



**GRADO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE  
EMPRESAS**

**CURSO ACADÉMICO 2016/2017**

**TRABAJO FIN DE GRADO**

Mención en Negocio Internacional

**TÍTULO**

Análisis económico-financiero del sector de transporte  
marítimo y por vías navegables interiores en 2014 y 2015  
en España

Economic and financial analysis of the maritime transport  
and inland waterway sector in 2014 and 2015 in Spain

**AUTOR**

Juan Gutiérrez Gómez

**DIRECTOR**

Jaime Llano Serdio

**FECHA: Junio 2017**

## Contenido

<b>1 RESUMEN</b> .....	4
<b>ABSTRACT</b> .....	5
<b>2 INTRODUCCIÓN</b> .....	6
<b>3 ANÁLISIS DEL SECTOR</b> .....	8
<b>3.1 DESCRIPCIÓN DEL SECTOR</b> .....	8
<b>3.2 INFLUENCIA DEL SECTOR EN ESPAÑA</b> .....	11
<b>4 METODOLOGÍA</b> .....	15
<b>4.1 ELECCIÓN DE LA MUESTRA DEL ESTUDIO</b> .....	15
<b>4.2 FÓRMULAS DE LOS RATIOS DEL ANÁLISIS DEL SECTOR</b> .....	15
<b>5 ANÁLISIS ECONÓMICO Y FINANCIERO DEL SECTOR</b> .....	17
<b>5.1 PRINCIPALES PARTIDAS DE LA CUENTA DE RESULTADOS</b> .....	17
<b>5.2 RENTABILIDADES</b> .....	18
<b>5.2.1 Rentabilidad Económica</b> .....	18
<b>5.2.2 Rentabilidad Financiera</b> .....	19
<b>5.2.3 Apalancamiento Financiero</b> .....	20
<b>5.3 LIQUIDEZ Y SOLVENCIA</b> .....	20
<b>5.3.1 Ratio de Liquidez</b> .....	20
<b>5.3.2 Ratio de Solvencia</b> .....	21
<b>5.3.3 Fondo de Maniobra</b> .....	22
<b>5.4 ENDEUDAMIENTO Y AUTONOMÍA FINANCIERA</b> .....	23
<b>5.4.1 Ratio de Endeudamiento</b> .....	23
<b>5.4.2 Ratio de Autonomía Financiera</b> .....	24
<b>6 CONCLUSIÓN</b> .....	26
<b>7 BIBLIOGRAFÍA</b> .....	28

## ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS

Gráfico 3.1 Mercancías movidas (millones de TEU's) de los 10 puertos marítimos más importantes del mundo en el año 2015.....	10
Gráfico 3.2 Mercancías transportadas (miles TEU) de las 10 mejores empresas del sector en el año 2016 .....	11
Gráfico 3.3 Buques registrados por empresa (año 2016) de las 10 mejores empresas del sector .....	12
Gráfico 3.4 Volumen de mercancías movidas (millones de toneladas) de los 10 puertos marítimos europeos más importantes en el año 2015.....	13
Gráfico 3.5 Mercancías transportadas (millones de TEU) de los 10 mejores puertos europeos en el año 2015.....	14
Tabla 4.1 Fórmulas empleadas en el estudio económico-financiero .....	16
Tabla 5.1 Cuentas de resultados medias del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores.....	17
Tabla 5.2 Rentabilidad Económica media del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores.....	18
Tabla 5.3 Numero de empresas según intervalos en la Rentabilidad Económica.....	18
Tabla 5.4 Rentabilidad Financiera media del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores.....	19
Tabla 5.5 Numero de empresas según intervalos en la Rentabilidad Financiera.....	19
Tabla 5.6 Apalancamiento Financiero medio del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores.....	20
Tabla 5.7 Ratio de Liquidez medio del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores.....	21
Tabla 5.8 Numero de empresas según intervalos en el Ratio de Liquidez.....	21
Tabla 5.9 Ratio de Solvencia medio del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores.....	22
Tabla 5.10 Fondo de Maniobra medio del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores.....	22
Tabla 5.11 Numero de empresas según intervalos en el Fondo de Maniobra.....	23
Tabla 5.12 Ratio de Endeudamiento medio del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores.....	23
Tabla 5.13 Numero de empresas según intervalos en el Ratio de Endeudamiento.....	24
Tabla 5.14 Ratio de Autonomía Financiera medio del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores .....	25
Tabla 5.15 Numero de empresas según intervalos en el Ratio de Autonomía Financiera.....	25

## **1 RESUMEN**

El objetivo del presente trabajo final de carrera es la realización de un análisis económico y financiero del sector transporte marítimo y por vías navegables interiores, el estudio se ha realizado a ámbito nacional, siendo España el país seleccionado.

Para conseguir este objetivo de la manera más satisfactoria posible primero se realizará una breve descripción del sector escogido a nivel internacional y de la misma manera de nuestro país, que nos servirá como introducción.

Después se explicara de manera resumida como se ha realizado la elección de la muestra que más tarde será analizada y las fórmulas de los ratios que serán calculados en el siguiente apartado, esto se mostrará con una pequeña explicación teórica de cada ratio.

Una vez finalizado ese apartado se llevara a cabo el estudio económico y financiero del sector, que es lo más importante de este trabajo, en el que se realizarán ratios tanto económicos como financieros de todas las empresas seleccionadas para el estudio (360 empresas). Se estudiarán y comentarán los resultados de los ratios de liquidez y solvencia, del nivel de endeudamiento, la autonomía financiera a medio y largo plazo y las rentabilidades tanto económica como financiera, entre otros. El citado estudio se ha realizado para los años 2014 y 2015.

Para finalizar se realizarán unas conclusiones sobre los resultados más destacados o más alarmantes del sector y se ofrecerán ciertas medidas de mejora en caso de que algún resultado sea muy desfavorable.

## **ABSTRACT**

The objective of this final work is to carry out an economic and financial analysis of the maritime transport sector and inland waterways, the study has been carried out at a national level, with Spain being the country selected.

In order to achieve this objective in the most satisfactory way, first will be made a brief description of the chosen sector at the international level and in the same way as our country, which will serve as an introduction.

Then we will explain in a summarized way in which the choice of the sample that was later analyzed and the formulas of the ratios to be calculated in the next section, this will be shown with a small theoretical explanation of each ratio.

Once this section is finished, will be carried out the economic and financial study of the sector, which is the most important aspect of this work, in which will be realized both economic and financial ratios of all the companies selected for the study (360 companies). The results of the liquidity and solvency ratios, the level of indebtedness, the medium and long-term financial autonomy and the economic and financial profitability, among others, will be studied and discussed. The aforementioned study has been carried out for the years 2014 and 2015.

Finally, conclusions will be made on the most salient or most alarming results of the sector and certain improvement measures will be offered in the event of any very unfavorable outcome.

## 2 INTRODUCCIÓN

En este proyecto analizaremos la situación económica y financiera del sector del transporte marítimo y por vías navegables interiores para los años 2014 y 2015 en España. Este sector a su vez engloba muchos subsectores como el transporte de pasajeros, el transporte de mercancías marítimas... Estos subsectores no los comentaremos individualmente ya que los analizaremos a todos como su conjunto dentro del sector escogido para el estudio. Este sector destaca por tener un gran nivel empresarial y que se adapta con bastante facilidad a las innovaciones tanto tecnológicas como logísticas, que es un aspecto muy importante hoy en día.

Además el sector tiene un peso fundamental dentro de la economía española dado su localización estratégica y porque impulsa tanto actividades de comercio o industria como de turismo lo que mejora la competitividad de nuestro país especialmente a nivel europeo. Esto lo comentaremos más detalladamente en el apartado 3.2 de este trabajo.

