



**GRADO EN ADMINISTRACIÓN Y
DIRECCIÓN DE EMPRESAS**

2017-2018

TRABAJO FIN DE GRADO

**ANÁLISIS ECONÓMICO Y FINANCIERO DEL
SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL**

**ECONOMIC AND FINANCIAL ANALYSIS OF
THE SHIPBUILDING INDUSTRY**

AUTORA: BEATRIZ JUNCO CARRANDI

DIRECTOR: FRANCISCO MANUEL SOMOHANO RODRÍGUEZ

JUNIO 2018

Quiero agradecer a mi tutor Francisco Manuel Somohano Rodríguez la ayuda recibida, a mis familiares, compañeros de Astander y en especial a mi madre por el apoyo incondicional durante toda la carrera.

RESUMEN

El objeto del presente Trabajo de Fin de Grado es el sector de la construcción naval español. Para ello, lo he justificado basándome en su importancia en el comercio marítimo internacional y he realizado un análisis económico financiero de una muestra de empresas. El resultado es un panorama interesante del sector desde una perspectiva mundial y europea, en concreto hemos analizado las potencias asiáticas y su evolución, y después, el auge de Europa en el último año gracias a los buques de pasajeros. Para finalizar, nos hemos centrado en la situación en España, en concreto la evolución del mercado y la situación actual.

En la segunda parte del trabajo se han seleccionado a cinco empresas del sector cuya actividad principal corresponde a los códigos CNAE 3011 y 3315 para las que se han realizado análisis en detalle.

Las conclusiones son: es de gran importancia la cercanía de un astillero al puerto y su relación con este. La innovación es un factor clave en la época actual, permite a las empresas ser competitivas y destacar por encima de otras. Astican destaca por ello.

Las empresas constructoras al trabajar por proyectos acumulan gran cantidad de existencias en su activo corriente, debiendo vigilar que no se acumulen. Asimismo las empresas dedicadas a reparación cuentan con una buena solvencia.

ABSTRACT

The purpose of this “Trabajo Fin de Grado” is the Spanish shipbuilding industry. For this, I have justified it based on its importance in international maritime trade and I have conducted a financial analysis of a enterprises sample. The result is an interesting view of the sector from a global and European perspective, in particular we have analyzed the Asian powers and their evolution, and then the rise of Europe in the last year thanks to passenger ships. Finally, we have focused on the Spain situation, in particular in the market evolution and the current situation.

In the second part of the work have been selected five companies of the sector whose main activity corresponds to the codes CNAE 3011 and 3315 for which have been conducted analyses in detail.

The conclusions are: the proximity of the shipyard to the port and the relationship with it is very important. Innovation is a key factor in the current era, allowing companies to be competitive and stand out from others. Astican stands out for that.

The construction companies when working for projects accumulate a large amount of stocks in their current assets, having to ensure that they do not accumulate. Also the companies dedicated to repair have a good solvency.

INDICE GENERAL

INTRODUCCION.....	Pág. 11
CAPITULO 1: DESCRIPCION DE LA ACTIVIDAD Y DEL SECTOR.....	Pág. 13
1.1. Justificación de la investigación.....	Pág. 13
1.2. Descripción del sector.....	Pág. 14
1.3. Construcción naval en el mundo y en Europa.....	Pág. 15
1.4. Construcción naval en España.....	Pág. 17
1.5. Análisis del Entorno.....	Pág. 19
1.6. Resumen del capítulo.....	Pág. 20
CAPITULO 2: OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN....	Pág. 21
2.1. Objetivos y metodología del análisis.....	Pág. 21
2.2. Descripción de la muestra:	Pág. 21
Presentación de las empresas escogidas objeto del análisis: innovación y especialización	
Los datos: páginas web y datos contables, el Registro Mercantil	
2.3. Resumen del capítulo.....	Pág. 27
CAPÍTULO 3. EL ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO DE LA INFORMACION CONTABLE.....	Pág. 28
3.1. Análisis porcentual.....	Pág. 28
Composición y Evolución del Activo.....	Pág. 28
Composición y Evolución de Pasivo.....	Pág. 29
3.2. Análisis financiero.....	Pág. 30
3.2.1. Análisis financiero a corto plazo.....	Pág. 30
3.2.1.1. Ratio de liquidez o prueba ácida.....	Pág. 30
3.2.1.2. Ratio de tesorería.....	Pág. 31
3.2.2. Análisis financiero a largo plazo.....	Pág. 32
3.2.2.1. Solvencia.....	Pág. 32
3.2.2.2. Endeudamiento.....	Pág. 33
3.2.2.3. Autonomía financiera.....	Pág. 34
3.2.3. Rotación de las existencias.....	Pág. 34
3.2.4. Cash-flow.....	Pág. 35
3.2.5. Periodos medios de cobro y de pago.....	Pág. 35

