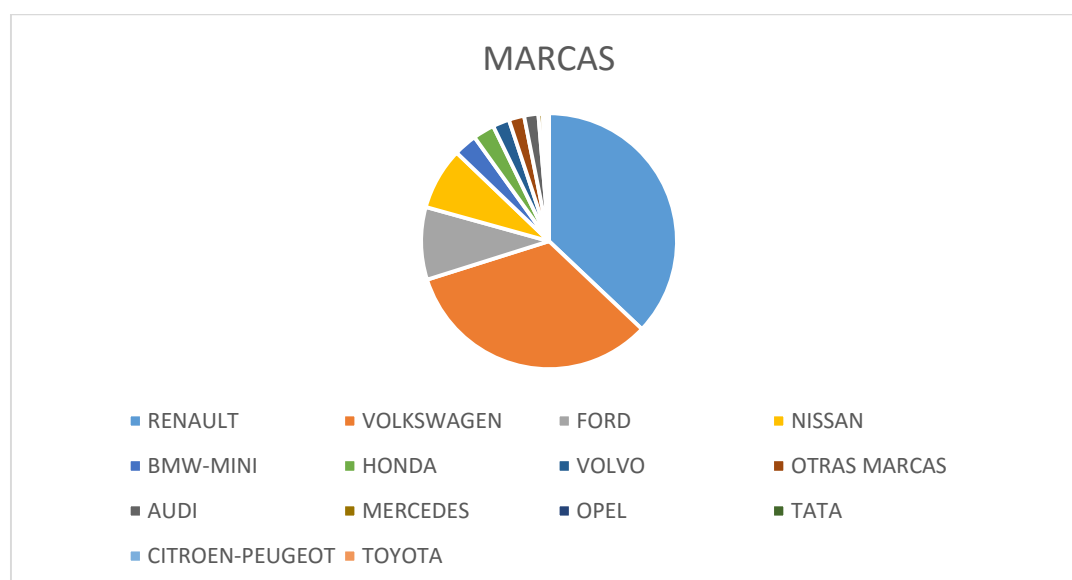
En el año 2013, hubo un repunte positivo en el mercado automovilístico en el puerto de Santander, creció alrededor de un 17%, en que a unidades físicas significa 44587 más que en el mismo periodo del ejercicio anterior.

Las unidades que se han embarcado, son el 68% del total.

En la siguiente tabla, observamos el movimiento de las distintas marcas automovilísticas de un ejercicio a otro

Marcas (uds.)	2013	2012	Unidades diferenciadas	VAR. (%)
Renault	114.556	92.667	21.889	23,6%
Volkswagen	102.242	98.182	4.060	4,1%
Ford	28.358	16.682	11.676	70,0%
Nissan	24.263	27.095	-2832	-10,5%
BMW-Mini	9.084	9.683	-599	-6,2%
Honda	8.374	4.590	3.784	82,4%
Volvo	6.543	4.785	1.758	36,7%
Otras marcas	6.008	4.578	1.430	31,2%
Audi	5.550	2.993	2.557	85,4%
Mercedes	1.714	1.533	181	11,8%
Opel	1.447	874	573	65,6%
Tata	469	624	-155	24,8%
Citroen - Peugeot	256	149	107	71,8%
Toyota	247	89	158	177,5%
TOTAL	309.111	264.524	44.587	-16,9%

Fuente: Informe de Gestión puerto de Santander 2013.



Fuente: Propia, a partir de datos de informe de gestión 2013 Santander

Como observamos en la tabla o en el gráfico, la marca francesa Renault y la marca alemana Volkswagen se llevan un 70 % del tráfico de vehículos movidos en el puerto. Si nos referimos a la variación anual, vemos como la marca nipona Toyota ha crecido

un 177 % pasando de 89 unidades movidas a 247, seguida de Audi y Honda con un crecimiento por encima del 80 % respecto al ejercicio anterior.

Si podemos sacar una conclusión clara, es que todas las marcas, a excepción de Nissan, han aumentado el tráfico en la zona portuaria de Santander.

3.2.3- Evolución del tráfico intermodal de plataformas y camiones

En el siguiente gráfico veremos cómo se ha distribuido el tráfico intermodal de plataformas y camiones por países por un periodo de 9 años. Los datos son número de unidades rodantes, y los colores identifican el tráfico en los países.

AÑO	REINO UNIDO	BELGICA	FINLANDIA	OTROS	TOTAL
2005	4.414		135	5	4.554
2006	4.498		79	13	4.590
2007	5.521		320	1	5.842
2008	10.980		1.452	1	12.433
2009	11.388	700	1.116	32	13.236
2010	23.152	1.871	930	35	25.988
2011	21.127	1.000	1.225	140	23.492
2012	19.093	806	710	53	20.662
2013	17.296	1.068	849	28	19.241

Fuente: Informe de Gestión puerto de Santander 2013.

El movimiento entre Santander y el Reino Unido, se debe al movimiento de los ferries entre ambas zonas, que ha descendido el número de líneas, aunque se ha incorporado una línea nueva en Noviembre, no se ha podido recuperar el nivel de años anteriores

La mercancía transportada en carga rodada con los puertos de la zona belga, son materiales de construcción, químicos, siderúrgicos.... Como se observa en la tabla, han crecido.

Desde Finlandia, el tráfico intermodal, los contenedores rodantes, contienen productos de alimentación, papel y aunque sean escasos, han ido creciendo.

3.2.4.- El tráfico de los Ferries(Roro y Pasaje)

Destaca las líneas, que unen los puertos de Santander con 3 puertos del sur de Inglaterra, en donde se mueven mercancías y pasajeros.