El trabajo que se ha realizado se podría dividir estructuralmente en dos claros apartados, una parte donde hablaremos del sector del transporte marítimo tanto a nivel internacional como nacional, en este apartado se podrá ver características del sector, se citaran y explicarán los puntos estratégicos y las zonas más importantes del mundo en este sector, se citaran las empresas más importantes a nivel mundial aportando datos y explicados mediante gráficos, se explicará la importancia de este sector en nuestro país, se podrán ver las diferencias entre nuestro país y las potencias mundiales para saber que tal está colocado España en este sector, entre otras cosas. Y la otra parte será donde explicaremos el estudio económico y financiero del sector analizando cada ratio seleccionado para la muestra de empresas escogida, que ha sido de 360 empresas españolas durante los años 2014 y 2015.

Para la parte del análisis, explicaremos como se ha realizado la obtención de la muestra escogida explicando la base de datos empleada para la obtención de los resultados, así como los filtros que se han realizado hasta obtener la muestra de 360 empresas. Para la obtención de esta muestra de empresas hemos utilizado la conocida base de datos SABI o Sistema de Análisis de Balances Ibéricos, que recoge los datos de todas las empresas de España y Portugal, realizando una serie de filtros hasta obtener la muestra definitiva. Algunos de los filtros que hemos realizado han sido la localización de las empresas, la actividad empresarial, los años del estudio... Todo esto se explica con más detalle en el apartado 4.1 del trabajo.

Es importante citar que el verdadero objetivo de este trabajo es el análisis económico y financiero de este sector durante los años 2014 y 2015 donde se analizará la liquidez y solvencia de las empresas, el endeudamiento y la autonomía financiera de las mismas, y para terminar las rentabilidades tanto económicas como financieras. Además, estudiaremos los resultados por intervalos viendo el número de empresas y el porcentaje para cada año, lo que nos facilitará el estudio y las explicaciones posteriores. Los años escogidos han sido los citados debido a que eran los datos más actualizados en la base de datos y los únicos que nos aportaban suficientes datos como para poder realizar todos los ratios requeridos para el análisis.

Para terminar, sacaremos nuestras propias conclusiones viendo los resultados obtenidos sobre el sector del transporte marítimo y otras vías navegables para los años citados y se darán medidas que se podrían aplicar en el futuro en caso de que alguno o varios de los resultados sean muy desfavorables.

### 3 ANÁLISIS DEL SECTOR

#### 3.1 DESCRIPCIÓN DEL SECTOR

El sector del transporte marítimo y por vías navegables interiores tiene como principal función realizar cualquier actividad de transporte tanto de personas (pasajeros) como de mercancías (sólidas, líquidas o gaseosas) de un punto de partida hasta uno de llegada, pero siempre por mar, lago o río. Hoy en día, se puede afirmar que el transporte de pasajeros por vía marítima ha perdido mucho peso debido al transporte aéreo concretamente a la aviación comercial. Este tipo de transporte subsiste gracias a los conocidos cruceros turísticos o a travesías cortas entre países cercanos o entre regiones del mismo país.

También cabe destacar que el transporte marítimo es un negocio internacional por su naturaleza y por las características del medio, pero también existe el cabotaje que se define como transporte marítimo entre diferentes puntos de un mismo territorio sin abandonar el propio país. Un ejemplo de cabotaje sería viajar de Valencia a Mallorca o viceversa en un barco.

El transporte marítimo tiene una serie de ventajas como son:

- La gran capacidad de almacenar: se puede afirmar que los buques son el medio de transporte que permite albergar mayor cantidad de mercancías en comparación a los aviones, o cualquier vehículo de transporte terrestre.
- Los costes competitivos: en este sector los costes son mucho más económicos y competitivos que en cualquier otro, así todo podría haber problemas con recargos derivados del combustible o gastos de reparaciones, pero aun así sería la forma más barata de transportar mercancías a largas distancias.
- La estabilidad y la flexibilidad: en otros medios de transporte como los aviones las condiciones climatológicas pueden afectar a los envíos o retrasarlos, pero en los buques esos problemas se resuelven con mayor rapidez y además en los buques se puede cargar todo tipo de mercancía lo que lo hace el medio de transporte más económico y fiable.

Por otro lado este transporte también tiene una serie de desventajas, como son:

- La mala accesibilidad de los puertos: en ciertos países se ha podido observar que no están bien preparados para este tipo de transporte debido a sus malas infraestructuras o su difícil acceso a la zona de descarga y esto puede provocar retrasos o pérdidas de mercancías.
- La velocidad de los desplazamientos: los buques tardan bastante más tiempo que los aviones o los trenes en llegar a su destino y eso a veces provoca incomodidad en los destinatarios.

Como ya hemos comentado el transporte marítimo es el principal modo de realizar comercio a nivel internacional y según datos obtenidos de diferentes Webs recalca más del 80% del comercio internacional de transporte de mercancías. A nivel mundial los principales focos de este tipo de transporte son Occidente y las economías asiáticas destacando China y los países del sudeste asiático.

En cuanto a los principales puertos marítimos del mundo, hay que destacar que del top 20 hay 15 puertos que se encuentran en Asia y concretamente en China y la costa este como ya hemos citado anteriormente. Lo más llamativo de este dato es que ninguno de ellos estaba en el top 15 antes de 1995 y hoy en día copan el top 10. Se puede afirmar que la entrada en el comercio mundial y la importancia internacional de los países asiáticos se ha producido a una gran velocidad y sobretodo en este siglo.

Según estos datos no es de extrañar que dentro de los 20 principales puertos marítimos del mundo encontremos uno o más de un puerto de los llamados “Cuatro Tigres Asiáticos” como son China, Singapur, Corea del sur y Taiwán. Estos países tienen algunos de los puertos marítimos más importante del mundo colocados en el top 10.

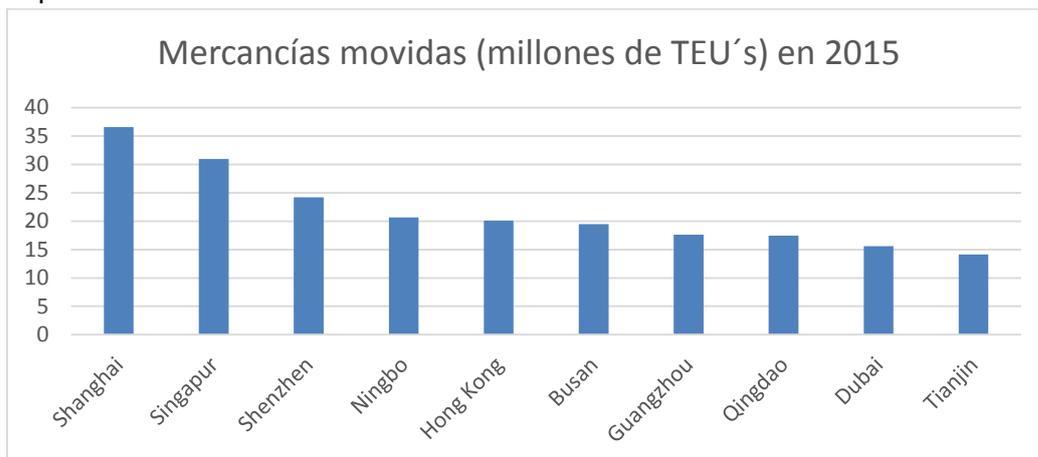
Entre todos ellos hay que destacar dos puertos fundamentales hoy en día en el sector del transporte marítimo, como son:

- El puerto de Shanghái que es el más grande de China y el más importante del mundo en volumen de mercancías transportadas y es considerado como el de mayor actividad del mundo.
- El puerto de Singapur por el que cada año pasa un cuarto de la carga portuaria del mundo además de la mitad del petróleo mundial. Este puerto destaca por estar conectado con más de 600 puertos en 123 países, lo cual lo coloca como uno de los puntos estratégicos más importantes del mundo en este sector.