3.3. Análisis económico.....	Pág. 36
3.3.1. Evolución de los ingresos.....	Pág. 36
3.3.2. Análisis rentabilidades.....	Pág. 37
a) Rentabilidad Económica.....	Pág. 37
b) Margen y Rotación.....	Pág. 38
c) Rentabilidad Financiera.....	Pág. 40
3.4. Resumen del capítulo	Pág. 41
CAPÍTULO 4. CONCLUSIONES.....	Pág. 43
Anexos.....	Pág. 45
Bibliografía.	Pág. 49

INDICE DE GRÁFICAS

Gráfica. 1. Distribución del comercio mundial por medios de transporte.....	Pág. 13
Gráfica. 2. Volumen de carga del comercio marítimo en buques portacontenedores (en millones de toneladas).....	Pág. 14
Gráfica. 3. Construcción de buques a nivel mundial CGT	Pág. 15
Gráfica. 4. Nuevas contrataciones a nivel mundial según el tipo de buque.....	Pág. 16
Gráfica. 5. Actividad en construcción de buques a nivel global en CGT.....	Pág. 17
Gráfica. 6. Distribución del activo en el último año de las cinco empresas.....	Pág. 28
Gráfica. 7. Distribución del pasivo y patrimonio neto en 2016 de las cinco empresas.....	Pág. 29
Gráfica 8. Evolución del ratio de prueba ácida.....	Pág. 30
Gráfica 9. Evolución del ratio de tesorería.....	Pág. 31
Gráfica 10. Evolución del ratio de endeudamiento a corto y largo plazo.....	Pág. 33
Gráfica 11. Evolución del ratio de autonomía financiera.....	Pág. 34
Gráfica 12. Evolución de las ventas de las cinco empresas en el horizonte temporal 2011-2016.....	Pág. 36
Gráfico. 13. Representación gráfica de la Rentabilidad económica.....	Pág. 37
Gráfico. 14. Representación gráfica margen y rotación 2011.....	Pág. 38
Gráfico. 15. Representación gráfica margen y rotación 2016.....	Pág. 39
Gráfico. 16. Representación gráfica rentabilidad financiera.....	Pág. 40

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Contrataciones en millones de CGT.....	Pág. 16
Tabla 2. Empresas con mayores ingresos de explotación en 2016.....	Pág. 22
Tabla 3. Cálculo del ratio de solvencia a largo plazo.....	Pág. 32
Tabla 4. Rotación de existencias en 2016.....	Pág. 34
Tabla 5. Cashflow y EBITDA de las cinco empresas en 2016.....	Pág. 35
Tabla 6. Periodos medios de cobro y pago.....	Pág. 35

INDICE DE FIGURAS

Figura. 1. Principales empresas en España.....	Pág. 18
--	---------

PRESENTACION / INTRODUCCION

Este proyecto surge a raíz de mis prácticas académicas en la Empresa Astilleros de Santander, S.A., a través de las cuales he aprendido mucho sobre el sector, el cual prácticamente desconocía, y he comprobado su gran importancia. La construcción naval ha sido tradicionalmente un sector diferenciador en España. La introducción de nuevas tecnologías ya en los siglos XIV y XV posicionó a España como una potencia naval. El desarrollo del siglo XIX con la instalación de astilleros que en Cantabria se verían representados por Astilleros de Santander, S.A. y Astilleros del Atlántico, S.A. que siguieron distintas historias.