Como se dijo anteriormente, en Noviembre se abrió una línea nueva de manera regular con el puerto de Poole.

A continuación veremos, el tráfico en conjunto de los servicios de los dos últimos años en los que hay datos y su comparativa.

	2013	2012	Diferencia	Variación (%)
PASAJEROS	196.076	185.244	10.832	5,8%
TURISMOS (unidades)	64.700	60.829	3.871	6,4%
MERCANCIA (unidades)	17.296	19.093	-1.797	-9,4%
MERCANCIA (toneladas)	509.161	534.675	-25.514	-4,8%

Fuente: Informe de Gestión puerto de Santander 2013.

Vemos la información de cada buque, estos son los datos significativos del 2013 y 2012

	ESCALAS 2012	ESCALAS 2013	PASAJEROS 2012	PASAJEROS 2013	CONDUCTORES 2012	CONDUCTORES 2013	UNIDADES RODANTES 2012	UNIDADES RODANTES 2013
PONT AVEN	74	82	127.122	143.238	3.388	3.291	3.707	3.462
CAP FINISTERE	55	42	49.926	44.449	4.656	4.397	6.082	5.405
COTENTIN	47	40	8.196	5.804	8.196	5.804	9.304	6.964
NORMAN ASTURIAS *	0	15	0	2.585	9.304	966	0	1.465
TOTAL	176	179	185.244	196.076	16.240	14.458	19.093	17.296

*Este buque comenzó a operar en Santander el día 3 noviembre de 2013.

Fuente: Informe de Gestión puerto de Santander 2013.

En ambos servicios marítimos, la mercancía que se mueve en los camiones y plataformas es diversas: Materiales de construcción, productos químicos, ropa, materiales de construcción etc...

3.2.5.- Pasajeros en régimen de crucero turístico

En el puerto de Santander, desembarcaron 13745 pasajeros en 2013, donde hubo 12 escalas efectuadas.

3.3.- Tráfico de contenedores

(en toneladas)	2013	2012	Diferencia	Variación (%)
NUMERO TEUS	1.169	1.136	33	2,9%
TONELADAS	15.019	14.089	930	6,6%

El tráfico portuario de contenedores mide el flujo de contenedores del modo de transporte terrestre a marítimo y viceversa, en unidades equivalentes a 20 pies (TEU), un contenedor de tamaño estándar. Los datos se refieren al transporte de cabotaje, como también a los viajes internacionales. El tráfico de transbordo se recuenta como dos montacargas en el puerto intermedio e incluye las unidades vacías.

Observamos en la tabla, que el tráfico de contenedores aumenta anualmente en sus dos formas de medir dicho tráfico, con un 2,9% y un 6,6%.

El 65 % del número de TEUS movidos, pertenece al tráfico de contenedores sobre plataformas rodantes con puertos del norte de Europa.

3.4.- Tráfico en muelles del servicio y muelles particulares

(en toneladas)	2012	2013	Diferencia	Variación (%)
MUELLES DEL SERVICIO	3.983.062	3.738.353	-244.709	-61%%
MUELLES PARTICULARES	1.111.797	1.190.393	78.596	7,1%
TOTAL	5.094.859	4.928.746	-166.133	-3,3%

Predomina la utilización de los muelles para el servicio, frente a los muelles particulares en términos absolutos, pero no así en variación interanual, donde los muelles de servicio han bajado y los particulares se han acrecentado.

El complejo portuario de Raos , es el complejo donde más toneladas se movieron o manipularon, con un 80 % del total de muelles de servicio.

A través de los muelles particulares, se mueven casi todos los graneles líquidos, el cemento, la sepiolita y los productos siderúrgicos, tanto en forma de granel sólido, como mercancía general.

3.5.- Tráfico de mercancías transportadas en ferrocarril

Para finalizar la evolución del tráfico en el puerto de Santander, veremos el tráfico de mercancías transportadas en ferrocarril, ya sea por RENFE o FEVE.

El ferrocarril es la segunda opción más utilizada para mover la entrada y salida de mercancías del puerto, por detrás de la carretera y por delante de las tuberías.

(en toneladas)	2012	2013	Diferencia	Variación (%)
RENFE	422.321	684.397	262.076	62,1%
FEVE	437.699	356.940	-80.759	-18,5%
TOTAL FERROCARRIL	860.020	1.041.337	181.317	21,1%

El ratio de utilización del ferrocarril fue del 21,1 % por un 17 % del año anterior, como confirma el informe de gestión de 2012.

Vemos como RENFE ha ganado en preponderancia a la FEVE. En 2012 estaban muy parejos, con la utilización casi idéntica de ambas: 437.700 por FEVE Y 422.321 por RENFE.

En 2013, RENFE tuvo 684.397 toneladas movidas, con lo que tuvo una variación positiva de un 62,1 respecto al año pasado. FEVE por el contrario movió 356.940 toneladas, por lo que decreció en 18,5%

Como observamos RENFE ha ganado en utilización del movimiento de mercancías frente a FEVE.

