



GRADO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS

CURSO ACADÉMICO 2017/2018

TRABAJO DE FIN DE GRADO

TITULO:

Análisis económico-financiero del año 2006 al 2016 de cuatro empresas cántabras del sector del transporte de mercancías por carretera.

Economic - financial analysis of the year 2006 to 2016 of four Cantabrian companies of the sector of the transport of goods by road.

AUTORA:

Ana María Tresgallo Fernández

TUTOR:

Jaime Llano Serdio

FECHA: junio 2018

1.Resumen / abstract.....	6
2.Introducción.....	7
3.Situación del sector del transporte de mercancías español.....	8
4. Situación del sector del transporte de mercancías Cántabro.....	13
5. Análisis económico financiero.....	16
5.1. Análisis de liquidez y solvencia.....	16
5.1.1 Liquidez inmediata.....	16
5.1.2 Solvencia.....	18
5.1.3 Fondo de maniobra.....	19
5.3. Análisis de autonomía financiera y endeudamiento.....	21
5.3.1 Autonomía financiera.....	21
5.3.2 Endeudamiento.....	23
5.3.3 Endeudamiento a c/p y endeudamiento a l/p.....	25
5.4. Análisis de rentabilidades.....	28
5.4.1 Rentabilidad económica.....	28
5.4.2 Rentabilidad financiera.....	30
5.4.3 Margen y rotación	31
6.Conclusiones.....	33
7. Bibliografía.....	34

ÍNDICE DE TABLAS:

Tabla 5.1. Ratio de liquidez inmediata a de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016

Tabla 5.2. Ratio de solvencia de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016

Tabla 5.3. Ratio de Fondo de Maniobra de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016

Tabla 5.4. Ratio de Autonomía Financiera de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016

Tabla 5.5. Ratio de Endeudamiento de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016

Tabla 5.6. Ratio de Endeudamiento C/P de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016

Tabla 5.7. Ratio de Endeudamiento L/P de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016

Tabla 5.8. Rentabilidad Económica de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016

Tabla 5.9. Porcentaje de Evolución de la Rentabilidad Financiera de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016

Tabla 5.10. Margen de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016

Tabla 5.11. Rotación de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016

ÍNDICE DE GRÁFICOS:

Gráfico 3.1. *Evolución del volumen de negocio del comercio electrónico*

Gráfico3.2. *Actividades con mayor porcentaje de volumen de negocio a través del comercio online en 2016*

Gráfico 3.3. *Las diez empresas del transporte de mercancías por carreteras (4941) que más facturaron en España en el año 2016*

Gráfico 3.4. *Evolución de las toneladas transportadas en España. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)*

Gráfico3.5. *Evolución de las toneladas transportadas según el tipo de mercancía en España. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)*

Gráfico3.6. *Evolución del precio medio por kilómetro del subsector del transporte de mercancías por carretera en España. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)..*

Gráfico 4.1. *Las diez empresas del transporte de mercancías por carreteras (4941) que más facturaron en Cantabria en el año 2016*

Gráfico 4.2. *Evolución de las toneladas transportadas interregionalmente del subsector del transporte de mercancías por carretera en Cantabria. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)*

Gráfico 4.3. *Evolución de las toneladas transportadas con origen y destino en Cantabria del subsector del transporte de mercancías por carretera. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)*

Gráfico 4.4. *Evolución de los Ingresos de Explotación Totales de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).*

Gráfico 5.1 *Evolución del ratio de liquidez inmediata de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016)*

Gráfico 5.2. *Evolución del ratio de solvencia de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016)*

Gráfico 5.3. *Evolución del ratio de Fondo de Maniobra de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).*

Gráfico 5.4. *Evolución del ratio de Autonomía Financiera de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016)*

Gráfico 5.5. *Evolución del ratio de Endeudamiento de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016)*

Gráfico 5.6. *Evolución del ratio de Endeudamiento de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016)*

Gráfico 5.7. *Evolución del ratio de Endeudamiento C/P y L/P de la empresa cántabra Transportes Parte S.L del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016)*

Gráfico 5.8. Evolución del ratio de Endeudamiento a C/P y L/P de la empresa cántabra Multimodal de Cargas S.L del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016)

Gráfico 5.9. Evolución del ratio de Endeudamiento a C/P y L/P de la empresa cántabra Transportes Diaz Polanco S.L del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).

Gráfico 5.10. Evolución del ratio de Endeudamiento a C/P y L/P de la empresa cántabra Transportes Ezquerro Mazo S.A del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016)

Gráfico 5.11. Porcentaje de Evolución de la rentabilidad Económica de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016)

Gráfico 5.12. Evolución de la Rentabilidad Económica de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016)

Gráfico 5.13. Evolución de la Rentabilidad Financiera de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016)

Gráfico 5.14. Evolución del Rentabilidad Financiera de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).

1. Resumen / abstract

En este trabajo vamos a realizar un análisis económico – financiero de la evolución del sector del transporte desde el año 2006 al 2016, centrándonos específicamente en el transporte de mercancías por carreteras. Con el objetivo de analizar la evolución que ha sufrido este sector como consecuencia de la crisis, observando la situación en la que se encontraban las empresas antes de la crisis y con posterioridad a ella. Para ello hemos decidido centrarnos únicamente en las empresas dedicadas al sector del transporte de mercancías por carretera de la comarca cántabra, y más concretamente en 4 empresas cántabras con el fin de compararlas entre sí. Hemos tomado cuatro empresas de forma que se pueda observar 3 tipos de empresas: Las dos primeras empresas vienen desarrollando su actividad mercantil antes de la crisis, haciendo la frente, afrontándola y siguiendo vigente actualmente. La tercera empresa que hemos elegido nace antes de la crisis, pero no consigue afrontarla y desaparece. Y, por último, otra empresa que surge con posterioridad o en plena crisis y actualmente sigue vigente.

El objetivo de este trabajo es reflejar la evolución que sufrieron las empresas del subsector del transporte de mercancías por carretera en Cantabria a causa de la crisis. Puesto que, dependiendo de las decisiones y las estrategias que siguieron cada una tuvieron un resultado distintos en sus cuentas.

In this work we are going to do an economic and financially analysis of the evolution of the sector of the transport from the year 2006 to 2016, centring specifically on the transport of goods for roads. With the goal to analyze the evolution that has suffered this sector as consequence of the “crisis”, analyzing the situation in which they were finding the companies before that situation and posteriority to it. We have decided to centre only on the companies dedicated to the sector of the transport of goods by road of Cantabria, and more concretely on four Cantabrian companies in order to compare them both. We have taken four companies so that it could observe three types of companies: The first two companies come developing his mercantile activity before, doing the forehead, confronting and following it in force nowadays. The third company that we have chosen is born before that situation, but it doesn't manage to confront it and disappears. And, finally, another company that emerge with posteriority or in full “crisis” and nowadays it is still in force.

The goal of this work is to reflect the evolution that there suffered the companies of the subsector of the transport of goods by road in Cantabria because depending on the decisions and the strategies that were still each one had a result different in his accounts.

2.Introducción

En este trabajo vamos a realizar un análisis económico – financiero de la evolución del sector del transporte de mercancías desde el año 2006 al 2016, vamos a centrarnos en el sector del transporte de mercancías por carreteras, concretamente dentro del subsector (494) transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanzas, en el (4941) transporte de mercancías por carretera, correspondiente al sector (49) transporte terrestre y por tubería. (1. SABI), hemos tomado una serie de criterios comunes en SABI con el fin de elegir las empresas idóneas para el estudio. Los principales criterios son que sean empresas cántabras, del subsector 4941 y dispongan de datos sobre el balance general y la cuenta de pérdidas y ganancias.

Una vez resuelto esto, hemos elegido dos empresas que lleven en el mercado al menos desde el año 1985, una empresa que no superase la crisis y otra que naciera después de ella. De este modo en nuestro análisis podremos observar cómo se han ido adaptando al mercado con posterioridad a 2008 dos empresas que tienen una vida similar. Así como, mostrar un ejemplo de una empresa que no superase la crisis y otra que decide enfrentarse a la crisis y hacerse un hueco en el sector. Además de los criterios citados anteriormente, hemos elegido empresas cuyos ingresos de explotación rondasen entre 5 millones de euros en 2016.

De modo que las cuatro empresas elegidas para el análisis económico-financiero ha sido las siguientes:

- Transportes Ezquerro Mazo S.A
- Transportes Parte S.L
- Transportes Diez Polanco S.L
- Multimodal de Cargas S.L

Antes de empezar con el análisis vamos a hacer una pequeña introducción de la situación actual del transporte tanto a nivel estatal como de la comarca Cantábrica. Con el fin ambientarnos en el último año de análisis, en 2016, y poder entender mejor nuestro posterior análisis.

Determinado esto, calcularemos las ratios de cada empresa en cada año y analizaremos su evolución individual y conjuntamente, comparándolas entre sí.

Por ello, todas las empresas elegidas presentan las siguientes partidas: tesorería, activo circulante, existencias, otros activos líquidos, activo total, fondos propios, pasivo fijo, pasivo líquido, número de empleados, ingresos de explotación, ventas, resultado del ejercicio y EBIT

3.Situación del sector del transporte de mercancías español.

A lo largo de los años los medios de transporte han ido evolucionando a la par de los avances tecnológicos. Hemos pasado de unos medios básicos y rudimentarios, como era el transporte de mercancías en carros tirados por animales, a medios más eficientes y sofisticados, como es el transporte aéreo y náutico. Todo ello gracias a los avances tecnológicos, la evolución social, el comercio internacional y la exportación e importación de materiales.

En primer lugar, debemos definir que entendemos por transporte: medio mediante el cual nos es posible trasladar una persona u objeto de un lugar a todo. Distinguiendo así, varios segmentos de transporte según el objeto a transportar y el medio de transporte. Por un lado, existe el transporte destinado a las personas y por otro el transporte de mercancías, así como, tres medios básicos:

- Transporte aéreo.
- Transporte acuático.
- Transporte terrestre.

El transporte de mercancías español es uno de los sectores más importantes y necesarios en el mercado. Ya que es imprescindible para el transporte de productos tanto a nivel estatal como mundial, puesto que la mayoría de las empresas no disponen de medios de transporte propios y recurren a la subcontratación. Actualmente, este sector se encuentra en aumento, ya que cada vez más la población demanda productos que necesitan ser transportados. En gran medida este aumento se debe al incremento del e-commerce a lo largo de estos últimos años, como se puede observar en los gráficos posteriores. En los que “el sector de la automoción, el textil, el retail, la tecnología y la electrónica subcontratan en un 100% de los casos el servicio del transporte” (3. Revista Transporte y Logística, 26/04/2016).

Gráfico 3.1. Evolución del volumen de negocio del comercio electrónico.

Gráfico3.2. Actividades con mayor porcentaje de volumen de negocio a través del comercio online en 2016.

VOLUMEN DE NEGOCIO DEL COMERCIO ELECTRÓNICO
Millones de euros



RAMAS DE ACTIVIDAD CON MAYOR PORCENTAJE DE VOLUMEN DE NEGOCIO

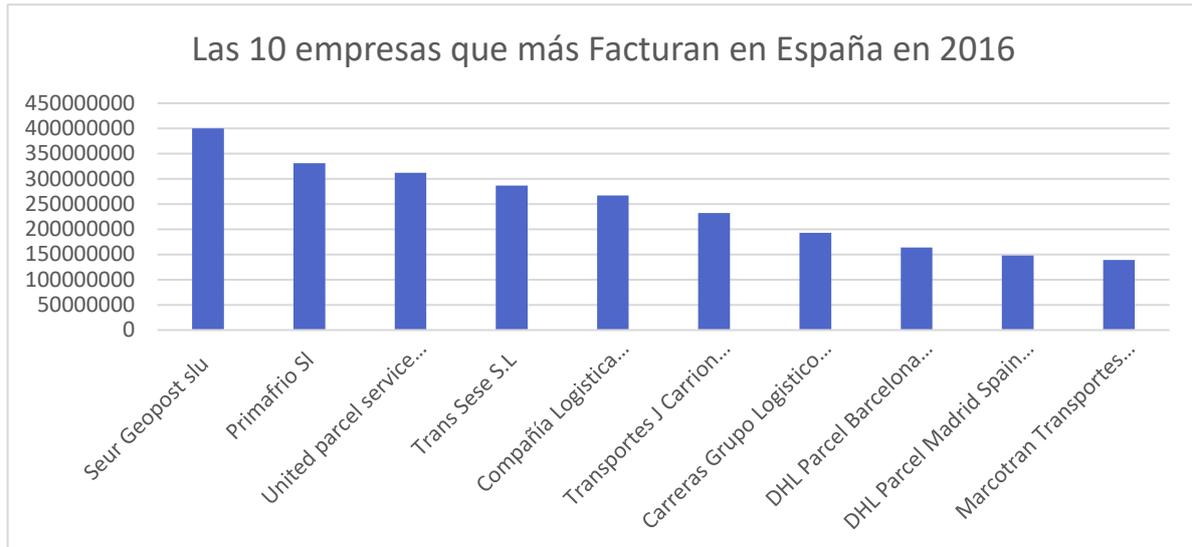


Fuente: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. EL PAÍS

Fuente: noticia de “El País” “El comercio electrónico se dispara en España y crece un 21% en 2016”. (2. SABI).