Estas clasificaciones se realizan basándose en TEU's que es la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor típico de todas las empresas navieras por lo tanto todas las empresas deben tener los mismos tipos de contenedores. Para considerar una TEU los contenedores tienen que ser de 20 pies y con un volumen interno de 33 metros cúbicos. A continuación, podemos observar los volúmenes de transporte en miles de TEU y la flota de buques de la que disponen las empresas que lideran el ranking en este sector.

A continuación se enumeran los 10 principales puertos del mundo por volumen de contenedores en el año 2015 en donde podremos observar la diferencia que existe entre los puertos citados y el resto.

Gráfico 3.1 Mercancías movidas (millones de TEU's) de los 10 puertos marítimos más importantes del mundo en el año 2015



*Fuente: elaboración propia a partir de datos extraídos de la web sector marítimo*

Como podemos observar en el gráfico anterior se aprecia claramente el dominio de las potencias del sudeste asiático, ya que son 9 puertos de los 10 del ranking exceptuando el puerto de Dubái de Oriente Medio que es el único que resiste a las potencias del este asiático en este sector.

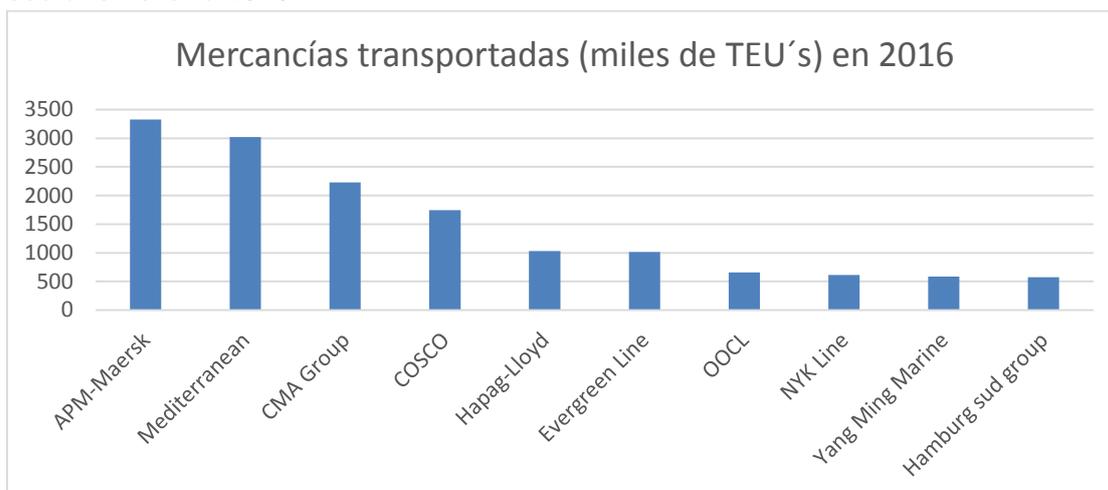
En cuanto a las empresas más influyentes a nivel mundial cada año hay cambios de posición de cada compañía en un hipotético ranking, pero lo que está claro es que desde el año 2009 hay 10 empresas navieras que destacan sobre el resto. A continuación citaremos las cinco primeras del ranking del 2016:

- La empresa danesa A.P. Moller-Maersk.
- La empresa suiza Mediterranean Shipping.
- La empresa francesa CMA CGM Group.
- La empresa china COSCO Shipping.
- La empresa alemana Hapag-Lloyd Group.

Como podemos ver a diferencia de los puertos marítimos las empresas que dominan este sector son mayoritariamente europeas, lo que nos lleva a pensar que puede que estos países asiáticos se hayan concentrado en mejorar y fortalecer sus puntos estratégicos y no en crear empresas navieras desde cero o mejorarlas.

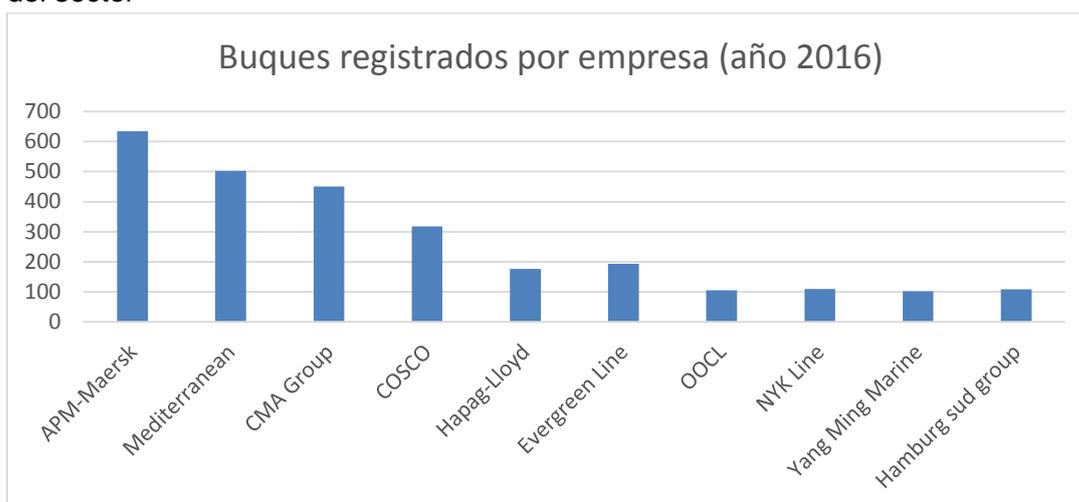
A continuación, podemos observar los volúmenes de transporte en miles de TEU y la flota de buques de la que disponen las empresas que lideraron el ranking en este sector en el año 2016.

Gráfico 3.2 Mercancías transportadas (miles TEU) de las 10 mejores empresas del sector en el año 2016



Fuente: elaboración propia a partir de datos extraídos de la web Alphaliner

Gráfico 3.3 Buques registrados por empresa (año 2016) de las 10 mejores empresas del sector



Fuente: elaboración propia a partir de datos extraídos de la web Alphaliner

### 3.2 INFLUENCIA DEL SECTOR EN ESPAÑA

La excelente situación geográfica de la que dispone nuestro país y las fuertes inversiones que se han realizado en los últimos años en lo que a infraestructuras marítimas se refiere hacen que el sector del transporte marítimo se haya vuelto esencial para nuestro país. Además España se ve beneficiada por sus más de 8.000 km de costa teniendo salidas hacia dos de las redes marítimas internacionales más importantes como son el mar mediterráneo y el océano atlántico. También se ve beneficiada por estar unida a Europa por vías terrestres lo que ha permitido realizar acuerdos tanto marítimos como terrestres, de importación y exportación, con países como Francia o Alemania y esto ha sido muy beneficioso para los puertos españoles y para la economía del país.

Según el Ministerio de Fomento en el año 2014 España contaba con cinco puertos dentro de los 125 más influyentes del mundo. Se tratan del puerto de Valencia, del puerto bahía de Algeciras, del puerto de Barcelona, del puerto de Las Palmas y del de Bilbao.