Ante todo, es el ejemplo de un tipo de sector cuya actividad fue muy relevante en el pasado y que se vio afectado por las condiciones de entrada en la entonces Comunidad Económica Europea. La competencia asiática hizo el resto. Su análisis permite aproximarse a otros sectores representativos de la economía española y europea.

Es de destacar que cerca del 85% del comercio mundial se realiza por vía marítima. Dentro del sector las empresas se dedican a varias actividades, construcción, transformación y reparación naval. El sector naval está caracterizado por una gran competencia a nivel mundial, en la que las primeras barreras son la incertidumbre y la crisis. La situación está agravada por la excesiva burocracia, el escaso apoyo recibido por los gobiernos regionales y las barreras financieras.

En la actualidad los países que lideran el sector en términos de eficiencia y eficacia son los países asiáticos (China es la primera potencia), sobre todo en la producción de buques. A pesar de esto España ha logrado mantener su nivel competitivo, posicionándose en segunda posición a nivel europeo, y décima posición a nivel mundial. Mientras que Europa en las nuevas contrataciones, ha logrado cifras no vistas desde hacía años durante el 2016, gracias a la producción de buques de pasajes, en los que destacan los grandes cruceros, logrando ser la segunda potencia mundial por detrás de China.

Los astilleros tienen un sistema de producción por proyecto y poseen una demanda discontinua, esto provoca que haya un aumento de la subcontratación de actividades. Los astilleros españoles van ganando importancia, la mayoría se encuentran ubicados en el norte de España, Galicia, Asturias y País Vasco. Esta es la zona donde más afluencia de astilleros hay, por lo que la competencia es importante. Por ello es de gran importancia que estén al día de las innovaciones tecnológicas y en busca de nuevos proyectos de I+D, para lo que es fundamental las ayudas del estado.

En el presente estudio perseguiremos un objetivo, a través del análisis económico y financiero de una muestra de cinco empresas competitivas del sector, analizaremos porque una es más rentable que otra, veremos si siguen una buena estrategia y también si se pueden apreciar diferencias entre las empresas dedicadas a construcción de buques y las que se dedican a reparación. Esto nos permitirá dar respuestas a preguntas tales como el segmento del mercado que obtiene mejores resultados, cuál de ellos ofrece un mayor nivel de endeudamiento, si la zona geográfica en la que opera la entidad puede condicionar los resultados obtenidos, etc.

Para el logro de estos objetivos, el trabajo se organiza en tres apartados. En el primer capítulo, se exponen las causas de la elección del sector, la importancia de éste y se analiza su evolución y la situación actual tanto a nivel global como europeo y posteriormente a nivel nacional. En el capítulo dos, se hace referencia a los datos, metodología y objetivos del trabajo y son explicadas las causas de la elección de las cinco empresas objeto de estudio contando una breve historia y descripción de cada una de ellas, y su especialización dentro del sector. Finalmente el capítulo tres es la parte fundamental de este estudio. Así por un lado, se lleva a cabo el análisis financiero, en el que se analizan aspectos tan importantes de la empresa como la estructura patrimonial, niveles de liquidez, solvencia o endeudamiento. Y por otro, se realiza el análisis económico, en el cual, a partir de la información financiera contenida en la cuenta de pérdidas y ganancias, son analizadas las ventas, las rentabilidades y el margen y la rotación.

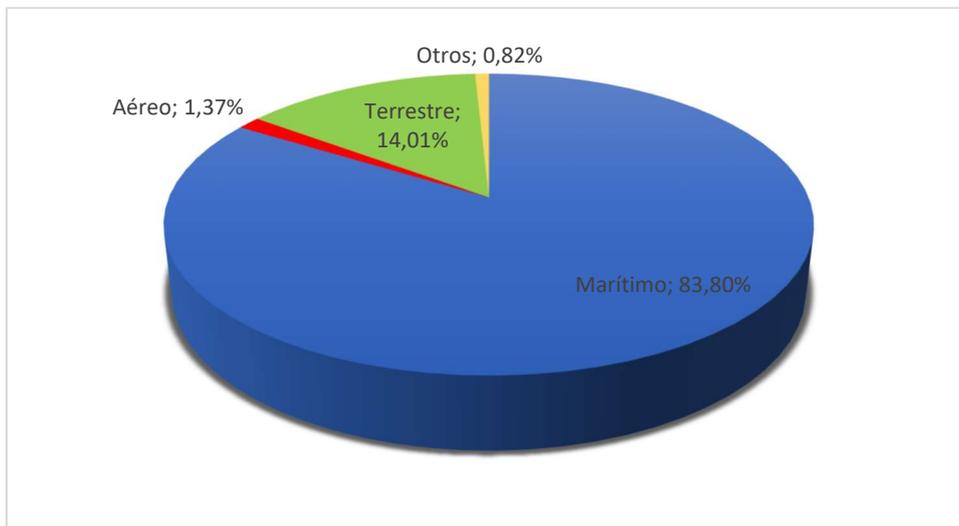
Por último, se finaliza el estudio con las conclusiones más significativas obtenidas, y se realizan propuestas de estrategia que puede seguir alguna empresa para mejorar.