Además, este aumento y cambio que está sufriendo el sector del transporte, se detecta también en el surgimiento de nuevos competidores totalmente innovadores que se están adaptando cada vez más a las necesidades de los clientes y a la forma actual de mercado low-cost. Como es la empresa “Glovo” para traslados a corta distancia y pequeños productos, y en el transporte de pasajeros ha surgido “Uber” y “Blablacar”. Estos son algunos ejemplos que muestran que el sector del transporte se encuentra en pleno cambio y muchas empresas deben adaptarse a ello.

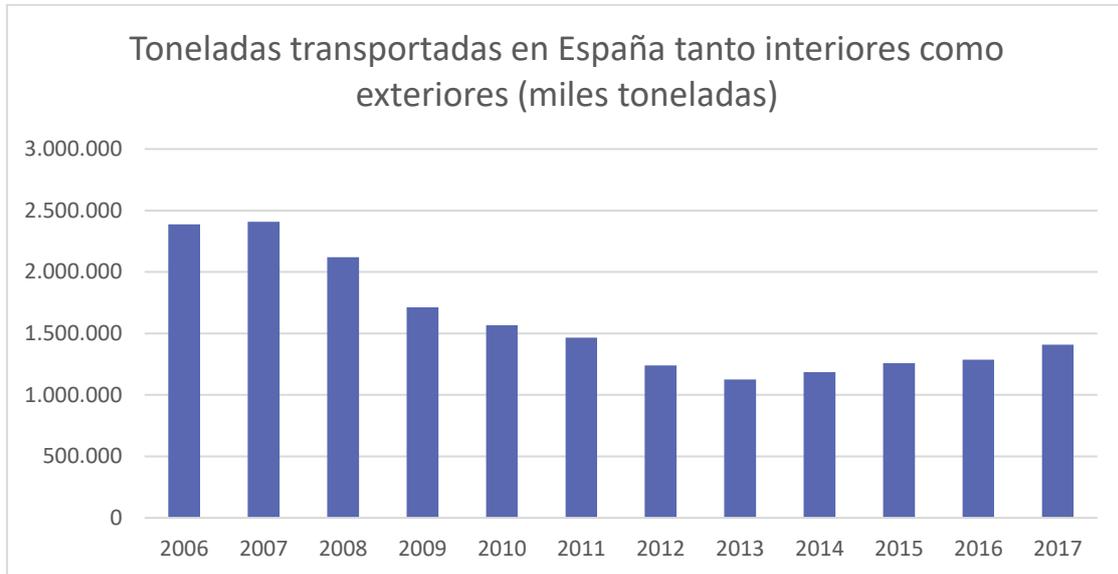
Gráfico 3.3. Las diez empresas del transporte de mercancías por carreteras (4941) que más facturaron en España en el año 2016.



Fuente de elaboración propia a partir de Sabi.

Actualmente, las tres empresas con mayor facturación en la península Ibérica son Seur Geopost SLU con 399.838.000 € y 1.519 trabajadores; Primafrío SL con 330.816.000€ y 224 trabajadores; y por último, United parcel service España LTD y Copañia SRC con 311.942.000 € y 981 trabajadores. Como podemos observar Seur encabeza la primera posición con una facturación superior en 69.022.000 € respecto a Primafrío SL. Como podemos observar en el gráfico superior, existe una gran diferente en el nivel facturación de dichas empresas, habiendo una diferencia de más de un 50% entre las cuatro empresas con menor facturación respecto a Seur Geopost SLU. Teniendo esta ultima un alto poder competitivo en toda la península.

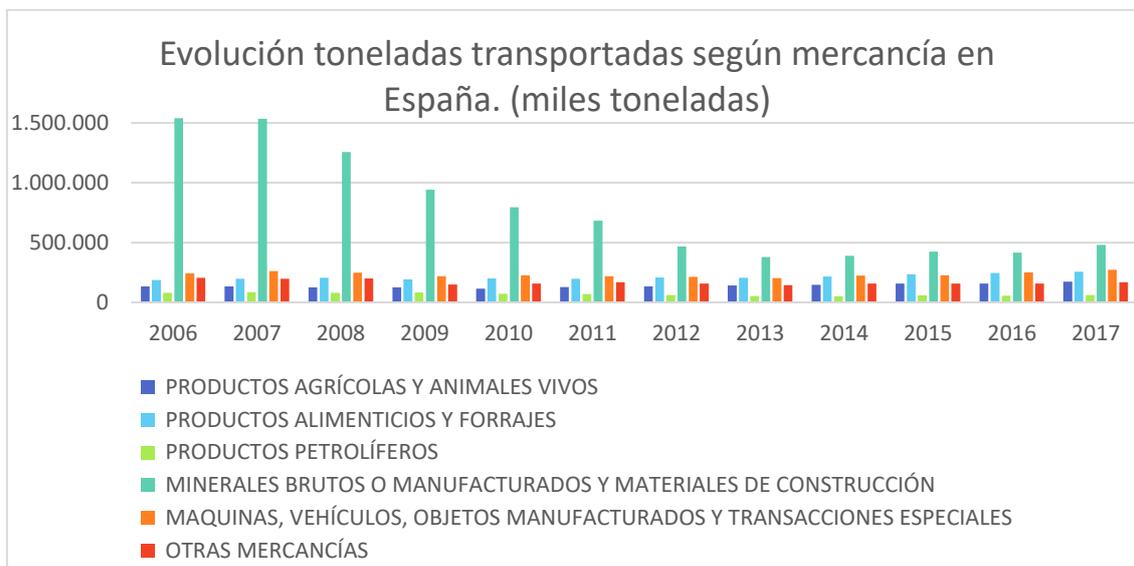
Gráfico 3.4. Evolución de las toneladas transportadas en España. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)



Fuente de elaboración propia con datos de la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). Ministerio de Fomento.

En cuanto a la evolución en la cantidad de toneladas transportadas a lo largo de los años con anterioridad y posterioridad a la crisis. Como podemos observar en el gráfico superior, antes de la crisis las toneladas transportadas rondaban una media de 2.398.252 miles de toneladas. Pero a partir del año 2008 como consecuencia de la crisis económica la cantidad de toneladas disminuyó en un 11,97% del año 2007 al 2008, y en más del doble del 2007 al 2009, 28,96%. La cantidad de productos transportadas sigue disminuyendo paulatinamente hasta 2013, llegando a disminuir en casi la mitad de toneladas desde 2007, no se vuelve a observar un aumento hasta el 2014. Esto supuso un gran desafío para las empresas de este sector, ya que muchas empresas no fueron capaces de afrontar esta nueva situación y desaparecieron. Sobre todo, afectó a las pequeñas empresas, según una noticia publicada el 25/11/2013 por "eleconomista", desaparecieron "más de 10.000 empresas de autónomos del transporte en lo que va de año", "el sector del transporte por carretera es una de las actividades económicas que está sufriendo "más duramente la crisis y la pérdida de actividad económica, especialmente entre los autónomos", estos siguen representando un 66,33% del total de empresas transportistas (4. El economista, 2013).

Gráfico3.5. Evolución de las toneladas transportadas según el tipo de mercancía en España. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)



Fuente de elaboración propia con datos de la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). Ministerio de Fomento.

Un sector al que la crisis económica afectó especialmente fue a la construcción, el “boom de la construcción”, fue una de las situaciones más conocidas en el territorio español. Y también se reflejó en el sector del transporte, ya que, si analizamos la cantidad de toneladas transportadas según el tipo de mercancía, observamos que las más afectada sobresaliendo sobre las demás son las actividades relacionadas con la construcción, como muestra el gráfico de la parte superior.

El transporte de minerales brutos o manufacturados y materiales de construcción es el más destacado. En 2006 se transportaba en España una cantidad de 1.539.097 miles de toneladas, un 64,46% del total. Pero a partir de la crisis económica en 2008, que afectó principalmente al sector de la construcción, la cantidad de toneladas comenzó a bajar de forma precipitada hasta llegar en 2013 a la cantidad más baja, 377.845 miles de toneladas. Pasando de ser los principales productos transportados a sólo reflejar un 33,59% de la cantidad total transportada.

Actualmente, los productos relacionados con la construcción siguen siendo teniendo el mayor porcentaje con un 34,07%, pero, la disminución de estos es la principal causa de que se haya pasado de transportar 2.387.526 miles de toneladas en 2006 a 1.409.713 miles de toneladas en 2017, una variación de -40,95%.

En cuanto al resto de productos según la mercancía, se ha ido manteniendo sin grandes variaciones a lo largo de los años. Podríamos destacar los productos petrolíferos que aumentaron en una pequeña proporción en los años 2007, 2008 y 2009 respecto al 2006, y se han reducido en -21,53% del 2006 al 2017.

Gráfico3.6. Evolución del precio medio por kilómetro del subsector del transporte de mercancías por carretera en España. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)



Fuente de elaboración propia con datos de la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). Ministerio de Fomento.

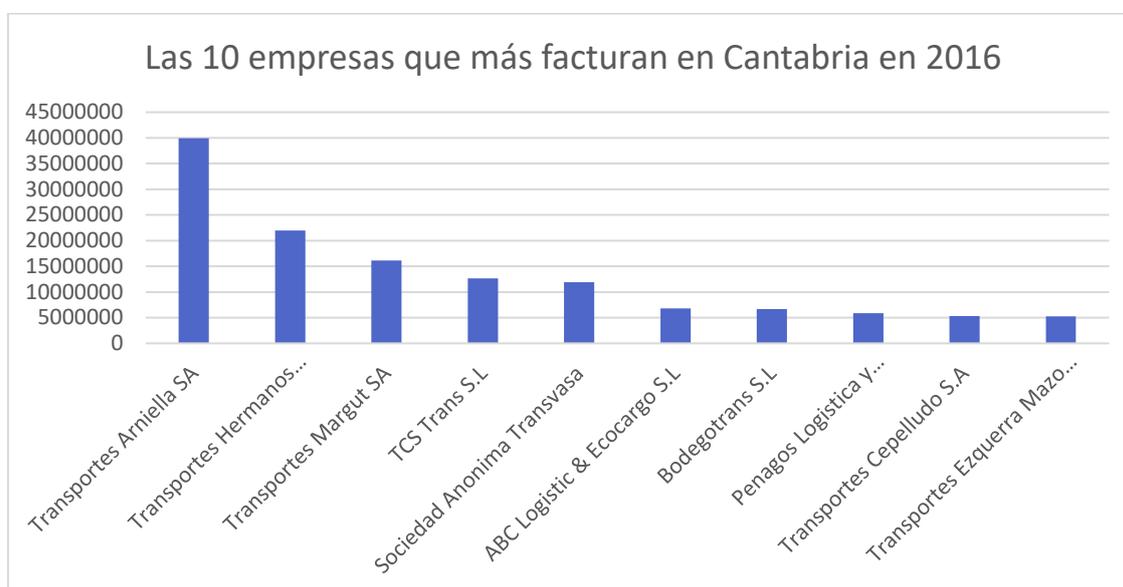
Sin embargo, aunque las toneladas transportadas han disminuido notablemente el precio medio por kilómetro ha ido aumento a lo largo de los años. En 2008 era de 138,3 € sufriendo en 2009 una pequeña disminución y pasando a ser de 133,8 €. Actualmente según los datos obtenidos en 2017 el precio medio es de 142,2€, un 10% superior al 2006.

4. Situación del sector del transporte de mercancías Cántabro.

Todas las empresas elegidas se dedican a la misma actividad económica, el transporte de mercancías por carretera, y la única que presenta una particularidad es Transportes Diez Polanco S.L ya que su actividad estaba muy vinculada con la construcción.