En la siguiente infografía veremos los materiales que se mueven por RENFE

TRAFICO FFCC	Embarque	Desembarque	TOTAL 2013	TOTAL 2012	%VAR
Carbón		287.152	287.152	341.084	15,81%
Manganeso		73.708	73.708	44.275	66,48%
Cereales		68.401	68.401	11.372	501,57%
Cemento	278.633		278.633	189.714	46,87%
Automóviles Y Sus P.	159.399	17.531	176.931	110.580	60,00%
Carbonato Sódico	77.996		77.996	122.946	-36,56%
Graneles Líquidos	77.996		77.996	38.711	100,90%
Ptos. Químicos				1.260	-100,00%
Otros Mat. Móvil	25	722	747	78	861,65%
TOTAL	593.822	447.514	1.041.337	860.020	21,08%

4.- HINTERLAND DEL PUERTO DE SANTANDER

4.1.- Influencia del puerto de Santander en diferentes lugares

Santander es el puerto clave de su hinterland, que abarca principalmente Castilla y León, después de la evolución positiva de las conexiones ferroviarias, mejoras en las infraestructuras viarias y estratégica disposición de puertos secos alcanzando los centros de producción del Valle del Ebro, La Rioja y Madrid, teniendo estas dos últimas del Valle del Ebro y Madrid un gran atractivo porque tiene mayor capacidad de generación y una atracción de flujos comerciales internacionales que demandan transporte marítimo.

El gran objetivo es intentar ampliar el mercado del Puerto de Santander, ya que con el hinterland natural de Cantabria y Castilla-León que ronda unos 2 millones de habitantes, tienen que intentar llegar a los 10 millones de habitantes con lo que se debería persuadir a la mayor parte de la población de Madrid y el corredor del Ebro.

Las mejoras en las infraestructuras viarias de conexión con la meseta, hace que se haya reducido el tiempo y el coste de transporte, obviamente al mejorar las infraestructuras, podemos afirmar que también mejora su seguridad. Por otra parte, el transporte ferro portuario y su utilización de manera intensiva permite ampliar el área de influencia del puerto conectando con zonas de logística competitivas.

El desarrollo de los puertos secos, y su inversión en el capital por parte del puerto de Santander en los puertos secos de Luceni-Zaragoza y Azuqueca de Henares ha consolidado su área de influencia, aun estando a unos 400 km de Santander, estando perfectamente conectados por ferrocarril.

Si miramos cada puerto, el puerto de seco de Luceni, está situado en el corredor del Valle del Ebro, tiene capacidad para atender el 60% del mercado nacional, reflejado por su situación respecto a los centros de producción y consumo del país, además, de una buena conexión terrestre con Francia. Desde 2005 ha diversificado su actividad con la manipulación y almacenamiento de contenedores, históricamente siempre ha estado especializado en el tráfico de automóviles con ofertas de servicios auxiliares que añaden valor a la mercancía.

El puerto de Azuqueca de Henares, situado en la provincia de Guadalajara, tiene en su disposición servicios de distribución de mercancía en contenedores y mercancía general, también tiene un papel primordial en la distribución de papel de prensa en Madrid, en la que el Puerto de Santander tiene una terminal especializada.

Para finalizar, debemos de tener en cuenta el desarrollo potencial de las áreas con poco grado de industrialización de Cantabria y Castilla-León.

La creación de suelo industrial y plataformas logísticas en Castilla-León pretende incrementar el dinamismo de esta región, incrementando los flujos comerciales internacionales e intentar generar una red de puntos de concentración de mercancía que permita una mejor integración de un área muy extensa y con actividad dispersa. Desde el gobierno regional, se está impulsando la creación de suelos Industriales e impulsando los que estaban creados. La creación de suelo productivo se hace a través de la ordenación y planificación de áreas destinadas a usos logísticos, industriales, empresariales, comerciales y de servicios.

El crecimiento y desarrollo de estas áreas, supondrá un impulso al crecimiento del tráfico portuario, ya que la internacionalización de las pymes regionales es uno de los aspectos primordiales para el desarrollo socioeconómico de Cantabria.

5.- ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO DEL PUERTO DE SANTANDER

5.1.- Estados Financieros del puerto de Santander.

ESTADOS FINANCIEROS PUERTO DE SANTANDER A FECHA DE 31-12-2013

I.1 CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS / PROFIT AND LOSS ACCOUNT

	(En miles de euros)	
	31-12-13	31-12-12
I. IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS / NETTURNOVER	19.097,74	19.223,95
A. TASAS PORTUARIAS / PORT FEES	17.137,61	17.323,59
a) Tasa de ocupación / Fees for occupying Port Concessions	5.498,99	5.297,72
b) Tasas de utilización / Fees for special use of Port Installations	9.856,90	10.212,54
1. Tasa del buque (T1) / Vessels fees	4.131,00	4.417,13
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5) / Leisure craft fees	202,44	248,27
3. Tasa del pasaje (T2) / Passenger fees	881,69	815,80
4. Tasa de la mercancía (T3) / Cargo fees	4.367,67	4.468,64
5. Tasa de la pesca fresca (T4) / Fresh fish fees	200,12	212,71
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	73,97	49,99
c) Tasas de actividad	1.652,14	1.694,08
d) Tasa de ayudas a la navegación	129,58	119,26
B. OTROS INGRESOS DE NEGOCIO / OTHER INCOME	1.960,12	1.900,36
a) Importes adicionales a las tasas	-	-
b) Tarifas y otros	1.960,12	1.900,36
3. TRABAJOS REALIZADOS POR LA EMPRESA PARA SU ACTIVO / OWN WORK ASSETS	-	-
5. OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN / OTHER OPERATING PROFITS	1.264,26	1.263,51
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente / Ancillary income	437,89	192,86
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio / Operating grant	-	33,17
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	442,36	579,48
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido / Interport Contribution Fund received	384,00	458,00