CAPITULO 1: DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD Y DEL SECTOR

1.1. JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION.

El sector de la construcción naval es un sector muy importante que no hay que olvidar, es un sector estratégico para un país, ya que éste, depende de la posibilidad del comercio mundial. La industria naval supone un pilar estructural en el transporte de mercancías y en operaciones empresariales de índole global. Podemos decir que casi un 85% del comercio mundial se hace por vía marítima ya que es una vía que ofrece muchas ventajas respecto el transporte terrestre y aéreo, permite enviar grandes cantidades de mercancías a un coste muy reducido y es el más seguro. En el gráfico 1, podemos observar cómo se distribuye el comercio mundial por el tipo de transporte.

Gráfico. 1. Distribución del comercio mundial por medios de transporte.

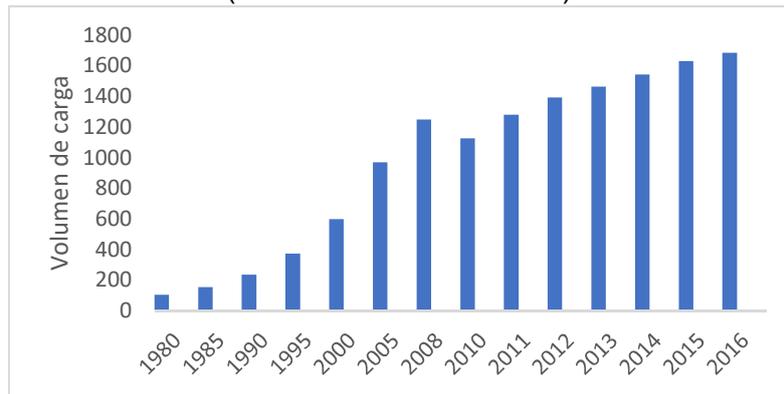


FUENTE: Elaboración propia a partir del INEC.

En opinión de Kitack Lim, Secretario General de la Organización Marítima Internacional, “El transporte marítimo es la única vía posible para sostener el comercio y la economía mundiales”. Éste resalta la importancia de aumentar la percepción y valoración del público respecto a este sector, ya que puede proporcionar una gran trayectoria profesional para los jóvenes.

A parte de lo ya comentado, al ser la gran mayoría del transporte mundial por mar, es de gran importancia la logística y el transporte marítimo en la globalización: la utilización de containers ha permitido aumentar la eficiencia del transporte (container ships). El uso intensivo del contenedor ha permitido mejorar el transporte marítimo de carga y las operaciones en los puertos, por lo que es necesario que exista una buena relación con el sistema portuario. En el siguiente gráfico podemos ver cómo ha evolucionado el volumen de carga del comercio marítimo transportado por buques portacontenedores.

Gráfico. 2. Volumen de carga del comercio marítimo en buques portacontenedores (en millones de toneladas).



FUENTE: UNCTAD, Clarkson Research Services.

1.2. DESCRIPCION DEL SECTOR.

El sector de la construcción naval se puede definir como una industria de síntesis o de ensamblaje, que fabrica un producto singular, difícilmente estandarizable, de elevado valor unitario y largo periodo de construcción, muy sensible al ciclo económico, con exceso de capacidad mundial y fuertemente sometido a una competencia externa, difícil de combatir con los criterios de la Organización Mundial del Comercio. (Cerezo, 2004 y Suaz, 2012).