Transportes Ezquerro Mazo S.A es una empresa de origen familiar constituida en el año 1986. Según los datos registrados en SABI, en el año 2016 tenía un total de 45 trabajadores y unos ingresos de explotación de 5.249.385€. Por otro lado, la empresa Transportes Parte S.L, constituida en 1983, facturó en el último año disponible en SABI 5.217.351€ y contaba con 24 trabajadores. Por otro lado, Transportes Diez Polanco S.L facturó en su el último año disponible en SABI (2009) 3.284.943€, con 70 trabajadores a su cargo. Y, por último, Multimodal de Cargas S. constituida en 2009, constaba en 2016 con 2.474.100€ y 24 trabajadores.

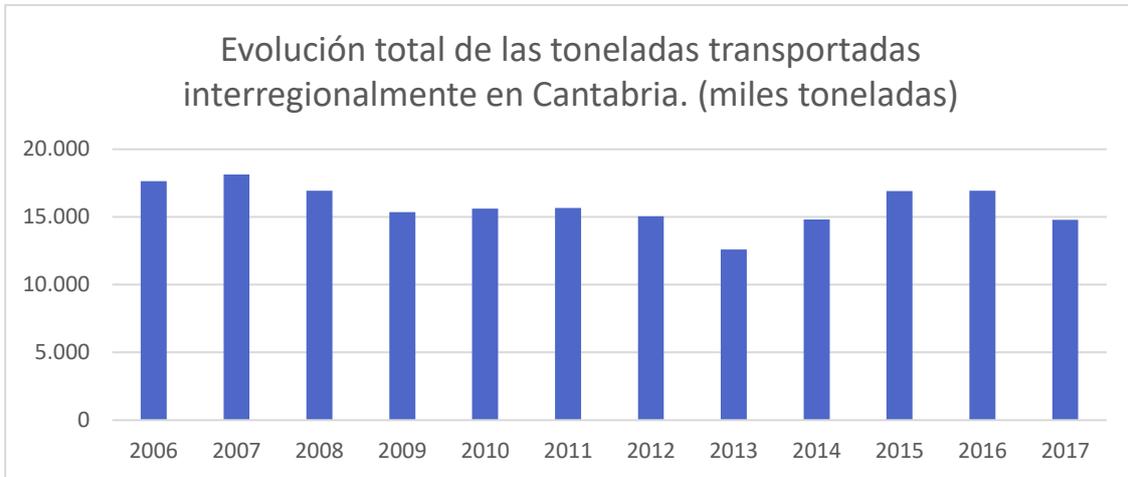
Gráfico 4.1. Las diez empresas del transporte de mercancías por carreteras (4941) que más facturaron en Cantabria en el año 2016.



Fuente de elaboración propia a partir de SABI.

Como introducción previa a este análisis, vamos a mostrar las 10 empresas con mayor poder económico en el año 2016 en Cantabria. Las tres empresas con mayor facturación en la comarca cántabra se encuentran Arniella SA con 39.927.000€ y 197 trabajadores; Hermanos Laredo SA con 22.001.000€ y 60 trabajadores; y en tercer lugar Margutsa con 16.158.000€ y 125 trabajadores. Al igual que ocurre con Seur en el territorio español, Arniella posee una gran diferencia de facturación con 17.926.000 € más que la anterior. Como se puede observar en el gráfico la empresa Transportes Arniella S.A tenía una imponente ventaja de facturación respecto al resto de las empresas, superando a todas las demás en más de un 60%, excepto a Transportes Hermanos Laredo S.A.

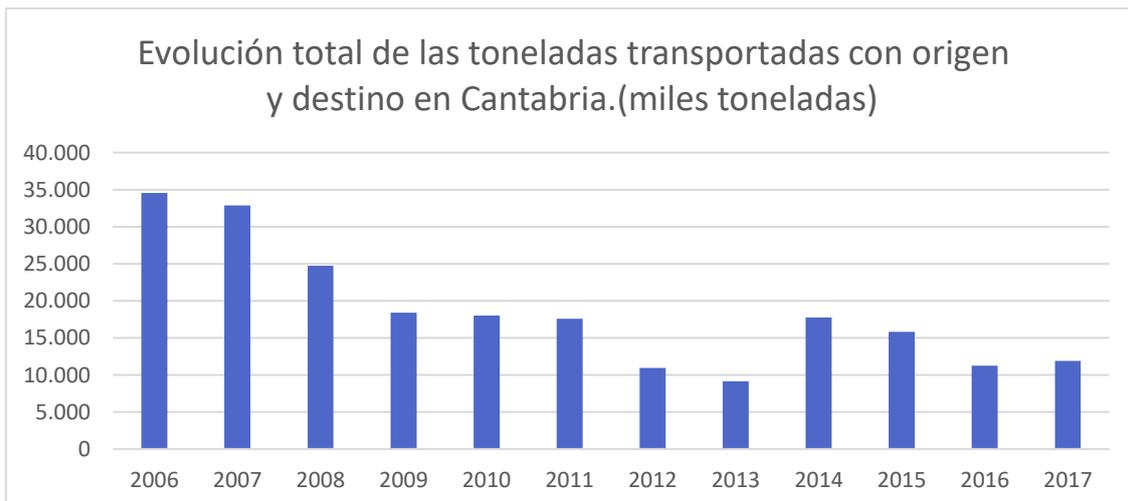
Gráfico 4.2. Evolución de las toneladas transportadas interregionalmente del subsector del transporte de mercancías por carretera en Cantabria. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)



Fuente de elaboración propia con datos de la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). Ministerio de Fomento.

En el gráfico superior podemos observar la variación de las toneladas transportadas interregionalmente en Cantabria. No se aprecia una fuerte variación, sin embargo, se puede observar una pequeña disminución en los años 2008 y 2009 respecto al 2007, que remonta en el 2010. El año que más descarta es el 2013 en el que hay una variación de -16,33%, esto se debe a que en dicho año se reflejó la cantidad más baja de toneladas totales transportadas. Es en el año 2016 en el que refleja la mayor cifra después de la crisis, con 16.933 miles de toneladas.

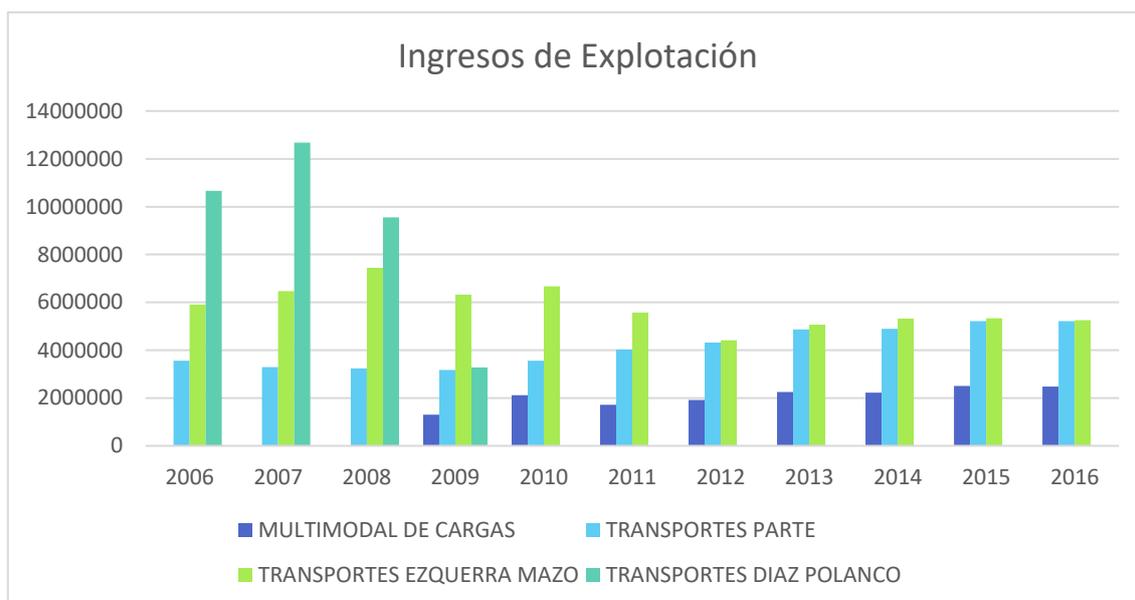
Gráfico 4.3. Evolución de las toneladas transportadas con origen y destino en Cantabria del subsector del transporte de mercancías por carretera. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)



Fuente de elaboración propia con datos de la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). Ministerio de Fomento.

Las toneladas transportadas en el año 2013 es la cifra más destaca respecto al resto de años, con tan solo 9.136 miles de toneladas. Respecto al resto de años, en el transporte interno de los productos cántabros se observa una paulatina disminución desde 2006 hasta el 2013, en un 73,55%. Según los datos obtenidos en 2017, la cantidad de toneladas ha aumentado en un 30,18% respecto a 2013. Pero comparándolo con el año 2006, ha sufrido una caída de 65,57%.

Gráfico 4.4. Evolución de los Ingresos de Explotación Totales de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI. (7. SABI).

En la gráfica superior podemos observar la evolución que han experimentado en los años de análisis las empresas elegidas. Destaca con una gran diferencia en los primeros años respecto al resto, la empresa Díaz Polanco ya extinta, justo en el año 2007 antes del inicio de la crisis económica, duplicaba a la empresa Ezquerra con 12.682.931€, pero en el año del boom económico cayó en un 24,70% respecto al 2007 y en más de la mitad del 2008 al 2009, un 65,60%. Podemos suponer en un principio que esta gran caída pudo deberse a ser una empresa que dedicaba su actividad principalmente al transporte de mercancías relacionadas con la construcción, según su descripción en SABI: “Actividades anexas a los transportes, la contratación y ejecución de todo tipo de obras, tanto civiles como públicas o singularmente las de excavaciones de terrenos con maquinaria propia o contratada”.

Otra empresa que destaca en el gráfico es Multimodal, pero al contrario que la anterior, esta lo hace por su bajo nivel de ingresos debido a que es una empresa de “nueva creación” respecto al resto. Pero como se puede apreciar ha ido haciéndose un hueco en el sector desde 2009, llegando a obtener unos ingresos de casi la mitad (47,42%) con respecto a Trans. Parte en 2016.

Por último, Ezquerra y Parte mostraban una gran diferencia de ingresos en los primeros años. Pero después del año 2008, aunque Ezquerra intentó mantener un nivel de ingresos que rondará los 6 millones de euros, ambas empresas se situaron a la par. Parte, creció en un 64,53% desde el año 2009 hasta el 2016, y por el contrario Ezquerra bajo en 16,96%, obteniendo una diferencia de tan solo 32.034€ entre ellas en 2016.

5. Análisis económico financiero

“El análisis económico-financiero tiene como objetivos evaluar la evolución económica, la capacidad de generar beneficios, y financiera, la capacidad para atender adecuadamente los compromisos de pagos. Así como, las causas de los cambios en dicha situación, así como estimar y predecir, la evolución futura de la situación económica y financiera para poder tomar decisiones posteriores.” (8. Mire la Solución, 2012).

Los ratios que vamos a comparar y estudiar son: Liquidez y solvencia; Autonomía financiera y endeudamiento; y las rentabilidades.

Ante de realizar el análisis tenemos que tener en cuenta que tanto la empresa Multimodal de Cargas S.L como la empresa Transportes Diaz Polanco S.L, no reflejaron sus datos en todos los años. En el caso de Transportes Diaz Polanco S.L solo disponemos de datos hasta el 2009 y de Multimodal de Cargas S.L a partir del año 2009.

5.1. Análisis de liquidez y solvencia

Los ratios de liquidez y solvencia son aquellos que muestran en qué situación se encuentra la empresa a la hora de hacer frente al pago de sus deudas, a sus obligaciones.

5.1.1 Liquidez inmediata

Ratio de Liquidez Inmediata = Tesorería / Pasivo Corriente

Este ratio mide el potencial que tiene la empresa para hacer frente a sus obligaciones a corto plazo con sus activos más líquidos, en este caso con su tesorería. No existe un valor ideal a la hora de definir este ratio, ya que un porcentaje muy bajo es un problema para la empresa a la hora de realizar los pagos. Pero, por otro lado, un exceso de tesorería no es bueno para la empresa ya que tendría unos activos líquidos ociosos y estaría perdiendo rentabilidad en posibles inversiones. Según los expertos el valor óptimo de este ratio debe de rondar entorno al 30%.

Tabla 5.1. Ratio de liquidez inmediata a de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016.