6. GASTOS DE PERSONAL / STAFF COSTS	(6.494,62)	(5.984,25)
a) Sueldos, salarios y asimilados / <i>Wages and salaries</i>	(4.817,82)	(4.358,47)
b) Indemnizaciones / <i>Compensations</i>	-	-
c) Cargas sociales / <i>Social security charged to company</i>	(1.676,80)	(1.625,78)
d) Provisiones / <i>Other staff costs</i>	-	-
7. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN / OTHER OPERATING COSTS	(6.256,50)	(6.554,75)
a) Servicios exteriores / <i>External services</i>	(3.829,49)	(3.757,35)
1. Reparaciones y conservación / <i>Repairs and conservation</i>	(2.291,29)	(2.108,17)
2. Servicios de profesionales independientes / <i>Independent professional services</i>	(355,64)	(541,04)
3. Suministros y consumos / <i>Supplies and consumables</i>	(691,89)	(750,09)
4. Otros servicios exteriores / <i>Other external services</i>	(490,67)	(358,05)
b) Tributos / <i>Contributions</i>	(289,86)	(1.075,25)
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales / <i>Provisions for losses, deterioration and variation</i>	(840,84)	(625,79)
d) Otros gastos de gestión corriente / <i>Other current costs</i>	(134,38)	(185,68)
e) Aportación a Puertos del Estado (art.19.1b) RDL 2/2011 / <i>Contributions State Ports Law RDL 2/2011</i>	(692,94)	(626,68)
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado / <i>Interport Contribution Fund</i>	(469,00)	(284,00)
8. AMORTIZACIONES DEL INMOVILIZADO / DEPRECIATION	(8.213,57)	(8.392,02)
9. IMPUTACIÓN DE SUBVENCIONES DE INMOVILIZADO NO FINANCIERO Y OTRAS	952,14	793,42
10. EXCESOS DE PROVISIONES / EXCESS OF PROVISION	4,78	

	(En miles de euros)	
	31-12-13	31-12-12
11. DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DEL INMOVILIZADO 11. RESULT FROM DISPOSAL OF FIXED ASSETS	(731,01)	(199,32)
a) Deterioros y pérdidas / <i>Depreciation and losses</i>	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras / <i>Result from disposal and others</i>	(731,01)	(199,32)
OTROS RESULTADOS	1.140,22	(42,98)
a) Ingresos excepcionales	1.166,87	18,22
b) Gastos excepcionales	(26,65)	(61,20)
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11) / OPERATING RESU LTS	763,42	107,56
12. INGRESOS FINANCIEROS / FINANCIAL INCOME	x	x
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio / <i>Participation in capital instruments</i>	-	-
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	2.054,40	669,60
c) Incorporación al activo de gastos financieros	-	-
13. GASTOS FINANCIEROS / FINANCIAL COSTS	(26,72)	(418,35)
a) Por deudas con terceros / <i>Debts to third parties</i>	(16,02)	(169,21)
b) Por actualización de provisiones / <i>Discounting of provisions</i>	(10,70)	(249,13)
14. VARIACIÓN DE VALOR RAZONABLE EN INSTRUMENTOS FINANCIEROS	-	-
16. DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS	(36,90)	(12,86)
a) Deterioros y pérdidas / <i>Depreciation and losses</i>	(36,90)	(12,86)
b) Resultados por enajenaciones y otras / <i>Result from disposal and others</i>	-	-
A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16) / FINANCIAL RESU LT	1.990,79	238,39
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2) / PROFIT BEFORE TAX	2.754,20	345,95
17. IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS / TAX ON PROFITS	-	-
A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)	2.754,20	345,95

BALANCE DE SITUACIÓN A 31-12-2013

1.2 BALANCE DE SITUACION / BALANCE SHEET

(En miles de euros)

Activo / Assets	12/31/2013	12/31/2012
A) ACTIVO NO CORRIENTE	316.433,42	307.379,80
I. Inmovilizado intangible	338,10	345,48
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	-	-
2. Aplicaciones informáticas	338,10	345,48
3. Anticipos para inmovilizaciones intangibles	-	-
II. Inmovilizado material	151.322,57	155.791,74
1. Terrenos y bienes naturales	45.986,68	45.983,86
2. Construcciones	91.126,09	95.095,87
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	9.258,30	9.043,30
4. Inmovilizado en curso y anticipos	4.160,18	4.735,88
5. Otro inmovilizado	791,33	932,84
III. Inversiones inmobiliarias	149.406,12	150.794,28
1. Terrenos	131.668,64	131.557,70
2. Construcciones	17.737,48	19.236,58
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	56,44	56,44
1. Instrumentos de patrimonio	56,44	56,44
2. Créditos a empresas	-	-

Activo / Assets	12/31/2013	12/31/2012
A) ACTIVO NO CORRIENTE	316.433,42	307.379,80
V. Inversiones financieras a largo plazo	15.310,19	391,86
1. Instrumentos de patrimonio	124,57	161,28
2. Créditos a terceros	185,61	230,59
3. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	-
4. Otros activos financieros	15.000,00	-
VI. Activos por impuesto diferido	-	-
VII. Deudores comerciales no corrientes	-	-
B) ACTIVO CORRIENTE	22.479,82	41.457,47
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-
II. Existencias	44,98	50,37
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	7.420,98	18.298,90
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	5.074,45	5.823,55
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	484,00	10.828,19
3. Deudores varios	421,52	344,01
4. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	1.335,48	1.054,07
5. Otros créditos con las Administraciones Públicas	105,54	249,09
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	-	-
V. Inversiones financieras a corto plazo	13.192,23	22.691,87
1. Instrumentos de patrimonio	-	-
2. Créditos a empresas	125,95	-
3. Otros activos financieros	13.066,29	22.691,87
VI. Periodificaciones	2,22	2,48
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.819,40	413,85
1. Tesorería	1.819,40	413,85
2. Otros activos líquidos equivalentes	-	-
TOTAL ACTIVO (A+B)	338.913,24	348.837,27