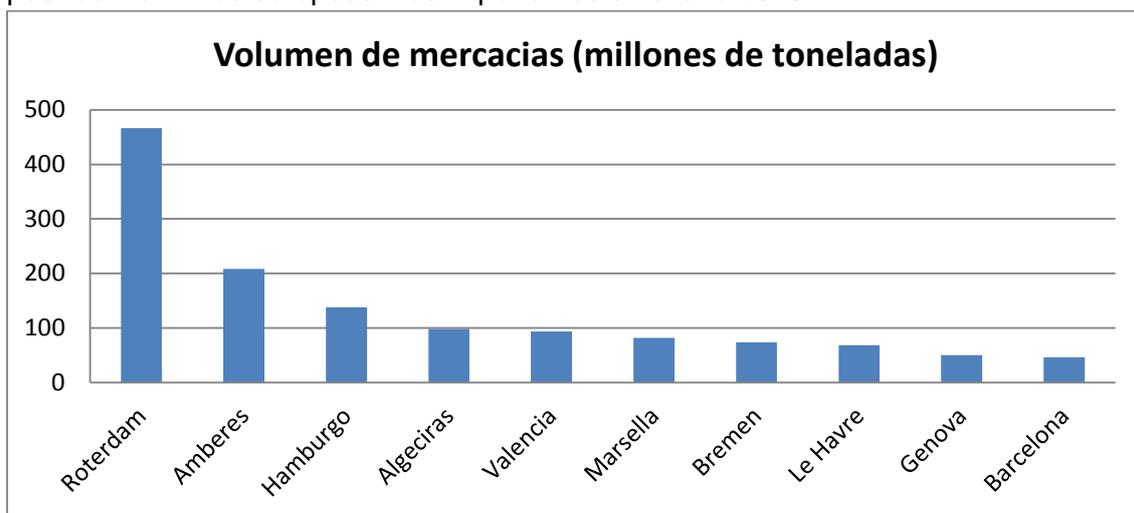
Por todo lo mencionado y las grandes inversiones de los últimos años España se ha colocado como la tercera potencia de Europa en el sector marítimo y la número 11 del mundo solo por detrás de Francia, Alemania y las grandes potencias asiáticas. Cabe destacar que España comparte con Japón el privilegio de ser el tercer país que más puertos marítimos incluye entre los 125 más influyentes.

Como ya comentamos en el apartado anterior a la cabeza de la clasificación se encuentran los puertos de China que en el año 2014 ocupaban el 34% del total en movimiento de contenedores, lo que equivaldría a unos 179 millones de TEU aproximadamente, le seguiría EE.UU que pese a no colocar ningún puerto entre los 10 mejores como pudimos observar sí que consiguen generar un gran movimiento de mercancías, concretamente de unos 40 millones de TEU que serían un 7,5% del total movido en el mundo. En cuanto a nuestro país, España se coloca en el puesto 11 de esta clasificación con un movimiento total de 12,1 millones de TEU y como el tercer país en el ranking europeo solo por detrás de Holanda y Alemania. Como podemos ver a pesar de estar lejos de los números de China o EE.UU podemos decir que España se postula como un referente en el transporte marítimos internacional y como una gran potencia en Europa.

En el año 2014 el puerto español más importante, en cuanto al transporte de mercancías, es el localizado en Valencia que ocupa el 5 puesto a nivel europeo y el 30 nivel mundial siendo el N°1 dentro del Mar Mediterráneo, además el puerto de la bahía de Algeciras se sitúa como el N°2 del Mar Mediterráneo y el 34 a nivel mundial. Por otro lado destaca el puerto de Barcelona por su gran referencia en el ámbito de los cruceros y de transporte marítimo de pasajeros siendo uno de los mejores del mundo.

A continuación se enumeran los 10 principales puertos de Europa por volumen de contenedores movidos en el año 2015 en donde podremos observar la diferencia que existe entre los mejores puertos europeos y los españoles.

Gráfico 3.4 Volumen de mercancías movidas (millones de toneladas) de los 10 puertos marítimos europeos más importantes en el año 2015

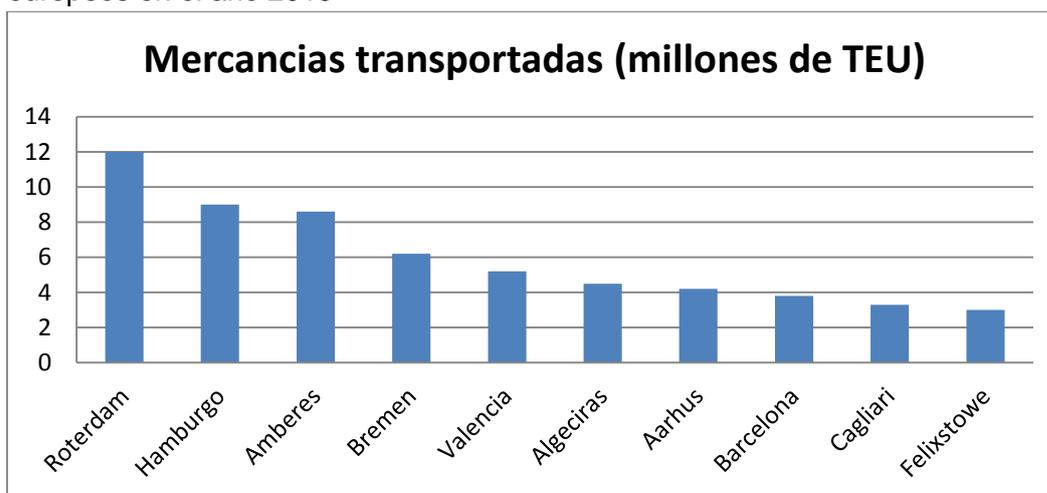


Fuente: elaboración propia a partir de datos extraídos de la web sector marítimo

Como podemos ver en el gráfico anterior el puerto de Róterdam es el más influyente en Europa con mucha diferencia respecto al resto dado que le saca al segundo una diferencia de más de 200 millones de toneladas movidas en el año 2015. También podemos ver que los puertos españoles de Algeciras y de Valencia se encuentran en una buena posición respecto a los demás del ranking y que no están tan lejos del puerto de Hamburgo.

Por otro lado, mostramos otro gráfico de los 10 principales puertos de Europa por mercancías transportadas en millones de TEU en el año 2015 en donde podremos observar como hay cambios en la clasificación anterior dado que no todas las mercancías se consideran 1 TEU como explicamos en el apartado 3.1.

Gráfico 3.5 Mercancías transportadas (millones de TEU) de los 10 mejores puertos europeos en el año 2015



Fuente: elaboración propia a partir de datos extraídos de la web sector marítimo

A diferencia del anterior gráfico observamos que han aparecido nuevos puertos como el de Aarhus, Cagliari o Felixstowe y han desaparecido Marsella o Le Havre. También

vemos como tomando de muestra solo la medida TEU los resultados están más parejos y no hay tanta diferencia entre unos puertos y otros y los puertos españoles ganan más fuerza respecto al anterior gráfico, además cabe destacar que el puerto de Róterdam sigue destacado pero la diferencia se reduce ante el mayor posicionamiento que ganaría el puerto de Hamburgo. Lo más llamativo de esta comparación de los dos gráficos es que los 3 puertos españoles más importantes no ceden terreno sino que se acercan a los mejores puertos de Europa y afianza su posición dentro del sector.

Cabe destacar que de los millones de contenedores movidos por los puertos españoles mencionados anteriormente más del 60% fueron de paso, lo que significa que la oferta de este sector en nuestro país continua siendo de las más importantes dentro de las principales rutas marítimas.