Ratio de Liquidez Inmediata	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transportes Parte SL	44,43%	56,40%	7,08%	9,48%	9,71%	5,27%	5,15%	1,74%	7,81%	7,37%	23,69%
Multimodal De Cargas SL	X	X	X	X	1,38%	5,95%	4,94%	9,15%	33,31%	14,15%	58,83%
Transportes Diaz Polanco SL	6,54%	9,39%	0,65%	0,04%	X	X	X	X	X	X	X
Transportes Ezquerria Mazo SA	19,31%	8,61%	4,38%	5,84%	4,51%	9,00%	8,33%	6,04%	7,25%	6,10%	8,10%

Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

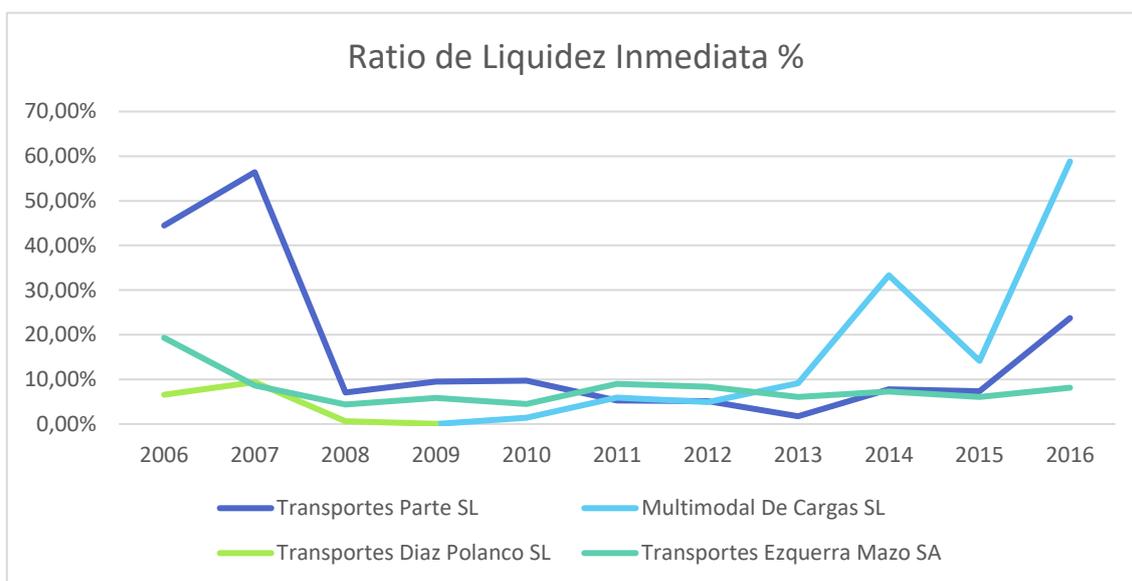
Como podemos observar en la tabla 6.1 Transportes Parte S.L destaca tanto en el año 2006 con 44,43% y en el 2007 con un 56,40% sobre las demás. Podemos decir que en dichos años tenía un exceso según los expertos de liquidez inmediata, ya que sus niveles de dinero líquido superan el 30% recomendable, desperdiciando posibles inversiones que aportarían mayor rentabilidad a su activo. En cuanto a las otras dos empresas (Transportes Ezquerria Mazo y Transportes Diaz Polanco) antes del estallido de la crisis económica mostraban una liquidez inmediata de inferior al 10%, es decir, con el dinero que poseían en ese momento solo eran capaces de hacer frente a menos del 10% de su deuda a corto plazo.

Es en el 2008 cuando se observa una gran disminución en la liquidez inmediata de estas tres empresas. La empresa con mayor efectivo disponible en 2007, Transportes Parte, sufre una caída de un 49,32%, pasando a poder hacer frente de forma inmediata a tan solo un 7,08% de sus pagos a corto plazo. Mientras que Transportes Ezquerria Mazo disminuye en un año la mitad de su liquidez inmediata, pasando a reflejar un 4,36%. Pero la más perjudicada con el inicio de la crisis es Transportes Diaz Polanco, que no es capaz de afrontar ni un 1% de su deuda a corto con su efectivo, esto y otros motivos son los que provocan que finalmente en 2011 se disuelva completamente.

En el año 2009 surge la empresa Multimodal de Cargas mostrando una liquidez inmediata inferior al 10% en sus cuatro primeros años, hasta llegar al 2014 y situarse muy por encima del resto con un 33,31% una medida óptima para hacer frente a sus pagos. En cuanto a Transportes Ezquerria Mazo ha conseguido mantenerse constante a lo largo de los años posteriores sin conseguir superar el 10%. Sin embargo, Transportes Parte obtuvo su valor de liquidez inmediata más bajo en el año 2013 con 1,74%, pero como se puede observar en la gráfica posterior, ha ido incrementándose hasta llegar a poder afrontar 23,69% de sus pagos a corto en 2016.

No obstante, la empresa con menos experiencia en el mercado decidió en el último año aprovisionarse de mayor cantidad de efectivo, 58,83%, rechazando posibles rentabilidades externas.

Gráfico 5.1 Evolución del ratio de liquidez inmediata de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

5.1.2 Solvencia

Ratio de Solvencia = Activo Corriente / Pasivo Líquido

El ratio de solvencia indica la proporción de deuda a corto plazo que la empresa es capaz de hacer frente con su activo corriente.

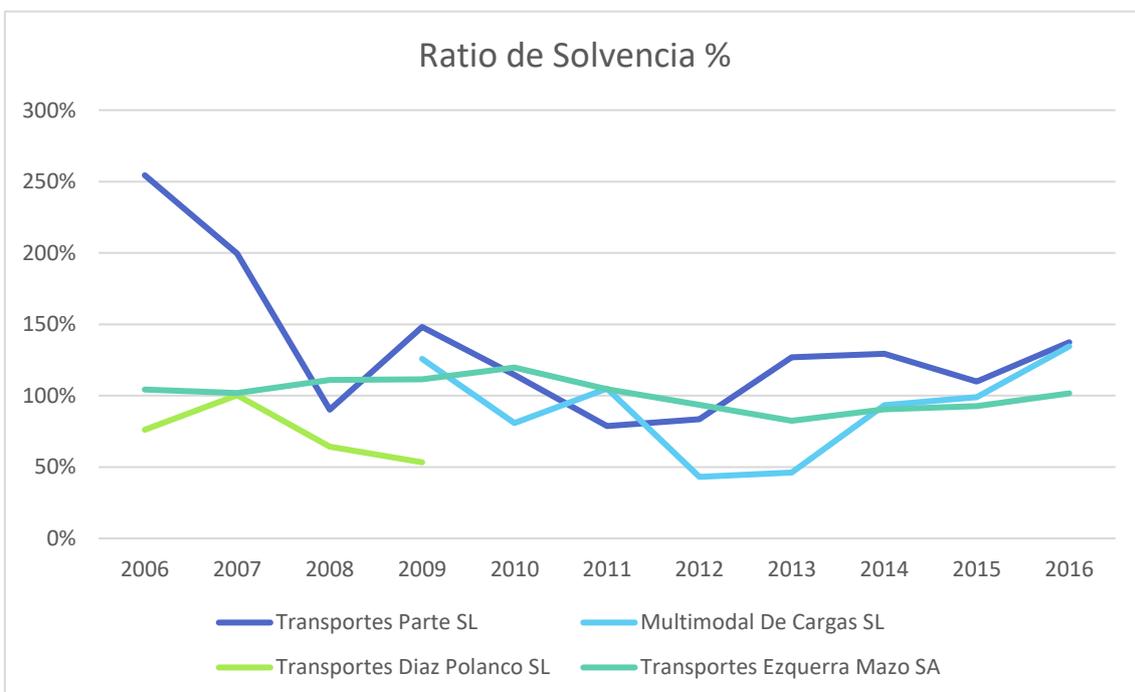
Tabla 5.2. Ratio de solvencia de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016.

Ratio de solvencia	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transportes Parte SL	254,40%	199,60%	90,20%	148,20%	114,50%	78,70%	83,50%	126,90%	129,30%	109,80%	137,40%
Multimodal De Cargas SL	X	X	X	125,80%	80,70%	105,00%	43,10%	46,10%	93,40%	98,90%	134,50%
Transportes Diaz Polanco SL	76,10%	100,30%	64,30%	53,30%	X	X	X	X	X	X	X
Transportes Ezquerria Mazo SA	104,20%	101,80%	111,10%	111,50%	119,70%	104,60%	93,50%	82,40%	90,50%	92,70%	101,70%

Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

A continuación, veremos la evolución del ratio de Solvencia de estas empresas a lo largo de 10 años. Con el inicio de la crisis económica en el año 2008, podemos observar un marcado descenso en la solvencia de la empresa Transportes Parte, pasando de un 199,60% en 2007 a un 90,20% en 2008. Era tan solvente que en 2007 tenía capacidad para hacer frente a más de doble de su deuda a corto plazo. Es decir, por cada euro de deuda tenía 2€ para solventarla. Por otro lado, en el año 2008 la empresa Transportes Diaz Polanco también sufre una caída de un 36%, pudiendo solventar con su activo circulante tan solo un 64,30% de sus obligaciones a corto plazo. En el último año disponible en SABI de dicha empresa, su ratio de solvencia muestra que solo podía hacer frente a un 53.30% de la deuda.

Gráfico 5.2. Evolución del ratio de solvencia de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

Siguiendo con la evolución de la empresa Transportes Parte, se observa que, a pesar de su gran caída en 2008, en 2009 consigue recuperarse en la mitad respecto a 2007, situándose en un 148,20% y volviendo a ser la empresa con mayor solvencia respecto a las mencionadas. A pesar de esta gran recuperación, en los siguientes dos años sufre una caída aún mayor que la registrada en 2008 situándose en su nivel de solvencia más bajo en estos 10 años, un 78,70%. Los años 2011 y 2012 son los peores años de la empresa en cuanto a solvencia, ya que no es capaz de cubrir sus deudas a corto plazo con su activo corriente. A partir de 2013 consigue ser solvente de nuevo y superar a las otras tres empresas situándose en el año 2016 en un 137,40%.

En cuanto a la empresa Transportes Izquierda se consigue mantener a lo largo de los primeros 4 años constante, pero es a partir del año 2011 en el que sufre una caída progresiva hasta 2013, colocándose con una solvencia de 82,40%. En los siguientes años se ha ido incrementando en pequeñas proporciones hasta volver a conseguir en 2016 hacer frente a toda su deuda a corto plazo con su activo corriente.

Por último, la empresa Multimodal de Cargas constituida en 2009 sufrió una caída de un 45,10% en su primer año de vida, pero alcanza una solvencia plena en el año 2011 con un 105,00%. Los siguientes dos años reflejó una solvencia insuficiente no siendo capaz de cubrir la mitad de la deuda, en 2016 Multimodal de Cargas ha conseguido incrementar su solvencia situándose a tan solo un 2.9% de diferencia con Transportes Parte.

5.1.3 Fondo de maniobra

Ratio de Fondo de Maniobra = Activo Corriente / Pasivo Corriente

El fondo de maniobra muestra la cantidad monetaria de activo corriente que se está financiando con deuda a largo plazo. Es decir, el dinero del que dispone la empresa procedente de deudas a largo plazo para poder desarrollar su actividad económica y poder hacer frente a los pagos a corto plazo hasta cobrar a sus clientes.

A la hora de medir este ratio podemos tener tres tipos de situaciones:

- Que todo el activo circulante este financiado con pasivo circulante, estaríamos hablando de una situación de riesgo para la empresa. Ya que en caso de no cobrar a algún cliente la empresa se retrasaría en el pago a sus acreedores.
- Parte del activo no corriente este financiado con deuda a corto plazo, es una situación de desequilibrio puesto que la empresa tendría muchos problemas para pagar a sus proveedores a corto plazo. Pudiendo estar en situación de impago.
- Y, por último, una situación de equilibrio financiero, que la empresa tuviera financiado una parte de sus activo corriente con deudas a largo plazo. De este modo, la empresa dispondría de dinero para hacer frente a sus deudas a pesar de que no cobre a todos sus clientes.

ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO DE 4 EMPRESAS CÁNTABRAS DEL SECTOR DEL
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

Tabla 5.3. Ratio de Fondo de Maniobra de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016.