(En miles de euros)

Patrimonio neto y pasivo	12/31/2013	12/31/2012
A) PATRIMONIO NETO	335.869,40	332.760,32
A-1) Fondos propios	307.045,20	304.291,00
I. Patrimonio	253.854,92	253.854,92
II. Resultados acumulados	50.436,08	50.090,13
III. Resultado del ejercicio	2.754,20	345,95
A-2) Ajustes por cambios de valor	-	-
I. Activos financieros disponibles para la venta	-	-
II. Operaciones de cobertura	-	-
III. Otros	-	-
A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	28.824,20	28.469,32
B) PASIVO NO CORRIENTE	73,61	2.106,24
I. Provisiones a largo plazo	11,82	2.005,55
1. Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	11,82	-
2. Provisión para responsabilidades	2.005,55	2.005,55
3. Otras provisiones	-	-
II. Deudas a largo plazo	61,80	100,69
1. Deudas con entidades de crédito	-	-
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo	-	-
3. Otras	61,80	100,69

(En miles de euros)

Patrimonio neto y pasivo	12/31/2013	12/31/2012
B) PASIVO NO CORRIENTE	73,61	2.106,24
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	-	-
IV. Pasivos por impuesto diferido	-	-
V. Periodificaciones a largo plazo	-	-
C) PASIVO CORRIENTE	2.970,22	13.970,70
II. Provisiones a corto plazo	515,45	0,98
III. Deudas a corto plazo	595,86	635,21
1. Deudas con entidades de crédito	-	-
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	178,94	238,72
3. Otros pasivos financieros	416,92	396,50
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo		11.075,70
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	1.858,92	2.258,81
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	1.475,89	1.956,17
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones	-	-
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	383,03	302,64
VI. Periodificaciones	-	-
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)	338.913,24	348.837,26

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO	miles de euros 2013	miles de euros 2012
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	8.139,39	6.540,14
Resultado del ejercicio antes de impuestos	2.754,20	345,95
Ajustes del resultado	4.785,18	7.034,17
Amortización del inmovilizado	8.213,57	8.392,02
Correcciones valorativas por deterioro	36,90	12,86
Variación de provisiones	(922,15)	47,47
Imputación de subvenciones	(952,14)	(793,42)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado	731,01	199,32
Ingresos financieros	(2.054,40)	(669,60)
h) Gastos financieros	26,72	418,35
i) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	(442,36)	(579,48)
l) Otros ingresos y gastos	148,03	6,65
Cambios en el capital corriente	(349,65)	(1.495,00)
Existencias	5,39	21,91
Deudores y otras cuentas a cobrar	11.241,86	(1.069,00)
Otros activos corrientes	0,26	0,28
Acreedores y otras cuentas a pagar	(11.475,59)	(294,78)
Otros pasivos corrientes	(18,47)	(112,42)
Otros activos y pasivos no corrientes	(103,10)	(41,00)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	949,66	655,01
Pagos de intereses	(6,50)	(4,87)
Cobros de dividendos	-	-
Cobros de intereses	966,19	668,33
Pagos de principales e intereses de demora por litigios tarifarios	(6,18)	(11.076,38)
Cobros de OIPE para el pago de principales e intereses de demora por litigios tarif.	-	11.076,32
Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	-	-
Otros pagos (cobros)	(3,86)	(8,39)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(7.347,69)	(6.595,47)
Pagos por inversiones	(30.362,42)	(7.356,59)
Inmovilizado intangible	(66,62)	(56,70)
Inmovilizado material	(1.816,72)	(3.076,04)
Inversiones inmobiliarias	(418,67)	(136,22)
Otros activos financieros	(28.060,41)	(4.087,62)
Cobros por desinversiones	23.014,73	761,12
Inmovilizado material	-	498,85
Inversiones inmobiliarias	-	(197,15)
Otros activos financieros	22.625,58	-
Otros activos	389,15	459,42
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	613,86	215,60
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	-	215,60
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	613,86	215,60
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	-	-
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	1.405,55	160,27
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	413,85	253,58
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	1.819,40	413,85

5.2.- Análisis financiero del puerto de Santander.

Ratios:

Análisis Financiero a corto plazo

$$CC = AC - PC = (PN + PNC) - ANC$$

$$CC\ 31-12-2012 = 41.457,47 - 13.970,70 = 27.486,77\ €$$

$$CC\ 31-12-2013 = 22.479,82 - 2.970,22 = 19.509,6\ €$$

$$\text{Variación de CC (Decremento)} = 7.977,17\ €$$

$$\text{Ratio de liquidez general} = AC/PC = 22.479,82 / 2.970,22 = 7,57$$

$$\text{Ratio de liquidez rápida} = (AC - \text{Existencias}) / PC = (22.479,82 - 44,98) / 2.970,22 = 7,55$$

$$\text{Ratio de liquidez inmediata} = \text{Tesorería} / PC = 1.819,40 / 2.970,22 = 0,613$$

Análisis financiero a largo plazo

Análisis de la solvencia patrimonial

Denominación	Indicador	2013	2012
Grado de autonomía	(PN/A) * 100	(335.869,40/338.913,24) * 100 = 99,102 %	(332.760,32/348.837,27) * 100 = 95,39%
Solvencia Global	A/P	338.913,24 / 3043,84 = 111,34	348.837,27 / 16.076,94 = 21,70
Endeudamiento General	P/PN	3.043,84 / 335.869,40 = 0.009	16.076,94 / 332.760,32 = 0.0483
Ratio de inmovilización	ANC/A	316.433,42 / 338.913,24 = 0.93	307.379,8 / 348.837,27 = 0.88
Endeudamiento a C/P	PC/PN	2.970,22 / 335.869,40 = 0.0088	13.970,70 / 332.760,32 = 0.0419
Endeudamiento a L/P	PNC/PN	73,61 / 335.869,40 = 0.0002	2.016,24 / 332.760,32 = 0.0064

b) Análisis de la solvencia “económica” referida al ejercicio 2013:

Cash-Flow de la explotación = BAIL + Amortizaciones y deterioros netos = 763,42 + 8.213,57 = 8976,99

BN + Amortizaciones y Deterioros netos = CAPACIDAD DE AUTOFINANCIACIÓN (CA) o CASHFLOW de la empresa o RECURSOS GENERADOS por operaciones de la actividad =
2.754,20 + 8213,57 = 10.967,77

CA – Dividendos = AUTOFINANCIACIÓN BRUTA (AB) = 10.967,77 – 0 = 10.967,77

a) Autofinanciación de mantenimiento = 8.213,57

b) Autofinanciación de enriquecimiento = 2754,2

AB – Amortizaciones y Deterioros netos = AUTOFINANCIACIÓN NETA (AN) = Reservas = 10.967,77 - 8.213,57 = 2754,2

Así mismo:

Beneficio Neto + Amortizaciones del ejercicio = Variación del Capital Circulante por operaciones de la actividad = 2.754,20 + 8.213,57 = 10.967,7

Variación del Capital Circulante por operaciones de capital (inversión y financiación permanente):

a) Desinversión en inmovilizado (neto) = 23.014,73 €

b) Decremento de deuda a largo plazo = 100,69 – 61,80 € = 38,89 €

c) Incremento del patrimonio neto (capital y reservas) = 0

Variación del Capital Circulante = Variación del CC por operaciones de la actividad + Variación

del CC por operaciones de capital = 10.967,7 + 23.053,62 = 34.021,32 €

5.3.- Análisis económico del puerto de Santander.

Análisis Económico.- I. Análisis de Resultados:

<u>RATIOS</u>	<u>EXPRESIÓN</u>	<u>2013</u>	<u>2012</u>
MARGEN SOBRE VENTAS	$(BN / VENTAS) * 100$	$(2.754,20/19.097,74) * 100 = \underline{14,42 \%}$	$(345,45/19.223,45)*100= \underline{1,79\%}$
MARGEN SOBRE VENTAS	$(BAIL / VENTAS) * 100$	$(763,42/19.097,74)*100 = \underline{3,99 \%}$	$(107,56/19.223,45)*100= \underline{0,56\%}$
EBITDA	I - GASTOS OPERATIVOS DESEMBOLSABLES	$19.097,74 - (6.494,62 + 6.256,50) = \underline{6.346,62}$	$19.223,45 - (5.984,25 + 6.554,75) = \underline{6.684,45}$
BAIL		<u>763,42</u>	<u>107,56</u>
PESOS DE LOS GASTOS DE AMORTIZACIÓN	G.AMORTIZACIÓN / VENTAS	$8213,57/19.097,74 = \underline{0,38}$	$8.392,02/19.223,45= \underline{0,436}$
PESOS DE LOS GASTOS FINANCIEROS	G.FINANCIEROS / VENTAS	$26,72/19.097,74= \underline{0,001}$	$418,35/19.223,45= \underline{0.0217}$
UMBRAL DE RENTABILIDAD	$(CF/MBE) \times I$	$(18.451,28/19.097,74 - 2.513,42) * 19.097,74 = \underline{21.247,64 \text{ €}}$	$(18.470,39 / 19.223,45 - 2.460,65) * 19.223,45 = \underline{21.181,7 \text{ €}}$
MARGEN DE SEGURIDAD	$(I - UR) \times 100 / I$	$(19.097,74 - 21.247,64) * 100 / 19.097,74 = \underline{-11.25 \%}$	$(19.223,45 - 21.181,7) * 100 / 19.223,45 = \underline{-10,18 \%}$
RATIO B / V	$(BENEFICIO / MS) \times 100$	$2.754,20 / -11.25 = \underline{-244,82 \%}$	$345,95 / -10,18 = \underline{33,98 \%}$
APALANCAMIENTO OPERATIVO	$MBE / BENEFICIO$	$(19.097,74 - 2.513,42) / 2.754,20 = \underline{6.02}$	$(19.223,45 - 2.513,42) / 345,95 = \underline{48,30}$

*Dato para el cálculo de los costes fijos

En los costes fijos incluimos las amortizaciones , los salarios, tributos, reparaciones, aportaciones por ley, fondo de compensación = $8.213,57 + 6.494,62 + 289,86 + 2.291,29 + 692,94 + 469 = 18.451,28$

$2012 = 8392,02 + 5984,25 + 1075,25 + 2108,187 + 626,68 + 284 = 18.470,387$

Costes variables serán, servicios de profesionales ind., suministros, otros servicios, pérdidas por operaciones comerciales , otros gastos de gestión corriente = $355,64 + 691,89 + 490,67 + 840,84 + 134,38 = 2513,42$

$2012 = 541,04 + 750,09 + 358,05 + 625,79 + 185,68 = 2460,65$

RATIOS	EXPRESIÓN	2013	2012
RENTABILIDAD FINANCIERA	BN/PN*100	$(2.754,20/335.869,40)*100 = \underline{\underline{0.8\%}}$	$345,95 / 332.760,32*100 = \underline{\underline{0,1\%}}$
RENTABILIDAD ECONÓMICA	BAII/A*100	$(763,45/338.913,24)*100 = \underline{\underline{0,22\%}}$	$107.56/348.837,27*100 = \underline{\underline{0.03\%}}$
EFFECTO APALANCAMIENTO FINANCIERO	A/PN*BAI/BAII	$338.913,24/335.869,40*763,45/2.754,20 = \underline{\underline{0,28}}$	$348.837,27/332.760,32*107,56/345,85 = \underline{\underline{0,326}}$

5.4.- Interpretación de los indicadores del puerto de Santander.