Económicamente hablando según el Ministerio de Fomento la actividad portuaria aporta a nuestro país un valor añadido anual de más de 9.000 millones de euros y que a su vez todos los puertos del país generan más de 100.000 empleos directos y casi 300.000 si le sumamos los inducidos. Además, se ha documentado que por los puertos nacionales pasan alrededor del 85% de las importaciones y el 60% de las exportaciones, lo que representa el 53% del comercio exterior de nuestro país con la Unión Europea y el 96% con países fuera de Europa.

## **4 METODOLOGÍA**

### **4.1 ELECCIÓN DE LA MUESTRA DEL ESTUDIO**

El sector escogido para este estudio con el paso de los años se ha vuelto muy demandado y cada año que pasa aparecen más empresas de las que desaparecen.

En el año 2015, que como ya veremos es el último analizado en este trabajo, había más de 1100 empresas que se dedicaban a esta actividad principalmente focalizadas en la costa mediterránea de nuestro país.

Para la obtención de la muestra de empresas hemos utilizado la conocida base de datos SABI o Sistema de Análisis de Balances Ibéricos que recoge los datos de todas las empresas de España y Portugal. Para escoger la muestra más simplificada y con mejores datos posibles realizamos dos filtros en la base de datos que son:

- Región/país: para el análisis de este trabajo se han utilizado únicamente datos en nuestro.
- Actividad según el CNAE: en este apartado seleccionamos el sector del transporte marítimo y por vías navegables interiores (CNAE 50).

Tras realizar estos dos filtros obtuvimos una lista de 1181 empresas a las que tuvimos que realizar posteriores filtros como los años que escogimos para el análisis (2014 y 2015) obtuvimos una muestra más reducida de 754 empresas. A continuación realizamos una eliminación de todas aquellas empresas que no aportaban datos concluyentes al estudio, hasta la obtención de la muestra final analizada que fue de 360 empresas a nivel nacional.

Tras obtener la muestra de empresas mencionada introducimos en la base de datos todos aquellos ratios que utilizaremos para realizar nuestro análisis que son:

- Las rentabilidades económicas y financieras
- Los ratios de liquidez y solvencia
- La autonomía financiera y el endeudamiento
- El apalancamiento financiero y el fondo de maniobra

Tras esto ya obtuvimos todos los datos necesarios para realizar el análisis que más adelante explicaremos.

### **4.2 FÓRMULAS DE LOS RATIOS DEL ANÁLISIS DEL SECTOR**

Como acabamos de mencionar tuvimos que introducir en la base de datos del SABI todos aquellos ratios que necesitamos para nuestro análisis y a continuación a modo de resumen vamos a mostrar las formulas con las que se calcularían esos ratios si la base de datos no nos hubiese facilitado todos los datos necesarios para nuestro análisis económico y financiero.

Tabla 4.1 Fórmulas empleadas en el estudio económico-financiero

<b>Fórmulas del estudio</b>	
<b>Rentabilidad Económica</b>	<b>BAll/Activo total</b>
<b>Rentabilidad Financiera</b>	<b>Resultado del ejercicio/Fondos Propios</b>
<b>Ratio de liquidez</b>	<b>Activo Corriente/Pasivo Corriente</b>
<b>Ratio de solvencia</b>	<b>Activo Total/Pasivo Corriente</b>
<b>Ratio de endeudamiento</b>	<b>Pasivos/Patrimonio Neto</b>
<b>Autonomía Financiera</b>	<b>Patrimonio Neto/Pasivos</b>
<b>Apalancamiento Financiero</b>	<b>Rentabilidad Financiera/Rentabilidad Económica</b>
<b>Fondo de Maniobra</b>	<b>Activo Corriente - Pasivo Corriente</b>

*Fuente: elaboración propia*

## 5 ANÁLISIS ECONÓMICO Y FINANCIERO DEL SECTOR

El análisis económico y financiero que vamos a realizar muestra la información básica y necesaria para conocer la situación del sector transporte marítimo y por vías navegables interiores durante el periodo de tiempo escogido, que en este caso son los años 2014 y 2015. El tiempo del estudio ha sido este porque son los últimos años en los que hay constancia en el SABI de datos suficientes como para realizar un estudio de estas características.

Como ya hemos comentado las magnitudes que serán analizadas son las rentabilidades, la liquidez y solvencia, el endeudamiento y autonomía financiera, el apalancamiento financiero y el fondo de maniobra.

### 5.1 PRINCIPALES PARTIDAS DE LA CUENTA DE RESULTADOS

En este apartado analizaremos las principales cuentas de resultados que podemos obtener de la base de datos SABI que son: el importe neto de cifra de ventas, el resultado del ejercicio y el margen de beneficio de la empresa.

El importe neto de cifra de ventas se obtiene deduciendo del importe generado por las ventas o por cualquier otro ingreso que tenga que ver con la actividad de la empresa el importe de cualquier descuento, el IVA y otros impuestos relacionados con las ventas o con esos ingresos.

El resultado del ejercicio o resultado contable es la diferencia entre los gastos y los ingresos registrados en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio de una empresa.

El margen de beneficio es la diferencia del precio de venta sin IVA de un producto y los costes de producción de ese producto.

Tabla 5.1 Cuentas de resultados medias del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores en miles de euros

	2014	2015
Importe Neto Cifra De Ventas	38.495	29.596
Resultado Del Ejercicio	449	1.183
Margen De Beneficio	19%	38%

Fuente: elaboración propia con datos extraídos de la base de datos SABI

En la anterior tabla podemos observar la media del sector en los dos años analizados y cabe destacar que en el año 2015 las empresas han obtenido un importe neto de la cifra de ventas menor que en el 2014, pero el margen de beneficio ha sido el doble, 38% frente al 19%, por lo tanto las empresas han obtenido el doble de beneficios por los productos vendidos pese a vender menos ese año. Esto ha podido ser provocado por que las empresas en el año 2014 tendrían unos gastos mucho mayores que en el 2015 y habría provocado que pese a obtener unas ventas mucho mayores, tanto el resultado del ejercicio medio como el margen de beneficio medio hayan sido el doble en el siguiente año.

## 5.2 RENTABILIDADES

### 5.2.1 Rentabilidad Económica

La rentabilidad económica es considerada como la rentabilidad de las inversiones totales de una empresa, ya que se compara los beneficios obtenidos antes de interés e impuesto (BAII) de todas las actividades realizadas por una empresa con el activo total de la misma, que constituye todas aquellas inversiones realizadas en esas actividades. Por ese motivo este tipo de rentabilidad sirve para decidir si es conveniente realizar una inversión y las formas en las que habría que financiar dichas inversiones.

Tabla 5.2 Rentabilidad Económica media del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores

Rentabilidad Económica (media del sector)	
2014	2.09%
2015	-1.04%

Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI

En la anterior tabla podemos observar la media del sector en los dos años analizados y como observamos en el 2014 la rentabilidad fue positiva con más de un 2%, lo que significa que las empresas del sector generaban un rendimiento positivo de las inversiones que realizaban, concretamente por cada euro invertido en el sector se generaban 0.0209 euros. En cambio, en el 2015 podemos ver que la rentabilidad ha caído hasta cifras negativas lo que ha derivado en que ese año las empresas no generasen rendimientos con sus inversiones, este dato puede venir provocado por tener un margen sobre ventas negativo.

Tabla 5.3 Numero de empresas según intervalos en la Rentabilidad Económica

Rentabilidad Económica (%)	2014	2015
< 0	87	119
0 - 0,5	4	25
0,5 - 1	6	20
> 1	263	196
<b>Número de empresas</b>	<b>360</b>	<b>360</b>

Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI

En la anterior tabla podemos ver según el número de empresas cuales han tenido resultados negativos y cuales positivos. Como se observa claramente en el año 2014 predominan las empresas con resultados positivos (>1) lo que explica que la rentabilidad económica media del sector sea la comentada anteriormente. Por otro lado, en el año 2015 se aprecia que hay más empresas con resultados positivos que negativos en esta magnitud, pero como sabemos que la media del sector para ese año fue negativa nos lleva a pensar que los datos de las empresas por debajo de 0 tuvieron ese año unos resultados en ventas muy desfavorables, y por tanto unas rentabilidades económicas muy negativas que afectaron al sector en su conjunto.