Ratio de Fondo de Maniobra	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transportes Parte SL	865539,09	746114,34	-90467,81	400393,76	152028,76	-259246,55	-271888,36	380883,77	401486,42	170197,43	589691,37
Multimodal De Cargas SL	X	X	X	96799,93	-83299,69	12455,3	-220436,25	-226779,98	-17120,539	-2985,51	109292,48
Transportes Diaz Polanco SL	-1339377,54	23003,729	-3320284,2	-3201049,45	X	X	X	X	X	X	X
Transportes Ezquerria Mazo SA	78839,02	44080,52	245296,60	227276,57	354141,87	86290,21	-119644,01	-383318,45	-182369,94	-137577,01	31856,46

Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

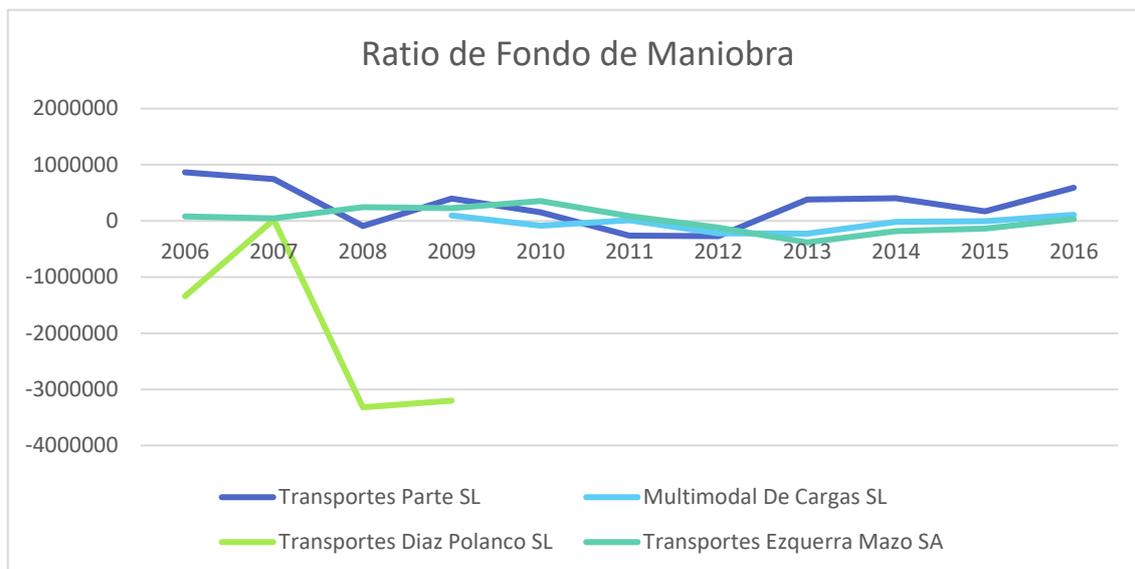
El fondo de maniobra que más destaca es el de Transportes Diaz Polanco, ya que en sus últimos años de vida muestra una situación de desequilibrio financiero, reflejando un FM negativo que cae precipitadamente en el año 2008 en 3.297.280,47€. Esto significa que dicha cantidad de dinero del activo no corriente está financiada con pasivo corriente, es decir, con deuda a corto plazo, lo que provocara graves problemas para la realización de los pagos. Analizando este ratio junto con los otros dos anteriores, vemos como esta empresa llega a un punto de gran insolvencia frente a sus acreedores, motivos por los cuales no fue capaz de seguir con su actividad y disolverse.

Por otro lado, Transportes Parte posee un equilibrio financiero en los dos años con anterioridad a la crisis, pero con la llegada de esta en 2008 sufrió una caída colocándose con un FM negativo en 90.467,81€. Los dos siguientes años, 2009 y 2010 consiguió recuperarse y volver a una situación de equilibrio financiero, teniendo parte de su activo corriente financiado con deuda a largo plazo. De modo que podía desempeñar su actividad con un margen de tiempo entre los cobros a sus clientes y los pagos a sus acreedores mayor. Los seis siguientes años, consigue mantenerse constante con algunas cifras negativas, pero finalmente en los dos últimos años del análisis muestra una situación de equilibrio con 589.691,37€. En cuanto a la empresa Transportes Ezquerria Mazo ha sabido enfrentarse en los primeros años a la crisis económica manteniéndose con un FM positivo superando al de Transportes Parte, pero es en el año 2012 cuando no es capaz de mantener su situación. Los siguientes 3 años refleja un FM negativo que va cambiando, manteniéndose por debajo de 0, hasta 2016 con 31.856,45€. En definitiva, Transportes Ezquerria Mazo comenzó al igual que Transportes Parte con un FN positivo, pero han ido sufriendo de forma distinta la crisis, así como las estrategias a seguir. De modo que en 2008 Transportes Parte mostraba un FM negativo, mientras que Transportes Ezquerria Mazo reflejaba 245.296,6€ positivos. En 2016 Transportes Ezquerria Mazo mostraba un FM de 31.856,46€ mientras que Transportes Parte la supero con 589.691,37€ de FM.

Por último, Multimodal de Cargas en su primer año de constitución mostraba un FM de positivo en 69.799,93€. Su peor cifra fue en los años 2012 y 2013, con la peor cifra en 2013 de un FM de 226.779,98€. Los siguientes años ha ido reduciendo el activo no corriente financiado con deuda a corto plazo, es decir, ha reducido un deuda a corto hasta posicionarse en 2016 con 109.292,48€, superando en más del doble a Transportes Parte.

Podemos concluir que las tres empresas presentes hasta 2016 han conseguido superar la crisis económica y encontrarse en una situación de equilibrio económico.

Gráfico 5.3. Evolución del ratio de Fondo de Maniobra de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

5.3. Análisis de autonomía financiera y endeudamiento

En este apartado vamos a analizar cómo se financian estas empresas, el origen de su financiación, y el endeudamiento que muestran tanto a corto plazo como a largo. Midiendo así la autonomía financiera que posee la empresa respecto a su financiación externa, a sus acreedores. Así como, el riesgo financiero que asumen.

5.3.1 Autonomía financiera

Ratio de Autonomía Financiera = Fondos Propios / (Pasivo Fijo + Pasivo Líquido)

Este ratio, mide la capacidad que tiene una empresa para financiarse con capitales propios frente a los ajenos. Por ello, cuanto mayor sea la cifra de este ratio mayor autonomía financiera poseerán dichas empresas. Para realizar este análisis vamos a partir de que una empresa como mínimo tendría que tener un ratio de autonomía financiera de un 0,7, para considerar que es una empresa con "independencia financiera".

Tabla 5.4. Ratio de Autonomía Financiera de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016.

Ratio de autonomía financiera	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transportes Parte SL	1,00	1,02	0,69	0,71	0,65	0,71	0,60	0,82	0,90	0,77	0,85
Multimodal De Cargas SL				0,50	0,32	0,24	0,31	0,35	0,47	0,30	0,47
Transportes Diaz Polanco SL	0,10	0,09	0,05	-0,44							
Transportes Ezquerria Mazo SA	0,50	0,49	0,56	0,70	0,91	0,90	0,89	0,88	0,99	0,83	1,00

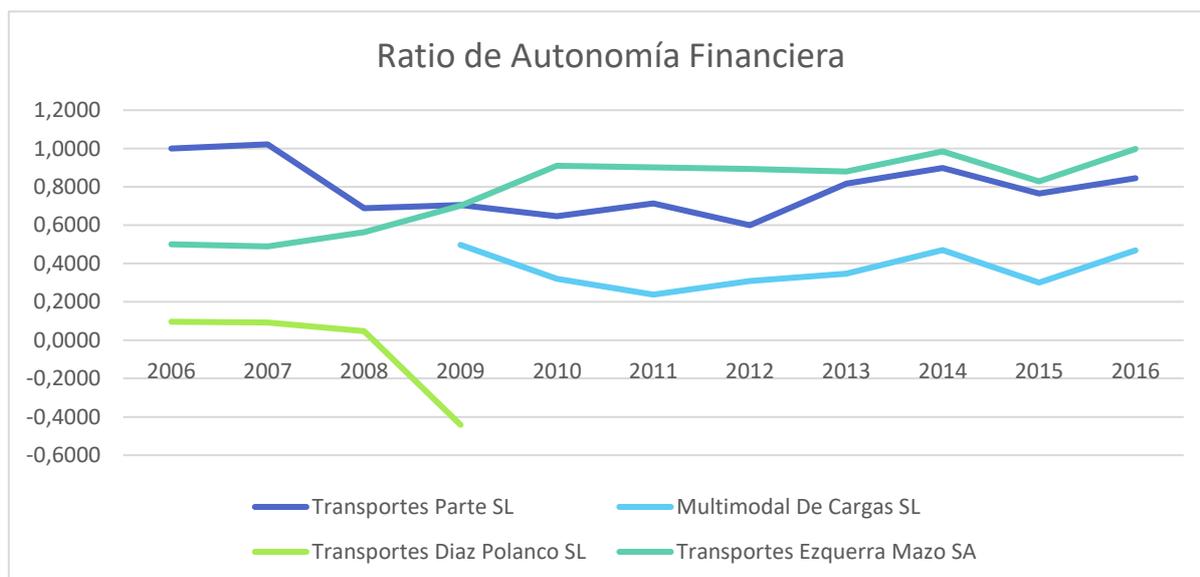
Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

Como podemos observar la empresa Transportes Diaz Polanco descarta sobre todas las demás, ya que en el año 2006 muestra un ratio de autonomía financiera muy bajo, un 10% de su financiación procede de fondos propios, es decir, se financiaba en un 90% de capitales ajenos. Dicha situación se agravó más con el inicio de la crisis que provocó cifras negativas en dicho ratio como se muestra en la gráfica posterior. Esta empresa llevo a cabo una mala financiación, propiciando que en el año 2008 no fuera capaz de afrontar las deudas con sus acreedores y sus fondos propios fuesen nulos. Esta empresa muestra un claro ejemplo de que una excesiva financiación externa es gran desventaja competitiva.

Por otro lado, el resto de las empresas han conseguido mantenerse constantes a lo largo de estos 10 años, con alguna pequeña variación, pero consiguiendo volver a situarse en cifras similares a las de los años anteriores a la crisis. Entre estas tres empresas, Transportes Parte muestra ser una empresa muy dependiente financieramente respecto a las demás. Con cifras en los dos primeros años del 100% de financiación con fondos propios, lo que muestra una gran ventaja ante sus competidores ya que no depende de recursos ajenos, así como de las variaciones en los mercados financieros. En cuanto a Transportes Ezquerria Mazo en los dos mismo años mostraba una financiación 50% propia y 50% ajena, no es la más recomendable ya que como hemos comentado anteriormente es de un 70% propia. Pero a pesar de la situación que mostraban en un inicio ambas empresas, Transportes Parte sufrió una mayor caída con la llegada de la crisis reflejando en 2010 una cifra de un 65% de financiación propia, mientras que Transportes Ezquerria Mazo supo cómo afrontar la situación, reducir su financiación ajena y aumentar su financiación propia, llegando en 2010 a un 91% de capital procedente de fondos propios. Con posterioridad a la crisis, la estrategia financiera que han tomado ambas empresas ha sido la más común en la península, reducir al máximo su financiación ajena y financiarse con la mayor cantidad de fondos propios. Consiguiendo en 2016 Transportes Ezquerria Mazo un 100% de financiación propia, siendo totalmente independiente financieramente, y Transportes Parte situarse en un 85% de financiación propia.

Por último, la empresa Multimodal de Cargas comenzó su actividad con una financiación un 50% propia y un 50% ajena. En los primeros años de actividad las empresas requieren mayores inversiones y por ese motivo podemos deducir que su financiación se basaba en financiación ajena, reflejando un 76% en el año 2011. Pero con el desarrollo de su actividad ha ido aumentando sus fondos propios llegando en 2014 a tener un 47%. Podemos decir que es una empresa bastante dependiente de recursos ajenos, pero se debe en gran medida que a su corta vida en el mercado y a las fuertes inversiones que debe hacer una empresa de nueva creación.

Gráfico 5.4. Evolución del ratio de Autonomía Financiera de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

5.3.2 Endeudamiento

Ratio de Endeudamiento = (Pasivo Fijo + Pasivo Líquido) / Fondos Propios

Con este ratio analizamos el grado de endeudamiento con fondos ajenos que tiene una empresa respecto a sus fondos propios. Es decir, la cantidad de dinero procedente de financiación externa que posee una empresa frente a la cantidad de financiación propia.