Análisis financiero a corto plazo:

El puerto de Santander ha tenido un decremento del ejercicio 2012 al ejercicio del 2013 por valor de 7.977,17 miles de euros, aunque sigue siendo positivo este dato, y destaca la solvencia financiera para hacer frente a las deudas a corto plazo, no cabe recordar el peligro que puede llegar a suponer si el capital circulante decrece hasta llegar a ser negativo, donde no se llegara a cubrir la totalidad de las inmovilizaciones de la empresa, además de financiar parte del activo circulante, con los capitales permanentes de la empresa . Esto supondría en llegar a la suspensión de pagos. La razón principal por el que el capital circulante ha decrecido, está reflejado en el descenso del valor del activo corriente (créditos a corto plazo y tesorería) en casi 19 millones de euros si hablamos en términos absolutos durante el año 2013, lo que supone un descenso del 46 % respecto al dato del ejercicio 2012 Este descenso se corresponde principalmente con el epígrafe de inversiones financieras a corto plazo, reclasificadas a inversiones a largo plazo, y el cobro de los créditos para la gestión de los litigios referidos a la tarifa T3. Aunque el descenso se ha visto también mitigado, porque se ha reducido en 11 millones de euros durante el ejercicio anual del 2013 las deudas a corto plazo, es decir, el pasivo corriente. Estas modificaciones han sido también causadas por el pago de los litigios de la tarifa T3.

En el estado de flujos de efectivo vemos que el valor de las existencias del año precedente al 2013 han disminuido en 5,39 miles de € y en el año 2012 disminuyeron en 21.910 €, si vamos al balance de situación del 2013 el valor total de las existencias es de 44.980 euros, por lo que el peso de las existencias es nulo en el funcionamiento de la autoridad portuaria.

Determinamos que la reducción de stocks es ventajosa desde un punto de vista de economía de gastos almacenaje e incremento de rotaciones.

Para finalizar, es importante para el capital circulante, que se siga intentando aumentar líneas de embarque y desembarque de pasajeros, de atraque de mercancías, de pesca... para poder cobrar más tasas y tener más tesorería disponible. También, es primordial que los clientes paguen en el periodo estipulado. Vemos en el balance el

descenso de clientes y aumento de tesorería, lo que nos hace pensar que se vaya transformando el cobro de los clientes en dinero líquido o cuasi líquido. Entendemos también que no todo el dinero cobrado a clientes vaya a tesorería, pudiendo repartirse de varias formas, ya sea inversiones, pagos de deuda, proveedores... Fundamental fidelizar con clientes, aumentar el volumen con los clientes ya establecidos y aumentar el número de clientes potenciales.

Si nos vamos a los ratios de liquidez, observamos que el ratio de liquidez general es de 7,57 y el de prueba ácida es 7,55.

Esto representa dos cosas, existe en el periodo estudiado 7,57 euros a cobrar en el corto plazo por cada euro que se ha de pagar en el mismo plazo.

Observamos que la prueba ácida y el ratio de liquidez general es casi idéntico, esto nos dice como vimos anteriormente, que el peso de las existencias en el balance es casi nulo. Y pasa a ser que tenemos 7,55 euros de derechos de cobro y tesorería por cada euro a pagar en el corto plazo.

Aquí las existencias, es la partida menos líquida del activo circulante, porque para que se transforme en dinero, necesitan venderse y además cobrarse en los posteriores créditos.

Respecto al ratio de liquidez inmediata, su valor es de 0,63 (la media está entre 0,1 y 0,15) podemos decir que es un buen dato porque si surge una contingencia imprevista, se puede hacer frente con gran solvencia. Este dato, viene de la venta de inmovilizado como vemos en el balance y por el propio funcionamiento de la autoridad Portuaria.

Como hay una excesiva liquidez, debería de mirarse diversas posibilidades para poder invertir, sea inmovilizado, productos bancarios etc.....

Análisis financiero a largo plazo:

Aquí el valor es muy alto, su activo vale 111 veces más que el valor de los fondos ajenos,

En lo que respecta a su endeudamiento general y su inverso, autonomía financiera, nos muestra una situación de nula dependencia del exterior. Observando la estructura de la deuda, vemos que la "mayor" parte del peso de la deuda es al corto plazo. En 2013, nos muestra que la autoridad portuaria de Santander, ha incrementado su decidida política de autofinanciación.

Observamos que la empresa tiene suficiente potencia para generar recursos en el desarrollo de su actividad. Los beneficios antes de intereses e impuestos así como los beneficios netos tienen un crecimiento importante en 2013, propiciando un incremento tanto del cash-flow de la explotación como de los recursos generados netos, capacidad de autofinanciación y cash-flow de la empresa.

Análisis económico:

El margen del beneficio neto sobre las ventas se incrementa considerablemente, pasando de un 1,79% hasta un 14,42 %, siendo un dato positivo para la empresa. El EBITDA aunque desciende de un año a otro cerca de 300 miles de €, es un dato bueno ya que es bastante alto. Esto se debe a que eliminamos las amortizaciones y los gastos de personal para su cálculo, cuando son los que mayor peso tiene en los gastos totales. Por este motivo, este dato no es necesariamente sinónimo de buena gestión empresarial, siendo necesario realizar su análisis de forma conjunta con otros aspectos de la empresa,

Como podemos comprobar los gastos de amortización son bastantes altos, un 43 % del total en 2012, pasando a un 38 % en 2013.