### 5.2.2 Rentabilidad Financiera

La rentabilidad financiera es considerada como la rentabilidad del accionista, ya que se comparan los resultados del ejercicio (BDI) y los fondos propios que engloban las aportaciones de los accionistas/socios entre otras partidas. Por esta razón esta magnitud es una de las más importantes para las empresas de cara a los socios porque si presenta datos desfavorables puede provocar una fuga de socios y por tanto pérdidas de capital, en cambio si los resultados son favorables para los socios puede generar una mayor inversión por los mismos y un aumento del patrimonio neto de la empresa.

Tabla 5.4 Rentabilidad Financiera media del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores

Rentabilidad Financiera (media del sector)	
2014	78.68%
2015	68.06%

Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI

En la anterior tabla podemos observar la media del sector en los dos años analizados y como observamos en ambos años los resultados han sido muy favorables para las empresas en término medio dado que generan rentabilidad para los socios. En el año 2014 se genera un 78.68% de rentabilidad lo que supondría que por cada 100€ aportado por los socios en forma de capital o de beneficios retenidos la empresa consigue generar 78.68€ de BAI, a lo largo del 2015 los accionistas puede que estén un poco menos satisfechos porque la rentabilidad ha disminuido en un 10%, pero aun así sigue generando unas rentabilidades muy favorables ya que es un 68.06% de media.

Tabla 5.5 Numero de empresas según intervalos en la Rentabilidad Financiera

Rentabilidad Financiera (%)	2014	2015
< 0	0	79
0 - 40	180	218
41 - 80	157	35
> 80	23	28
<b>Número de empresas</b>	<b>360</b>	<b>360</b>

Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI

En la anterior tabla podemos ver según el número de empresas cuales han tenido resultados negativos y cuales positivos en esta magnitud. Como se puede apreciar claramente en el año 2014 no hubo ninguna empresa del sector analizado por debajo del 0% y el grueso del análisis se concentra entre el 41% y el 80% lo que explica que la media del sector fuera tan elevada. En cambio, en el año 2015 ya podemos observar como hay una cantidad importante de las empresas analizadas con una rentabilidad financiera negativa lo que provoca esa bajada en la media del sector. Además, el grueso en ese año se coloca entre el 0% y el 40% lo que nos hace indicar

que los datos de las empresas con datos superiores son muy buenos para que la media del sector alcanzara el 68%.

Con estos datos se refuerza la teoría, explicada anteriormente, de que los socios de las empresas de este sector estuvieron muy satisfechos en ambos periodos, pero con mayor grado en el 2014.

### 5.2.3 Apalancamiento Financiero

El Apalancamiento Financiero es un efecto que se genera en la rentabilidad de las empresas que se produce por endeudarse para financiar una inversión. Una empresa puede utilizar financiación ajena o propia dependiendo de si su apalancamiento sea positivo o negativo, si el apalancamiento es positivo significa que la rentabilidad financiera es mayor que la rentabilidad económica y eso deriva en que la financiación de esa inversión pueda realizarse con recursos ajenos a la empresa. En cambio, si el apalancamiento es negativo, es decir que la rentabilidad financiera sea menor que la rentabilidad económica derivara en que esas inversiones se tendrán que financiar con recursos propios para realizar la inversión.

Tabla 5.6 Apalancamiento Financiero medio del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores

	2014	2015
Rentabilidad Financiera	78.68%	68.06%
Rentabilidad Económica	2.09%	-1.04%
Apalancamiento Financiero	AF > 1	AF < 1

Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI

En la tabla anterior observamos los cálculos comentados anteriormente sobre las rentabilidades y su resultado sobre el apalancamiento financiero. Como podemos ver en el año 2014 el apalancamiento financiero ha sido positivo, por tanto las empresas del sector analizado serían capaces de financiar sus inversiones mediante la financiación ajena porque el coste medio de su deuda sería menor que las rentabilidades de esas futuras inversiones. Esta opción siempre sería factible si se respeta unos límites de endeudamiento razonables. Sin embargo, en el año 2015 como ya hemos comentado la rentabilidad económica fue negativa y esto provoca un apalancamiento financiero negativo, es decir, que las empresas de este sector de media tendrían que financiarse sus propias inversiones con recursos propios debido a que acudir a la financiación ajena le supondría mayor riesgo.

## 5.3 LIQUIDEZ Y SOLVENCIA

### 5.3.1 Ratio de Liquidez

El ratio de Liquidez mide la capacidad de respuesta (dinero efectivo) que tienen las empresas para hacer frente a sus obligaciones de pago a corto plazo, es decir, que una empresa puede disponer de muchos recursos pero no disponer de una buena respuesta para convertirlos en efectivo y hacer frente a esos pagos.

Tabla 5.7 Ratio de Liquidez medio del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores

Ratio de Liquidez (media del sector)	
2014	4.99%
2015	21.74%

Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI

En la tabla anterior se observan las medias del sector para los años del estudio y se observa que en ambos casos su ratio de liquidez es óptimo. Se puede afirmar que estos resultados son óptimos o favorables porque son mayores que 1 y eso quiere decir que el activo corriente es más elevado que el pasivo corriente, y por tanto las empresas podrían hacer frente a esos pagos a corto plazo sin ningún problema.

Tabla 5.8 Numero de empresas según intervalos en el Ratio de Liquidez

Ratio de Liquidez (%)	2014	2015
0 – 0.5	72	71
0.51 – 1	65	65
1 – 2	94	110
> 2	129	114
<b>Número de empresas</b>	<b>360</b>	<b>360</b>

Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI

Como se puede ver en esta nueva tabla las empresas de este sector tiene una liquidez muy buena ya que la gran mayoría de las empresas estudiadas superan el factor 1. Por tanto este sector tiene una liquidez muy positiva y eso puede repercutir en que las empresas realicen mayores inversiones siempre y cuando mantengan estos datos de liquidez para poder seguir haciendo frente a sus obligaciones de pago.

### 5.3.2 Ratio de Solvencia

El ratio de Solvencia es muy similar al comentado anteriormente, ya que mide la capacidad financiera de la que disponen las empresas para pagar sus obligaciones. Si miramos las fórmulas citadas en este trabajo (apartado 4.2) la diferencia entre los ratios es que en el de solvencia se utiliza el activo total y no solo el corriente lo que supone que no solo hablemos de efectivo (ratio de liquidez), sino que también haya que incluir los recursos y los bienes de las empresas.

Tabla 5.9 Ratio de Solvencia medio del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores

Ratio de Solvencia (media del sector)	
2014	5.23%
2015	22.48%

Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI

Como observamos en la tabla los datos de este ratio son muy parecidos al ratio de liquidez explicado en el punto anterior y reafirman lo citado de que las empresas analizadas de este sector tienen una rápida respuesta y una garantía muy fiable a la hora de hacer frente a sus obligaciones de pago.

En este apartado no mostraremos una tabla con la distribución de las empresas mediante intervalos porque es idéntica a la tabla realizada en el apartado 5.2.1 Ratio de Liquidez.