Para realizar dicho análisis hemos fijado como cifras óptimas en las que debe posicionarse una empresa las siguientes:

- Valor de financiación óptimo de endeudamiento, entre 0,40 y 0,60 de recursos ajenos frente a los propios.
- Un valor superior a 0,60 supondría un excesivo endeudamiento.
- Un valor inferior a 0,40 supondría que la empresa tiene demasiados recursos propios ociosos, ya que podría aprovechar esos recursos para invertir y conseguir beneficios.

Tabla 5.5. Ratio de Endeudamiento de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016.

Ratio de Endeudamiento	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transportes Parte SL	1,00	0,98	1,45	1,42	1,55	1,40	1,67	1,22	1,11	1,31	1,18
Multimodal De Cargas SL				2,01	3,13	4,20	3,23	2,88	2,12	3,34	2,14
Transportes Diaz Polanco SL	10,38	10,83	20,82	-2,26							
Transportes Ezquerria Mazo SA	2,00	2,04	1,78	1,43	1,10	1,11	1,12	1,14	1,01	1,21	1,00

Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

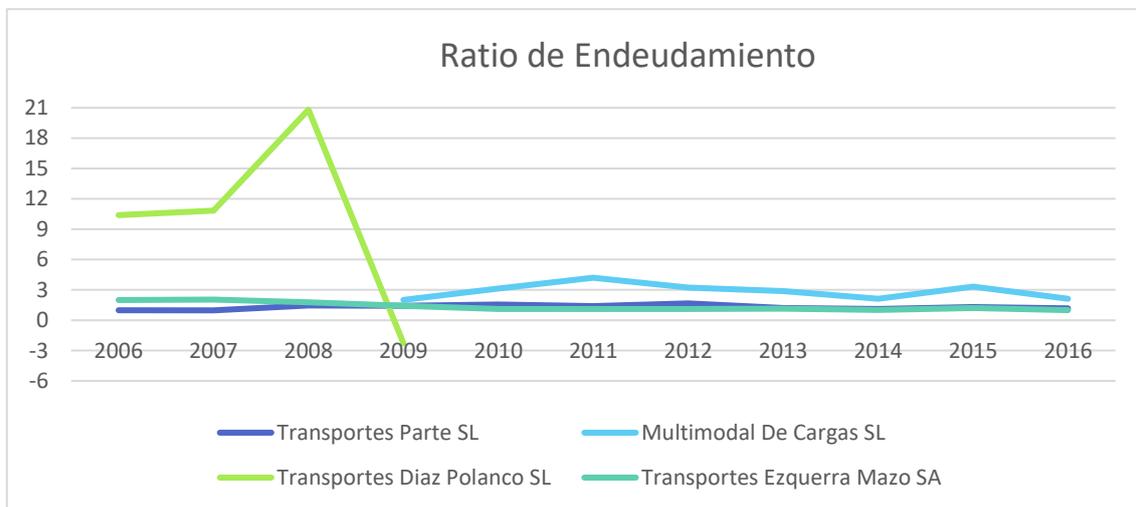
En primer lugar vamos a comentar el ratio de endeudamiento de la empresa Transportes Diaz Polanco por ser la mayor endeuda respecto al resto. Muestra en sus últimos años de actividad un gran endeudamiento ajeno debido posiblemente debido a una mala

ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO DE 4 EMPRESAS CÁNTABRAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

gestión financiera, una falta de cobros a sus clientes, etc. Como hemos podido ver a lo largo de este análisis, es un buen ejemplo de las consecuencias económicas y financieras que sufre una empresa cuando no puede adaptarse a los cambios del mercado y acaba desapareciendo. Continuando con su endeudamiento, podemos observar en la gráfica posterior un alto grado de endeudamiento en el año 2006 con un 1038% de recursos ajenos frente a los propios, es decir, de cada 10,38€ de financiación ajena tiene 1€ de financiación propia.

El punto fulminante de este abusivo endeudamiento culmina en el año 2008 con el inicio de la crisis económica, mostrando un 2082% de financiación ajena respecto de la propia. Es en este año en el que la empresa suponemos que llega a su fin, ya que en el 2009 se disuelve dejando un ratio de endeudamiento negativo.

Gráfico 5.5. Evolución del ratio de Endeudamiento de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



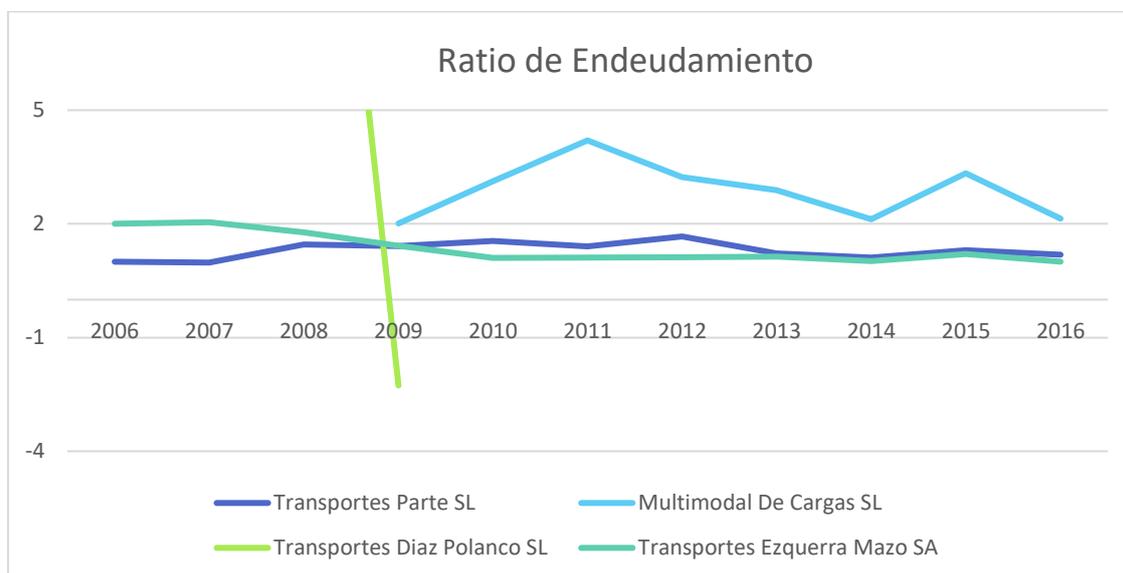
Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

Por otro lado, las tres otras empresas muestran una evolución de su ratio de endeudamiento más moderada, con menor variación que la empresa Transportes Diaz Polanco.

Tanto la empresa Transportes Parte y Transportes Ezquerria Mazo muestran una financiación ajena superior al 100% en la mayoría de los años analizados, es decir, una excesiva financiación ajena. Pero con el inicio de la crisis económica, en el año 2008, han reducido en muy poco porcentaje su endeudamiento y han sabido mantenerse constantes, de modo que, aunque estén excesivamente endeudadas mantengan un porcentaje de endeudamiento constante evitando que este aumente. Por el contrario, Multimodal de Cargas, como hemos comentado en ratios anteriores, se trata de una empresa de nueva creación en el año 2009 y necesita financiarse para desarrollar su actividad. Por ello podemos deducir que su alto porcentaje de endeudamiento hasta el 2011 es necesario para el inicio de su actividad. Mostrando en el año 2011 un ratio de un 420% de financiación ajena respecto a la propia. En los años posteriores ha ido intentando reducir su endeudamiento hasta llegar en el año 2014 a un 212%, reduciendo casi un 50% menos que en el 2011. En el último año de nuestro análisis, se encontraba

con una financiación de 2,14€ por cada euro de financiación propia, es una empresa que se encuentra muy endeudada y que deberá reducir dicho endeudamiento.

Gráfico 5.6. Evolución del ratio de Endeudamiento de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

5.3.3 Endeudamiento a c/p y endeudamiento a l/p

Ratio de Endeudamiento a c/p = Pasivo Líquido / Fondos Propios

Ratio de Endeudamiento a l/p = Pasivo Fijo / Fondos Propios

Con estos ratios vamos a hacer un análisis más detallado sobre el origen de los recursos de financiación ajena de estas empresas, para determinar si son deudas a largo plazo o a corto plazo.

Para este análisis hemos realizado un gráfico de cada empresa en el que se muestra su endeudamiento a c/p y l/p con el fin de hacerlo más visual y fácil de analizar.

Tabla 5.6. Ratio de Endeudamiento C/P de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016.

Ratio de Endeudamiento c/p	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transportes Parte SL	0,69	0,65	0,81	0,70	0,85	0,99	1,32	0,80	0,76	0,90	0,79
Multimodal De Cargas SL				2,01	2,29	1,26	1,80	1,92	1,08	1,13	0,94
Transportes Diaz Polanco SL	7,20	5,57	16,26	-3,50							
Transportes Ezquerria Mazo SA	0,86	1,04	0,88	0,77	0,66	0,71	0,79	0,97	0,83	0,75	0,70

Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO DE 4 EMPRESAS CÁNTABRAS DEL SECTOR DEL
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

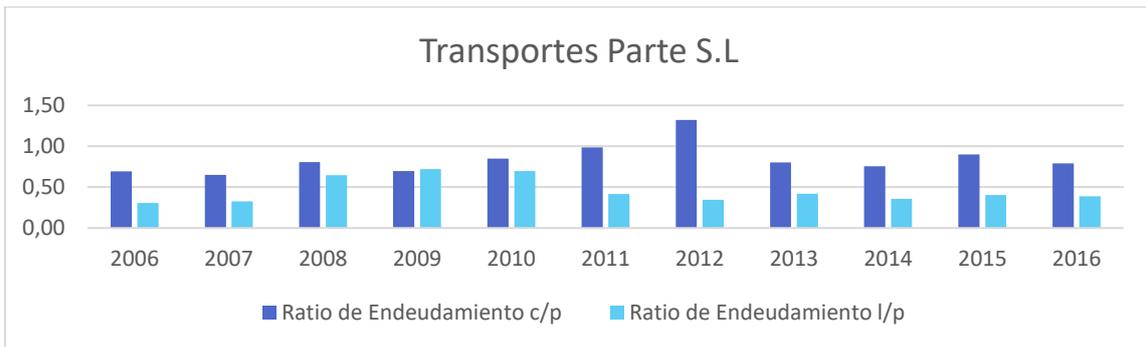
Tabla 5.7. Ratio de Endeudamiento L/P de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016.

Ratio de Endeudamiento l/p	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transportes Parte SL	0,30	0,33	0,65	0,72	0,70	0,42	0,35	0,42	0,36	0,41	0,39
Multimodal De Cargas SL				-	0,84	2,95	1,43	0,96	1,05	2,20	1,20
Transportes Diaz Polanco SL	1,18	3,26	2,56	-0,76							
Transportes Ezquerria Mazo SA	1,14	1,00	0,90	0,66	0,44	0,40	0,32	0,16	0,19	0,45	0,31

Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

A simple vista, podemos observar que en su mayoría estas empresas están financiadas con deuda a c/p. Lo que implica un mayor riesgo a la hora de hacer frente a los pagos, ya que dependerán de si se efectúan los cobros a sus clientes en el tiempo previsto o no, así como de los posibles impagos que estos. Pues las deudas a l/p proporcionan mayor tiempo y flexibilidad para hacerlas frente. Ya que, pueden anticiparse a ellas y tener ventajas como la de realizar inversiones que proporcionen unos ingresos extra para hacer frente a dicha deuda.

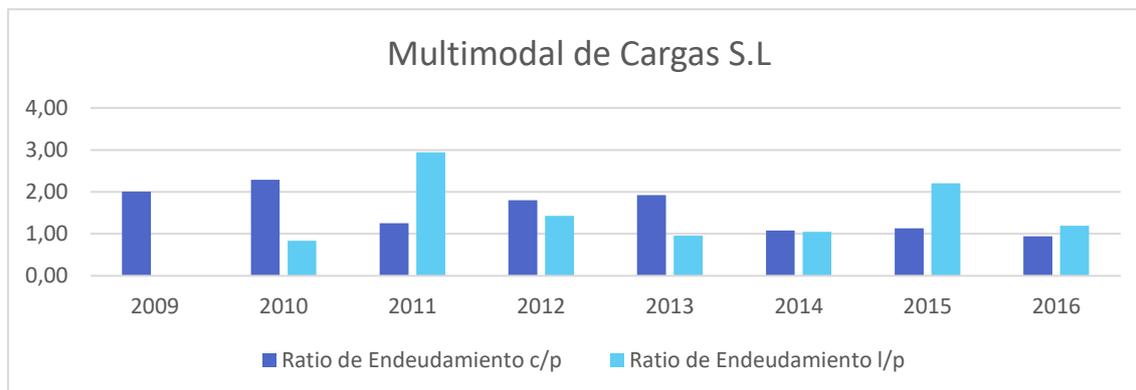
Gráfico 5.7. Evolución del ratio de Endeudamiento C/P y L/P de la empresa cántabra Transportes Parte S.L del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

La empresa Transportes Parte está financiada en su mayoría de recursos ajenos a corto plazo, mostrando el mayor porcentaje en el año 2012 con un 132% de deuda a c/p respecto a un 35% a l/p. Así pues, el grado de endeudamiento a c/p de esta empresa ha ido creciendo paulatinamente a partir del año 2008, a la vez que iba disminuyendo su endeudamiento a l/p.