Los gastos financieros en 2012 y 2013 no representan casi nada, por lo que apenas se podrán deducir en el impuesto sobre Beneficios de la entidad, no suponiendo apenas un ahorro en vía impuestos.

El BAII, crece de un año al otro, este dato nos muestra una fase anterior al beneficio neto que nos informa sobre el resultado de la actividad de autoridad portuaria del puerto de Santander después de descontar de los ingresos los distintos consumos y gastos pero sin tener en cuenta la estructura financiera de la entidad ni los impuestos existentes.

Ahora viene lo realmente preocupante de la autoridad portuaria y es que, el margen de seguridad es negativo, ya que el umbral de rentabilidad es más alto que los ingresos por ventas en ambos años. Esto se debe al gran peso de los costes fijos para el desarrollo de la actividad (amortizaciones y gastos de personal mayormente) que lastra la actividad económica.

Y para finalizar, el grado de apalancamiento operativo, se ha reducido del 48,30 una cifra extremadamente alta a un 6,02 en 2013, que también nos indica que es una cifra bastante alta. Por lo que deducimos que esta empresa opera con mayor riesgo debido a sus altos costos fijos, pero cuando consiga alcanzar su punto de equilibrio se beneficiará con mayor utilidad, ya que sus costes variables son menores.

La rentabilidad financiera es casi nula, aunque mejore ínfimamente en 2013.

La situación de ambas rentabilidades ($RF > RE$) muestra que la empresa tiene un apalancamiento financiero positivo, aunque realmente el valor se aproxima de una manera al 0, por lo que cualquier variación en resultados no va a repercutir en la rentabilidad financiera.

Esta situación de la rentabilidad de la empresa, nos aconseja que no debe invertirse en seguir una política de expansión, sino que debe de explotar los recursos disponibles por la autoridad portuaria del puerto de Santander, o en su defecto debe de mirarse otras opciones para financiarse, recursos ajenos.

Conclusiones

Tras estudiar su balance de situación, cuenta de pérdidas y ganancias, estados de flujo de efectivos y sus correspondientes ratios tanto financiero y económicos.

Podemos observar una serie de circunstancias a tener muy en cuenta.

El beneficio que se da en el 2013, es debido a ingresos excepcionales y por ingresos de valores negociables. Por este motivo, tenemos un margen de seguridad negativo.

Los altos costes fijos que soporta la empresa en amortizaciones y gastos de personal nos lleva a pensar que el puerto de Santander está infrautilizado en sus instalaciones, por lo que deberían de intentar por todos los medios aumentar sus ingresos por ventas. Asegurándose más líneas de embarque y desembarque de pasajeros, que redundara en el beneficio del propio puerto y del sector hostelero y comercial de la ciudad de Santander. Descargas de mercancías para las empresas, por lo que debiera de intentar aumentar su influencia sobre las empresas del área más próximo, así como ver los accesos hacia el puerto desde diferentes puntos, tiene las infraestructuras necesarias para el envío y llegada de las mercancías correspondientes...

Conseguir acuerdos con las entidades gubernamentales correspondientes.

En definitiva, buscar una mayor explotación del puerto ya que tiene capacidad suficiente para poder ofertar más.

También los altos costes fijos son debido a la propia naturaleza de la empresa, debido a que se necesita grandes extensiones de terrenos y construcciones para el desempeño de la actividad.

Viendo que los datos del personal son todos trabajadores fijos, debería de tener algún trabajador eventual para asumir menos coste en épocas de contracción de la explotación.

Por otro lado, vemos que sus Fondos propios son muy altos y su Pasivo corriente y no corriente es muy bajo, en este sentido cabe destacar, que debe de mirar otras maneras de financiarse, ver si puede tener menor coste el financiarse externamente que en vez de capital y las reservas para futuras operaciones.

Este último dato para la empresa es bastante bueno, porque en época actual de crisis puede hacer frente a las deudas con su propio patrimonio, con un grado de autonomía del 99 %. Es decir, estamos ante una empresa muy capitalizada y que se puede endeudar sin tener riesgo aparente.

Para finalizar, si la autoridad portuaria del Puerto de Santander consigue tener una mayor explotación de sus instalaciones, sin tener que aumentar dichas instalaciones. Podrá conseguir unos grandes resultados, ya que como es obvio, la amortización irá decreciendo, bajando así el alto valor de los costes fijos y sus ingresos por ventas aumentarán, haciendo que los ratios calculados anteriormente mejoren.

Con los resultados dados, lo conveniente sería que la empresa repartiera dividendos cada vez que haya beneficios, a consecuencia de que su patrimonio neto es muy elevado y no necesita autofinanciarse.

6.- BIBLIOGRAFÍA

- Apuntes de la asignatura Contabilidad Analítica y de Gestión. Gemma Hernando
- Estudio del hinterland del puerto de Santander: La Relevancia de Castilla y León y Madrid para la economía. Ingrid Mateo, Pablo Coto, José Villaverde
- Informe de Gestión de la Autoridad Portuaria de Santander 2013
- La economía de Cantabria: Diagnóstico estratégico. La Caixa
- Impacto económico portuario: Metodología para su análisis y aplicación al puerto de Santander (Diversos años). Pablo Coto y José Villaverde
- www.icanes.es
- Plan estratégico de Santander 2010-2020. Ayuntamiento de Santander.
- Memoria Anual del Puerto de Santander año 2013.
- Datos Macro
- Servicios Sociales Cántabros