### 5.3.3 Fondo de Maniobra

El fondo de maniobra o también llamado capital corriente total se define como todos aquellos recursos financieros que una empresa necesita para realizar las actividades corrientes de la misma. Como explicaremos a continuación el resultado de esta magnitud puede ser igual a cero o mayor y menor que cero, lo ideal para cualquier empresa es que este sea mayor que cero porque significará que el activo corriente está financiado con recursos a largo plazo.

Tabla 5.10 Fondo de Maniobra medio del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores

Fondo de Maniobra (media del sector)	
2014	1.439.747€
2015	1.580.432€

Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI

Como se puede observar en la tabla anterior la media del sector analizado es mayor que cero, lo que significa que las empresas de media tienen una situación ideal y que sus activos corrientes son mayores que sus pasivos corrientes. Por tanto, se puede afirmar que parte de sus activos están financiados con recursos a largo plazo pero no se puede saber con exactitud si esa financiación es propia o ajena.

La diferencia entre ambos años es bastante alta ya que en el 2015 el aumento ha sido de más de 100.000€ con respecto al año 2014. No se puede saber con exactitud pero es posible que ese aumento haya sido provocado por un aumento de las partidas del balance relacionadas con la actividad de la empresa como las existencias o los clientes, o por una disminución de las partidas de los proveedores. Esto habría provocado ese aumento del activo corriente de la empresa y por tanto aumentado el resultado del fondo de maniobra.

Tabla 5.11 Numero de empresas según intervalos en el Fondo de Maniobra

Fondo de Maniobra (€)	2014	2015
FM < 0	98	92
FM > 0	261	268
<b>Número de empresas</b>	<b>360</b>	<b>360</b>

Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI

Como se puede ver en la tabla anterior la gran mayoría de las empresas analizadas tienen un fondo de maniobra mayor que cero y se encuentran en una situación ideal como hemos comentado anteriormente.

Sin embargo cabe destacar que hay algunas empresas que se encuentran por debajo de cero en este cálculo realizado, esto supone, al contrario que en el anterior caso, que parte del activo corriente de las empresas está financiado a corto plazo. La situación de estas empresas es preocupante porque podrían tener serios problemas para hacer frente a sus deudas o incluso se podría dar el caso de llegar a una suspensión de pagos si la cifra es muy negativa.

## 5.4 ENDEUDAMIENTO Y AUTONOMÍA FINANCIERA

### 5.4.1 Ratio de Endeudamiento

El ratio de Endeudamiento mide la cantidad de dependencia que tienen las empresas respecto a sus deudas, es decir, compara los fondos propios de la empresa con las deudas contraídas mediante financiación ajena. Su cálculo como vimos en el apartado 4.2 es la relación entre los pasivos y el patrimonio neto.

Este ratio se puede dividir a su vez en otros dos ratios que son el ratio de endeudamiento a corto plazo y a largo plazo, en este trabajo nos vamos a centrar en el ratio de endeudamiento global porque la base de datos SABI no distingue entre corto y largo plazo. Por lo tanto los cálculos que hemos obtenido en este ratio han sido conjuntos, ya que el endeudamiento global engloba tanto el de largo como el de corto plazo.

Tabla 5.12 Ratio de Endeudamiento medio del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores

Ratio de Endeudamiento (media del sector)	
2014	110.86%
2015	92.46%

*Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI*

Viendo los datos de este ratio aportados por las medias del sector reafirmamos lo explicado en el ratio de la Autonomía Financiera (apartado 5.3.1), en el que comentábamos que en el año 2014 las empresas estaban muy endeudas tanto a largo como a corto plazo. En este caso, se observa que el resultado ha sido de un 110.86% de endeudamiento lo que muestra que las empresas de media del sector analizado disponen de una estructura financiera muy peligrosa debido a ese fuerte endeudamiento. Si este ratio se mantuviese tan alto podría poner en peligro la actividad de muchas de esas empresas en los años futuros.

Por otro lado, en el 2015 vemos que se ha conseguido reducir el porcentaje en casi un 20% lo que es un resultado muy favorable para las empresas porque demuestra que ya no dependen tanto de la financiación ajena y, por consiguiente han conseguido reducir su nivel de endeudamiento. De todos modos cabe destacar que el resultado es

de un 92.46% que aun así es un dato bastante elevado, pero por lo menos se ha conseguido reducir y mantenerse por debajo del 100%.

Tabla 5.13 Numero de empresas según intervalos en el Ratio de Endeudamiento

Ratio de Endeudamiento (%)	2014	2015
0 - 20	41	32
21 - 50	79	77
51 - 100	148	170
> 100	92	81
<b>Número de empresas</b>	<b>360</b>	<b>360</b>

Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI

Como se observa claramente en la tabla anterior la gran mayoría de las empresas analizadas superan el 50% de nivel de endeudamiento en ambos años, lo que provoca que las medias del sector comentadas hayan sido tan elevadas y preocupantes.

Por comparar la evolución del ratio en estos años se puede ver que en el 2015 hubo más empresas por debajo del 100% de endeudamiento lo que provocó esa reducción a nivel general, pero aun así no son datos muy favorables.

La conclusión a la que llegamos después de realizar estos cálculos es que tanto el sector como la gran mayoría de las empresas analizadas están fuertemente endeudadas y deberían replantearse mejorar su estructura financiera de cara al futuro con la meta de reducir el endeudamiento y lograr una estabilidad financiera mayor.

Como un pequeño apunte cabe destacar el mérito que tienen las empresas que han conseguido estar por debajo del 50% de nivel de endeudamiento en ambos años que han sido muy similares superando el más de un tercio de las empresas analizadas en este trabajo. Esto demuestra que no es imposible llevar acabo las actividades de este sector tan endeudado manteniendo un nivel de endeudamiento bajo.

#### 5.4.2 Ratio de Autonomía Financiera

El ratio de Autonomía Financiero representa el grado de independencia financiera de una empresa en función de la procedencia de los recursos que utiliza. Este cálculo nos dará una idea aproximada de cuantos recursos propios utiliza la empresa por cada unidad monetaria de recursos ajenos.

Tabla 5.14 Ratio de Autonomía Financiera medio del sector transporte marítimo y otras vías navegables interiores

Ratio de Autonomía Financiera (media del sector)	
2014	17.66%
2015	26%

Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI

Como observamos en la tabla de la media del sector ambos porcentajes son muy bajos en comparación al 100%. Estos cálculos obtenidos significan que las empresas de este sector de media necesitan financiarse con recursos ajenos y por lo tanto estarán muy endeudadas. En el 2014 como comentamos en el apartado 5.1.3 el sector tenía un apalancamiento financiero positivo lo que refleja claramente que haya tantas empresas que utilicen financiación ajena en vez de recursos propios para realizar inversiones. En cambio en el 2015 se ve un incremento importante y se debe a que las empresas de media ya no podían disponer de tanta financiación ajena a la hora de realizar inversiones dado que su apalancamiento financiero fue negativo (apartado 5.1.3).

Tabla 5.15 Numero de empresas según intervalos en el Ratio de Autonomía Financiera

Ratio de Autonomía Financiera (%)	2014	2015
< 0	4	20
0 – 50	334	260
51 - 100	10	46
> 100	12	34
<b>Número de empresas</b>	<b>360</b>	<b>360</b>

*Fuente: elaboración propias con datos extraídos de la base de datos SABI*

Como se puede ver en la tabla de intervalos según las empresas analizadas, se aprecia que en ambos años el grueso de las empresas oscila entre el 10% y el 50% lo que significa que la gran mayoría de las empresas analizadas no cubre su pasivo con más del 50% de sus fondos propios. Por comparar la evolución de la media del sector comentada anteriormente en esta tabla se observa que las empresas han tenido un crecimiento del ratio de autonomía financiera en el año 2015, es decir, que esas empresas han conseguido reducir su endeudamiento y han empleado más recursos propios a la hora de realizar nuevas actividades o nuevas inversiones.