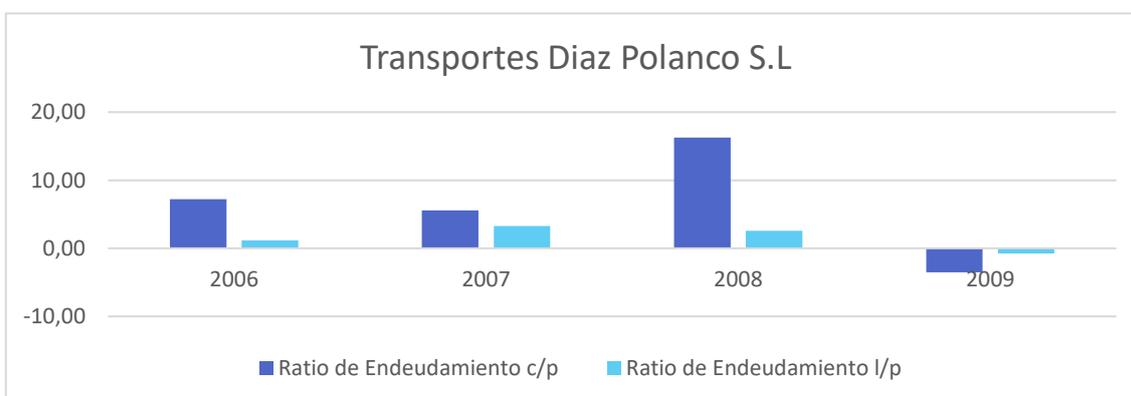
Gráfico 5.8. Evolución del ratio de Endeudamiento a C/P y L/P de la empresa cántabra Multimodal de Cargas S.L del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

Al contrario que Transportes Partes, la empresa Multimodal de Cargas empezó su actividad con una alta financiación de recursos a c/p, pero la ha ido disminuyendo a lo largo de los años y adquiriendo mayor financiación a l/p. Podemos deducir que sigue este tipo de estrategia con el fin disponer del tiempo necesario para generar los recursos suficientes para hacer frente a sus deudas.

Gráfico 5.9. Evolución del ratio de Endeudamiento a C/P y L/P de la empresa cántabra Transportes Diaz Polanco S.L del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

La empresa del gráfico superior muestra en su mayoría una financiación a c/p, llegando en el año 2008 con el inicio de la crisis a disponer de 16,26€ de deuda a c/p por cada euro de recursos propios.

Gráfico 5.10. Evolución del ratio de Endeudamiento a C/P y L/P de la empresa cántabra Transportes Ezquerro Mazo S.A del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

Al igual que Transportes Parte, la empresa Transportes Ezquerro Mazo reduce gradualmente su financiación a l/p a partir de la crisis económica y aumenta su financiación con recursos a c/p. Podemos deducir que este tipo de situación se debió a que muchos bancos aumentaron los tipos de interés y redujeron los préstamos a l/p por seguridad, ya que en estos años muchas empresas comenzaron a tener dificultades para mantenerse en el mercado y efectuar los cobros a muchos de sus clientes.

5.4. Análisis de rentabilidades

5.4.1 Rentabilidad económica

Rentabilidad Económica = EBIT / Total Activo

Mide la capacidad que tienen los activos de una empresa para generar beneficios con independencia de cómo se hayan financiado.

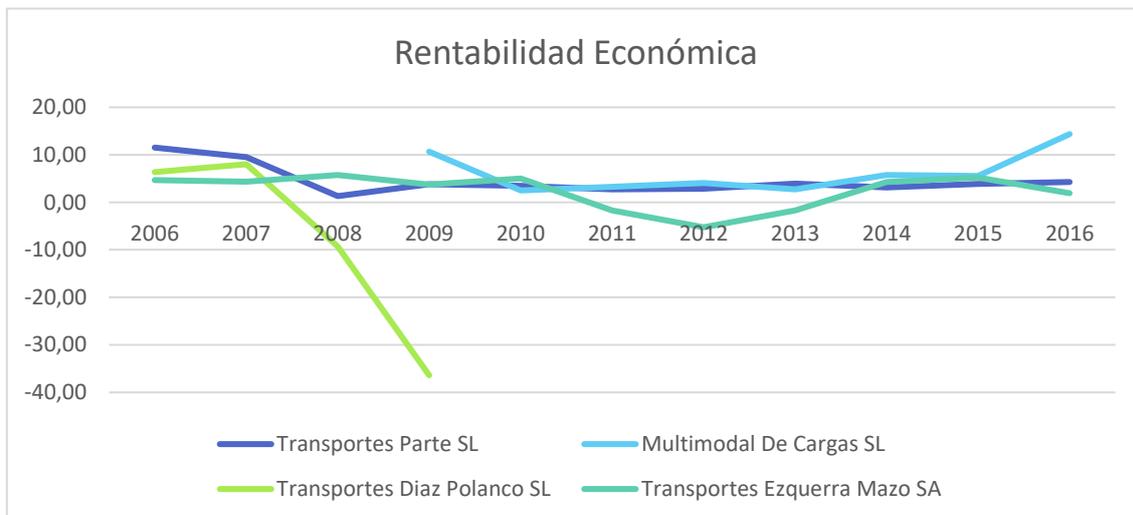
Tabla 5.8. Rentabilidad Económica de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016.

Rentabilidad Económica	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transportes Parte SL	11,52	9,55	1,31	3,80	3,45	2,75	2,85	3,93	3,16	3,88	4,28
Multimodal De Cargas SL				10,68	2,50	3,24	4,06	2,70	5,76	5,58	14,35
Transportes Díaz Polanco SL	6,34	8,02	-9,29	-36,39							
Transportes Ezquerro Mazo SA	4,67	4,36	5,75	3,77	5,01	-1,68	-5,25	-1,69	4,30	5,24	1,93

Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

Como es de esperar la empresa Multimodal de Cargas presenta una rentabilidad negativa en sus dos últimos años de actividad, uno de los motivos por los que se disuelve. En los dos años anteriores al inicio de la crisis su rentabilidad económica era positiva y superior a la que muestran las demás empresas del análisis. Pero es el año 2008 donde su rentabilidad cae a cifras negativas dejando una cifra de -36,39% en 2009.

Gráfico 5.11. Porcentaje de Evolución de la rentabilidad Económica de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).

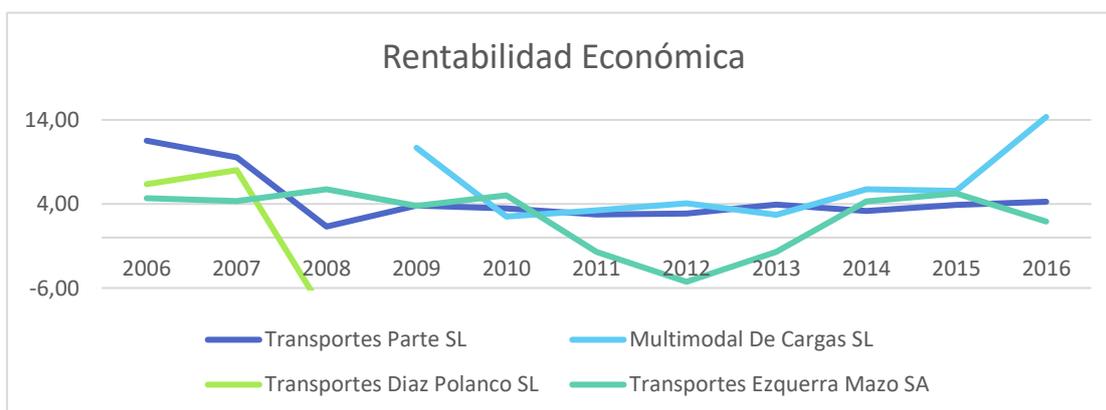


Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

En cuanto a las otras tres empresas, todas muestran una rentabilidad económica positiva en todos sus años excepto la empresa Transportes Ezquerria Mazo que destaca con una fuerte caída a partir del año 2010 hasta el 2014, teniendo su rentabilidad más baja en el año 2012 con una cifra de un -5,25%.

Por el contrario, la empresa Transportes Parte y Multimodal de Cargas mantienen una rentabilidad casi constante a lo largo de los años de análisis, con pequeñas variaciones. Destacando la empresa de reciente creación, Multimodal de Cargas, con una rentabilidad económica en el año 2016 de un 14,35%.

Gráfico 5.12. Evolución de la Rentabilidad Económica de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

5.4.2 Rentabilidad financiera

Rentabilidad Financiera = Resultado del ejercicio / Fondos Propios

Es la rentabilidad que obtienen los socios o propietarios de una empresa respecto a la cantidad monetaria invertida por ellos. De forma que cuanto mayor rentabilidad financiera tenga una empresa mayores serán sus beneficios.

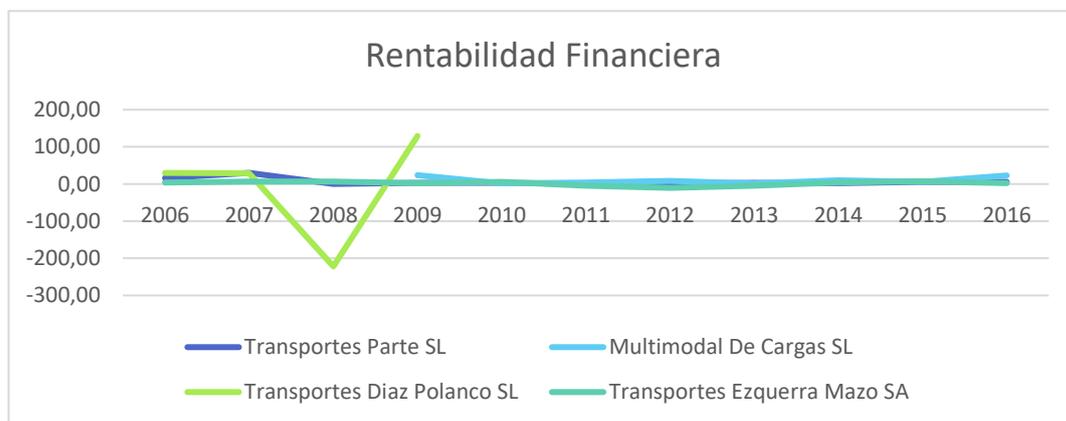
Tabla 5.9. Porcentaje de Evolución de la Rentabilidad Financiera de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016.

Rentabilidad Financiera	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transportes Parte SL	16,21	29,91	0,19	3,07	3,04	0,75	1,45	3,10	2,28	5,47	5,67
Multimodal De Cargas SL				23,74	1,64	3,94	8,46	1,83	10,38	6,12	22,72
Transportes Diaz Polanco SL	29,95	28,83	-221,88	129,25							
Transportes Ezquerra Mazo SA	4,28	7,00	6,67	2,30	5,66	-4,66	-10,45	-4,58	3,66	7,28	2,54

Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

La empresa Transportes Diaz Polanco destaca en el año 2008 por una rentabilidad excesivamente negativa y en el año 2009, año en el que cesa su actividad, por una rentabilidad excesivamente alta. Podemos deducir que la excesiva rentabilidad en el año 2009 puede deberse a la liquidación de muchos de sus activos y la obtención de un alto nivel de beneficios por la venta de estos. Ya que como hemos observado en ratios anteriores la empresa tenía unos altos niveles de endeudamiento y no tenía autonomía financiera.