En este sector se engloban tres actividades principales: construcción, transformación y reparación de buques. Una transformación es aquella obra que signifique una modificación sustancial de sus características principales, disposición general, sistema de carga o pesca o de su equipo propulsor. También se incluirán las operaciones de transformación que tengan por objeto sustituir o modificar o instalar elementos del equipo propulsor o del casco del buque don fines de ahorro energético. (Reglamento de Primas de la Construcción Naval, BOE 28/05/87) Y por Reparación entendemos cualquier tipo de obra para el acondicionamiento.

En este sector tendremos por un lado empresas inscritas al código CNAE 301 "Construcción Naval". Dentro de este epígrafe podemos encontrar dos subsectores que son "Construcción de barcos y estructuras flotantes" (CNAE 3011) y "Construcción de embarcaciones de recreo y deporte" (CNAE 3012). Pero por otro lado también tenemos empresas asociadas al código CNAE 3315 "Reparación y mantenimiento naval".

Dentro de la construcción, tenemos dos tipos por un lado la construcción de buques civiles y por otro, buques militares. En España dentro de la construcción de buques militares nos encontramos con una empresa importante, Navantia, S.A., heredera de una larga tradición, pues esta surge en 2005 como resultado del proceso de escisión de IZAR (Empresa pública del siglo XXI formada por un lado por "AESA" dedicada a la construcción de buques civiles y por otro por "Bazán" dedicada a la construcción naval militar, ambas hoy en día están ya extinguidas). (FUENTE, Navantia).

Entre los buques civiles, los más habituales son entre otros: Barcos pesqueros, Graneleros, Portacontenedores, Petroleros, Pasajes, Gaseros, Yates y Off-shore

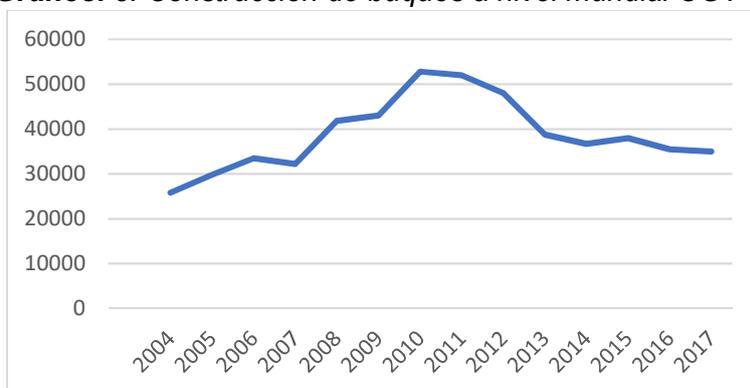
1.3. CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL MUNDO Y EN EUROPA.

Se llevará a cabo una breve descripción sobre cómo ha sido la evolución del sector naval y como está en la actualidad tanto a nivel mundial como europeo. Normalmente si la construcción de buques se adapta a la demanda mundial de comercio, no se producen ni desfases ni desequilibrios.

En los años 80 del pasado siglo, se produjo, como consecuencia de la denominada crisis del petróleo, un exceso de oferta de buques, que provocó, en la mayoría de los países, salvo China y Corea, un cambio de estructura y un recorte de astilleros. A partir de 1986 el panorama cambia y se produce una cierta reactivación mundial.

En cuanto a la construcción de buques, en el gráfico 3 podemos observar su evolución, en los años 2010 y 2011 tuvo el pico de mayores buques entregados.

Gráfico. 3. Construcción de buques a nivel mundial CGT ⁽¹⁾.



FUENTE: Elaboración propia a partir de IHS Fairplay

Nuevas contrataciones:

Durante el año 2016 se registraron poco más de 1.100 nuevos buques contratados. En la tabla 1 podemos ver como China es la que más contrataciones ha tenido en 2016, situándose en 3.9 millones de CGT, esto se debe tanto por su agresiva política de precios como por la importante demanda interna generada con apoyo estatal. Lo que supone un 31% de todas las CGT contratadas en el mundo. Es un muy buen dato para este país ya que a comienzos de los años 2000 solo acaparaba el 7% de la contratación mundial. A pesar de este aumento en su cuota de mercado a lo largo de todos estos años, China no se encuentra en tan buena situación, si observamos la tabla, en valores absolutos de CGT vemos importantes descensos respecto a los últimos años, esto se debe a la escasa demanda de buques *offshore*, graneleros y portacontenedores, en los cuales China acaparaba importantes volúmenes de contratación.