Cabe destacar que el número de empresas con un ratio de autonomía financiera negativo (<0) también ha aumentado de un año para otro, pasando de 4 a 20 empresas. Este si es un dato muy alarmante para esas empresas, ya que disponen de un endeudamiento muy elevado y estas podrían estar cerca de la quiebra o de una suspensión de pagos en el año 2016 si no consiguen mejorar sus resultados financieros y reducir su endeudamiento a corto plazo.

## 6 CONCLUSIÓN

Para finalizar el presente trabajo y como resultado del análisis económico y financiero que hemos realizado sobre el sector del transporte marítimo y otras vías navegables interiores en España podemos sacar varias conclusiones.

En primer lugar, hemos observado como la rentabilidad financiera era muy alta y muy favorable para las empresas lo que ha conllevado a mayores inversiones de capital por parte de los socios para realizar nuevas actividades o inversiones, viendo los resultados del nivel de autonomía financiera o del endeudamiento podemos afirmar que la gran mayoría de las empresas han preferido financiarse mediante préstamos a corto o largo plazo y no utilizar en estos años esas grandes inversiones que presumimos que hicieron los socios.

Por otro lado otras empresas optaron por autofinanciarse mediante ese incremento de los fondos propios y así conseguir reducir sus deudas, esto sucedió mayoritariamente durante el año 2015.

En segundo lugar, vimos que sus resultados en los cálculos de los ratios de liquidez y solvencia eran francamente buenos lo que explicaría también el poder que tienen las empresas de este sector para endeudarse a corto plazo, ya que disponen de la suficiente capacidad como para hacer frente a esos pagos sin sufrir apenas pérdidas monetarias o reducir su actividad. Enlazando con el cálculo del fondo de maniobra observamos que las actividades de las empresas crecieron de un año para otro obteniendo mejores resultados, esto pudo ser provocado porque las empresas disponían de una mayor cantidad de dinero recibido de los préstamos realizados a corto plazo y dado su buena situación de liquidez.

En tercer lugar, nos centramos en el apartado de la autonomía financiera y en el endeudamiento porque los resultados fueron muy altos y a priori parecían ser muy alarmantes si no contábamos con todos los cálculos realizados anteriormente. Llegados a este punto y viendo los resultados tan óptimos de la liquidez y solvencia podemos afirmar que el sector del transporte marítimo y otras vías navegables interiores puede endeudarse a niveles altos y seguir obteniendo unos resultados más que aceptables a corto plazo.

No hay datos suficientes como para predecir el futuro, pero si se sigue por este camino lo lógico es que las rentabilidades y la liquidez se vean mermadas por el endeudamiento y más si con el paso del tiempo siguiese aumentando. Si esto llegase a pasar las empresas deberían tomar una serie de medidas como:

- Fortalecer su estructura financiera.
- Mejorar su patrimonio neto mediante ampliaciones de capital.
- Deberían reducir sus créditos a corto plazo con entidades de crédito.
- Reducir los gastos y aumentar las ventas de la empresa.
- Reconfigurar su modelo de negocio o cambiar las estrategias que han producido tantas deudas.

Todo esto y más medidas nos llevarían a que la empresa tuviese un mejor rendimiento empresarial y conseguir un ratio de endeudamiento mucho más aceptable, así como

mejorar en otros ratios o mantenerlos al mismo nivel que en el estudio realizado, y por tanto conseguir una estructura financiera más fuerte.

## 7 BIBLIOGRAFÍA

Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI). Disponible en: <https://sabi.bvdinfo.com/version-201721/Search.QuickSearch.serv? CID=1&context=370SD6J0ZOHAFXV> (Fecha de consulta 28 de Diciembre de 2016)

El orden mundial, El transporte marítimo. Disponible en: <http://elordenmundial.com/2012/12/14/el-transporte-maritimo/> (Fecha de consulta 16 de Enero de 2017)

Blog Moldtrans, Los puertos españoles con mayor flujo de transporte marítimo. Disponible en: <http://www.moldtrans.com/los-puertos-de-espana-con-mayor-flujo-de-transporte-maritimo/> (Fecha de consulta 17 de Enero de 2017)

Blog Moldtrans, El papel de España en el transporte marítimo internacional. Disponible en: <http://www.moldtrans.com/el-papel-de-espana-en-el-transporte-maritimo-internacional/> (Fecha de consulta 17 de Enero de 2017)

Seguridad Náutica, Ventajas y Desventajas del Transporte Marítimo. Disponible en: <http://www.seguridadnautica.es/ventajas-y-desventajas-del-transporte-maritimo> (Fecha de consulta 18 de Enero de 2017)

IME: Instituto Marítimo Español. España consolida su posición estratégica en el transporte marítimo internacional y se clasifica como la 3ª potencia europea y 11ª potencia mundial en movimiento de contenedores. Disponible en: <http://www.ime.es/blog/2013/10/21/espana-consolida-su-posicion-estrategica-en-el-transporte-maritimo-internacional-y-se-clasifica-como-la-3a-potencia-europea-y-11a-potencia-mundial-en-movimiento-de-contenedores/> (Fecha de consulta 18 de Enero de 2017)

Apuntes de la Asignatura “Análisis Contable”. Curso 2015 – 2016. Profesores: Santiago Gutiérrez Gómez y José Manuel López Fernández (Fecha de acceso 28 de Enero de 2017)

Blog Moldtrans, España cuenta con cinco puertos entre los más importantes del transporte internacional. Disponible en: <http://www.moldtrans.com/espana-cuenta-con-cinco-puertos-entre-los-mas-importantes-del-transporte-internacional/> (fecha de consulta 18 de Febrero de 2017)

Revista del sector marítimo ingeniería naval, Los 10 puertos europeos con más tráfico de 2015. Disponible en: <https://sectormaritimo.es/los-10-puertos-europeos-mas-trafico-2015> (fecha de consulta 18 de Febrero de 2017)

El orden mundial, Principales puertos del mundo. Disponible en: <https://elordenmundialfast.wordpress.com/2013/04/22/principales-puertos-del-mundo/> (fecha de consulta 6 de Marzo de 2017)

El orden mundial, Los cuatro tigres asiáticos. Disponible en: <https://elordenmundialfast.wordpress.com/2013/04/21/los-cuatro-tigres-asiaticos/> (fecha de consulta 6 de Marzo de 2017)

Diario El Confidencial, Los 20 puertos europeos que se disputan el boom del comercio marítimo. Disponible en: [http://www.elconfidencial.com/multimedia/album/vivienda/2013-11-20/los-20-puertos-europeos-que-se-disputan-el-boom-del-comercio-maritimo\\_56654/#19](http://www.elconfidencial.com/multimedia/album/vivienda/2013-11-20/los-20-puertos-europeos-que-se-disputan-el-boom-del-comercio-maritimo_56654/#19) (fecha de consulta 14 de Marzo de 2017)

Revista del sector marítimo ingeniería naval, Top 10 puertos de contenedores del mundo. Disponible en: <https://sectormaritimo.es/top-10-puertos-del-mundo> (fecha de consulta 25 de Abril de 2017)

Alphaliner the worldwide reference in liner Shipping, Alphaliner - Top 100. Disponible en: <http://www.alphaliner.com/top100/> (fecha de consulta 25 de Abril de 2017)

Rm Forwarding, Ranking top 20 de transporte de contenedores. Disponible en: <http://rm-forwarding.com/2016/12/15/Ranking-transporte-contenedores/> (fecha de consulta 25 de Abril de 2017)