Gráfico 5.13. Evolución de la Rentabilidad Financiera de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



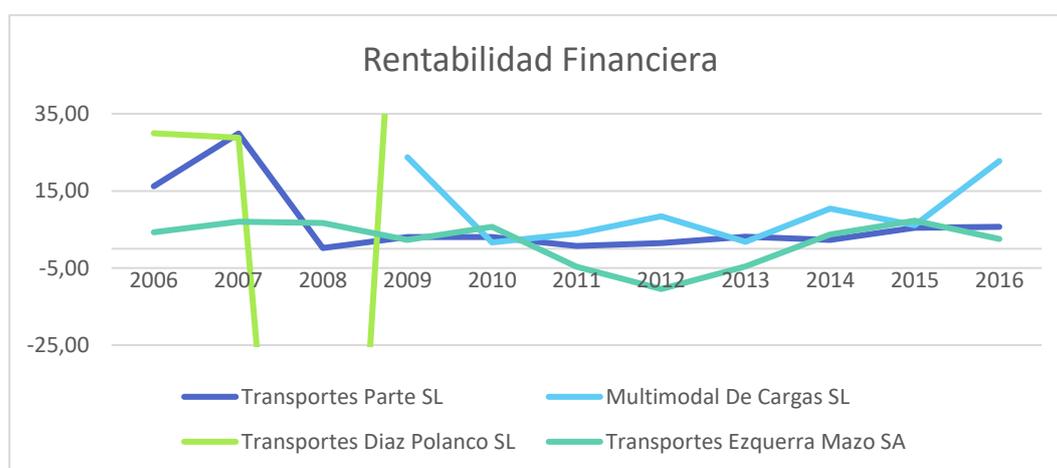
Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

La empresa Transportes Parte poseía una alta rentabilidad financiero en 2007, con un beneficio de 29,91% por cada euro invertido por los socios o propietarios. Pero es en el año 2008 cuando sufre una fuerte caída pasando a obtener unos beneficios de 0,19% por cada euro procedente de sus fondos propios. En los años posteriores consigue aumentar esta cifra obteniendo en 2016 un 5,67% de beneficio por cada euro invertido en sus fondos propios. Por el contrario, la empresa Multimodal de Cargas inicia su actividad con una rentabilidad financiera alta, con unos beneficios de 23,74% por cada euro procedente de su financiación propia. En los años posteriores su rentabilidad baja

en gran medida, pero es la única de las cuatro empresas que estamos analizando que consigue situarse casi en las mismas cifras de rentabilidad que al inicio de la crisis, con un beneficio de 22,72% en el año 2016.

Por último, Transportes Ezquerro Mazo muestra una rentabilidad financiera media de 5% de beneficio en los 5 primeros años de análisis, pero es en 2011 cuando sufre una caída obteniendo pérdidas con respecto al capital invertido por los socios. Es decir, los beneficios obtenidos por la empresa son mucho menores al capital invertido por los socios y propietarios. No consigue volver a ser rentable financieramente hasta el año 2014 con un 3,66% de beneficio respecto a sus fondos propios, en el último año de análisis es la menos rentable financieramente de las cuatro con tan solo 1,93% de beneficios.

Gráfico 5.14. Evolución del Rentabilidad Financiera de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016).



Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

5.4.3 Margen y rotación

Margen = EBIT / Ventas

El margen de beneficios está vinculado a la rentabilidad económica de la empresa, por este motivo las fluctuaciones en la rentabilidad económica de una empresa afectaran directamente a su margen de beneficios. Este ratio muestra el beneficio que obtiene una empresa por cada unidad vendida. Por tanto, a las empresas les interesa tener un margen de beneficios altos.

Tabla 5.10. Margen de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016.

Margen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transportes Parte SL	5,27%	6,65%	1,17%	3,51%	3,12%	2,13%	2,28%	3,25%	2,53%	3,38%	3,64%
Multimodal De Cargas SL				4,57%	0,92%	1,94%	1,93%	1,02%	1,98%	2,51%	6,13%
Transportes Diaz Polanco SL	4,36%	6,83%	-11,05%	-71,02%							
Transportes Ezquerro Mazo SA	5,28%	4,97%	5,61%	3,90%	4,42%	-1,70%	-6,11%	-1,64%	3,85%	5,52%	1,93%

Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO DE 4 EMPRESAS CÁNTABRAS DEL SECTOR DEL
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

En la tabla superior podemos observar que existe una gran diferencia respecto al margen en los años anteriores al inicio de la crisis frente a los posteriores. Para la empresa Transportes Parte es el año 2008 en el que sufre una caída en su margen de beneficios, pasando de unos beneficios de un 6,65% a unos de 1,17%. En los años posteriores consigue volver a estabilizar su margen, pero sin superar el 4%.

Por el contrario, la empresa Transportes Ezquerro Mazo obtiene su mayor porcentaje de beneficios respecto a sus ventas en el año de inicio de la crisis, 2008, con un 5,61% de beneficios por cada unidad vendida. Pero es el año 2011 cuando sufre una caída llegando a obtener pérdidas hasta el año 2014. Como podemos observar en la tabla superior comenzó siendo la empresa que mayor margen de beneficios, un 5,28% y acabando en el último años de análisis siendo la empresa con menor margen respecto al resto.

Por otro lado, la empresa Multimodal de Cargas tiene unos márgenes de beneficios muy bajos en los primeros años de actividad económica al ser una empresa de reciente creación, pero finalmente consigue posicionarse en el mercado con un 6,13% de beneficios respecto a las empresas analizadas.

En cambio, Transportes Díaz Polanco muestra la situación que sufren las empresas en sus últimos años de vida. Comienza en el año 2006 con un margen de un 4,36% de beneficios por unidad vendida, pero es con el inicio de la crisis cuando la empresa comienza a perder rentabilidad económica y, por tanto, comienza a obtener unos márgenes negativos.

Rotación = Ventas / Total Activo

El ratio de rotación mide el número de veces que se recupera el activo de una empresa a través de las ventas, es decir, el número de unidades vendidas por cada unidad invertida. Este ratio está vinculado con la rentabilidad de la empresa. Cuando mayor sea la rotación de una empresa mayor será la rentabilidad para esta.

Tabla 5.11. Rotación de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera desde 2006 hasta 2016.

Rotación	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transportes Parte SL	218,50%	143,60%	112,56%	108,50%	110,87%	129,24%	124,98%	120,93%	124,88%	115,03%	117,65%
Multimodal De Cargas SL				233,95%	270,78%	167,30%	210,28%	264,16%	290,65%	222,18%	234,22%
Transportes Díaz Polanco SL	145,28%	117,47%	84,05%	51,24%							
Transportes Ezquerro Mazo SA	88,53%	87,74%	102,50%	96,56%	113,42%	98,98%	85,96%	103,22%	111,48%	94,81%	100,02%

Fuente de elaboración propia a partir de los datos obtenidos de SABI.

Los ratios de rotación que muestran las empresas analizadas son altos y constantes con algunos pequeños anti bajos a lo largo de los años de análisis, excepto la empresa Transportes Díaz Polanco que sufre una disminución a partir de la crisis, el resto de las empresas muestran una rotación positiva.

La empresa más destacada es Multimodal de Cargas puesto que muestra una rotación más elevada respecto al resto, así como, constante a lo largo de los años de análisis. En cuanto a la Transportes Ezquerro Mazo muestra una rotación superior al inicio del análisis, al contrario que Transportes Parte que ha ido sufriendo una disminución de su rotación a lo largo de los años, pasando de un 218,50% en el año 2006 a un 117,65% en el 2016.

6. Conclusiones

Una vez realizado este análisis podemos concluir, que efectivamente la crisis económica ha afectado el gran medida a las empresas. Como hemos podido observar a lo largo de este trabajo, la empresa Transportes Diaz Polanco S.L es un claro ejemplo de la gran cantidad de empresas que se dedicaban o tenían una fuerte vinculación con el sector de la construcción, y que no han sido capaces de superar la crisis. A lo largo de todo este análisis hemos visto como en el año 2008 de inicio de la crisis, dicha empresa ha sufrido una gran caída en su liquidez, solvencia y rentabilidad, acompañados de un gran aumento en cuanto a su endeudamiento y márgenes de beneficios negativos. Todo ello provocó que finalmente no pudiera sostenerse económicamente llevándola a la extinción. En mi opinión Transportes Diaz Polanco S.L debería haber intentado captar nuevos clientes con unos productos a transportar diferentes a los de la construcción, ya que tenía los medios adecuados. Además de esto, no debería haber basado la mayoría de su financiación en recursos ajenos a corto plazo, puesto que pierda una gran ventaja financiera para poder utilizar dichos recursos y obtener una mayor rentabilidad de ellos.

Por otro lado, la empresa Multimodal de Cargas S.L es un ejemplo de empresa emprendedora que a pesar de la crisis económica decide hacerla frente y conseguir poco a poco hacerse un hueco en el sector. Como hemos ido analizando a lo largo del trabajo, comienza con una situación favorable en el primer año de vida, puesto que su solvencia, liquidez y rentabilidades son altas. Los años posteriores se asimila a las otras dos empresas presentes en el mercado, pero finalmente, en 2016 consigue posicionarse de forma muy positiva en el mercado, incluso superando a las dos empresas restantes.

En cuanto a la empresa Transportes Ezquerro Mazo S.A y Transportes Parte S.L reflejan la situación de dos empresas con experiencia en el mercado y que con la llegada de la crisis sufren de distinta manera la crisis, así como las consecuencias que se reflejan en ellas. Con estas dos empresas hemos podido observar que dependiendo de las decisiones estratégicas que tomen, los resultados son distintos, como hemos analizado las fluctuaciones que han tenido ambas a lo largo de los años de análisis son bastante diferentes.

La crisis económica afectó en gran medida a la mayoría de las empresas, endeudándose y obteniendo una solvencia frente a sus acreedores muy baja. Pero a lo largo de los años muchas han sabido adaptarse al cambio y volver a situarse en unos resultados positivos.

7. Bibliografía

1. SABI, disponible en <https://sabi.bvdinfo.com/version-201845/Search.CNAE2009.serv? CID=2875&context=2NRGE6NZWKCFJF1&EditSearchStep=true&SearchStepId=Current.%7b6e7b770b-5197-4c6c-b8e5-b2e814952c0a%7d4>).
2. Revista Transporte y Logística, 26/04/2016, *El transporte, el servicio logístico más subcontratado*. Disponible en http://www.aeutransmer.com/2016/04/26/el-transporte-el-servicio-logistico-mas-subcontratado/?upm_export=pdf.
3. “Gráfico 3.1. Evolución del volumen de negocio del comercio electrónico” y “Gráfico3.2. Actividades con mayor porcentaje de volumen de negocio a través del comercio online en 2016.”. El País (2017), *El comercio electrónico se dispara en España y crece un 21% en 2016*. Cristina Delgado, Madrid. Disponible en https://elpais.com/economia/2017/07/07/actualidad/1499416566_148415.html.
4. El economista, 25/11/2013 *Desaparecen más de 10.000 empresas de autónomos del transporte en lo que va de año*. Disponible en <http://www.eleconomista.es/emprendedores-pymes/noticias/5341703/11/13/Desaparecen-mas-de-10000-empresas-de-autonomos-del-transporte-en-lo-que-va-de-ano.html> .
5. “Gráfico 3.1 Evolución del volumen de negocio del comercio electrónico”; “gráfico 3.4 Evolución de las toneladas transportadas en España. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)”; “gráfico 3.5 Evolución de las toneladas transportadas según el tipo de mercancía en España. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)”; “gráfico 3.6 Evolución del precio medio por kilómetro del subsector del transporte de mercancías por carretera en España. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)”; “gráfico 4.2 Evolución de las toneladas transportadas interregionalmente del subsector del transporte de mercancías por carretera en Cantabria. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)” y “gráfico 4.3 Evolución de las toneladas transportadas con origen y destino en Cantabria del subsector del transporte de mercancías por carretera. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2006-2017)”. Ministerio de Fomento. Disponible en <http://www.fomento.gob.es/BE/?nivel=2&orden=05000000> .
6. SABI, disponible en <https://sabi.bvdinfo.com/version-2018417/Search.QuickSearch.serv? CID=1542&context=1SS6E6NZWAWTBKK> .
7. SABI “Gráfico 4.4. Evolución de los Ingresos de Explotación Totales de las 4 empresas cántabras elegidas del subsector del transporte de mercancías por carretera. (SABI) (2006-2016. Disponible en <https://sabi.bvdinfo.com/version-2018426/List.serv? CID=4576&context=26SOE6NZWH0KE2K&FromALoadStrategy=FromALoadStrategy> .
8. Mire la Solución, 28/02/2012, *El análisis de empresas: Análisis económico-financiero*. Santiago Moreno. Disponible en <http://www.mirelasolucion.es/blog/analisis-empresas-economico-financiero/> .