(1) CGT – (Compensated Gross Tonnes): Toneladas brutas compensadas: unidad de medida internacional que facilita la comparación de la producción de distintos astilleros, independientemente de los tipos de buques producidos. La CGT de un buque se calcula utilizando una tabla de factores de conversión publicados por la OCDE. Los factores de conversión varían con el tipo de buque.

Tabla 1. Nuevas contrataciones en millones de CGT.

Año	China	Japón	Corea del Sur	Resto de Asia	Europa	Unión Europea	Resto del mundo	TOTAL
2008	15,7	8,2	12,5	5,3	4,3	3,4	0,8	46,8
2009	7,8	4,5	3,3	1,8	1,2	0,8	0,4	19,0
2010	21,1	8,3	12,6	3,7	3,6	2,6	0,7	50,0
2011	12,3	5,0	14,8	3,2	2,9	2,0	0,9	39,2
2012	9,7	4,1	7,9	3,2	3,0	2,2	1,1	29,1
2013	24,8	8,1	18,9	5,5	4,1	3,3	1,3	62,7
2014	17,5	10,5	12,4	2,8	3,6	2,8	0,6	47,4
2015	16,5	14,0	11,6	2,6	4,0	3,2	0,4	49,0
2016	3,9	2,0	2,5	0,4	3,7	3,1	0,3	12,8

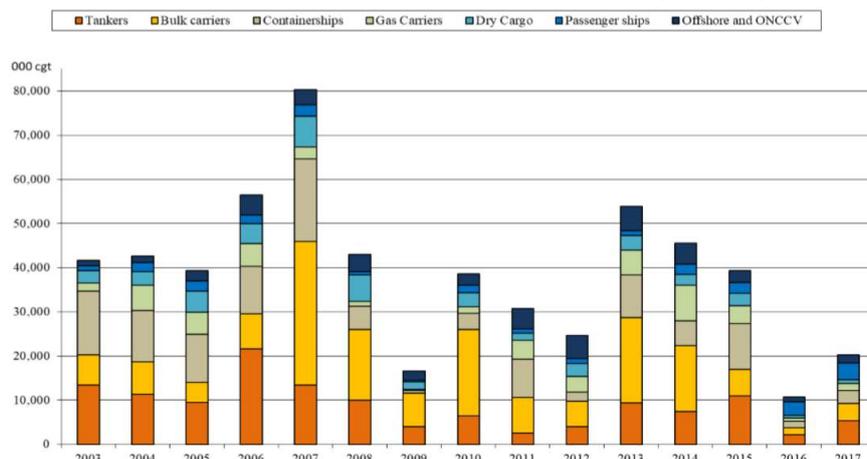
Fuente: PYMAR.

Un dato muy llamativo es la situación europea, pues ésta en 2016 es la segunda potencia con 3,7 millones de CGT equivalentes a un total de 334 unidades, un dato importante ya que vemos cómo va mejorando y ganando posiciones con respecto años anteriores, mientras que el resto de países ha caído. El hecho de que Europa haya mejorado tanto se debe en gran medida a la construcción de buques de pasaje, principalmente a los grandes cruceros, en las que acapara prácticamente la totalidad de las unidades contratadas.

La industria europea de la construcción naval y de reparación de buques está formada por unos 400 astilleros, de los cuales la mayoría son “pequeños y medianos” astilleros (buques de 60-150 toneladas). Se trata de un sector fundamental en muchos países de la Unión Europea, entre ellos España.

Posteriormente tenemos a Corea del Sur y a Japón. Corea del Sur ha perdido posiciones, por lo que podemos decir que se encuentra en situación de retroceso, en 2011 sumaba casi el 40% de las CGT contratadas a nivel global, mientras que en el último año no llega ni al 20%, lo que supone una reducción de 20 puntos en tan solo 5 años, la causa de esto se debe principalmente a la profunda crisis que viven tres de sus principales grupos (Daewoo, Hyundai y Samsung), con recortes muy importantes tanto en sus medios productivos como en sus recursos humanos, con el objetivo de intentar controlar las pérdidas que tuvieron en los últimos años.

A continuación, vemos como se han distribuido estas contrataciones según el tipo de buque.

Gráfico. 4. Nuevas contrataciones a nivel mundial según el tipo de buque.

FUENTE: IHS Fairplay.

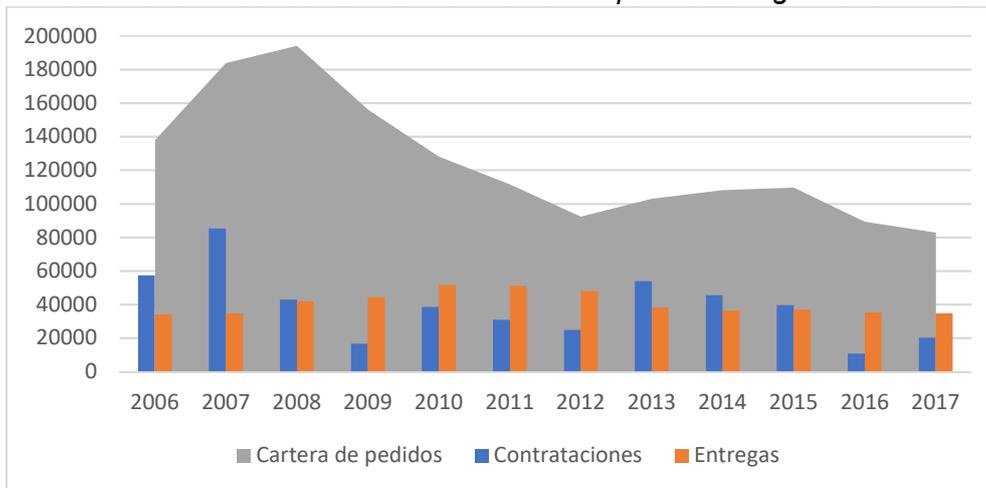
Podemos ver que los buques con más contrataciones son los petroleros (Tankers) y Graneleros (Bulk carriers) muy seguidos de los portacontenedores.

En 2017 las contrataciones han aumentado respecto a 2016 principalmente por una fuerte recuperación en el pedido de petroleros y graneleros, pero sigue siendo de bajo nivel, en comparación con años atrás. La contratación de portacontenedores y drycargo es bastante baja, y en los offshore es la única que permanece estable a lo largo de los años.

Si bien la contratación de barcos de pasajeros va en ligero aumento.

En el gráfico 5 observamos que, a nivel mundial, el sector se encuentra sobredimensionado con un exceso de capacidad y de oferta:

Gráfico. 5. Actividad en construcción de buques a nivel global en CGT.



FUENTE: Elaboración propia a través de IHS Fairplay.

Claramente la cartera de pedidos supera enormemente a las contrataciones y entregas. Si bien hoy en día la diferencia no es tanta en comparación con los años 2007-2008, esta sigue siendo elevada.

1.4. CONSTRUCCIÓN NAVAL EN ESPAÑA

El sector de la construcción naval constituye un referente internacional en el diseño y elaboración de buques multifuncionales. El sector en España se caracteriza por una presencia importante de astilleros de tamaño pequeño-medio y en general especializados en la construcción de buques de alto valor en pequeñas tiradas.

En España, en el año 2016, la facturación de las empresas de construcción naval fue de 4.000 millones de euros y empleó directamente a unas 8.000 personas y a otras 17.000 en la industria auxiliar.

En los astilleros españoles se construyen desde los buques militares más sofisticados, buques para el transporte de productos químicos y combustibles, hasta plataformas flotantes para la regasificación mediante gas natural licuado y naves destinadas a la investigación oceanográfica. Junto a estos novedosos formatos conviven los ya tradicionales barcos de pasajeros, de pesca, lanchas patrulleras y yates de recreo.

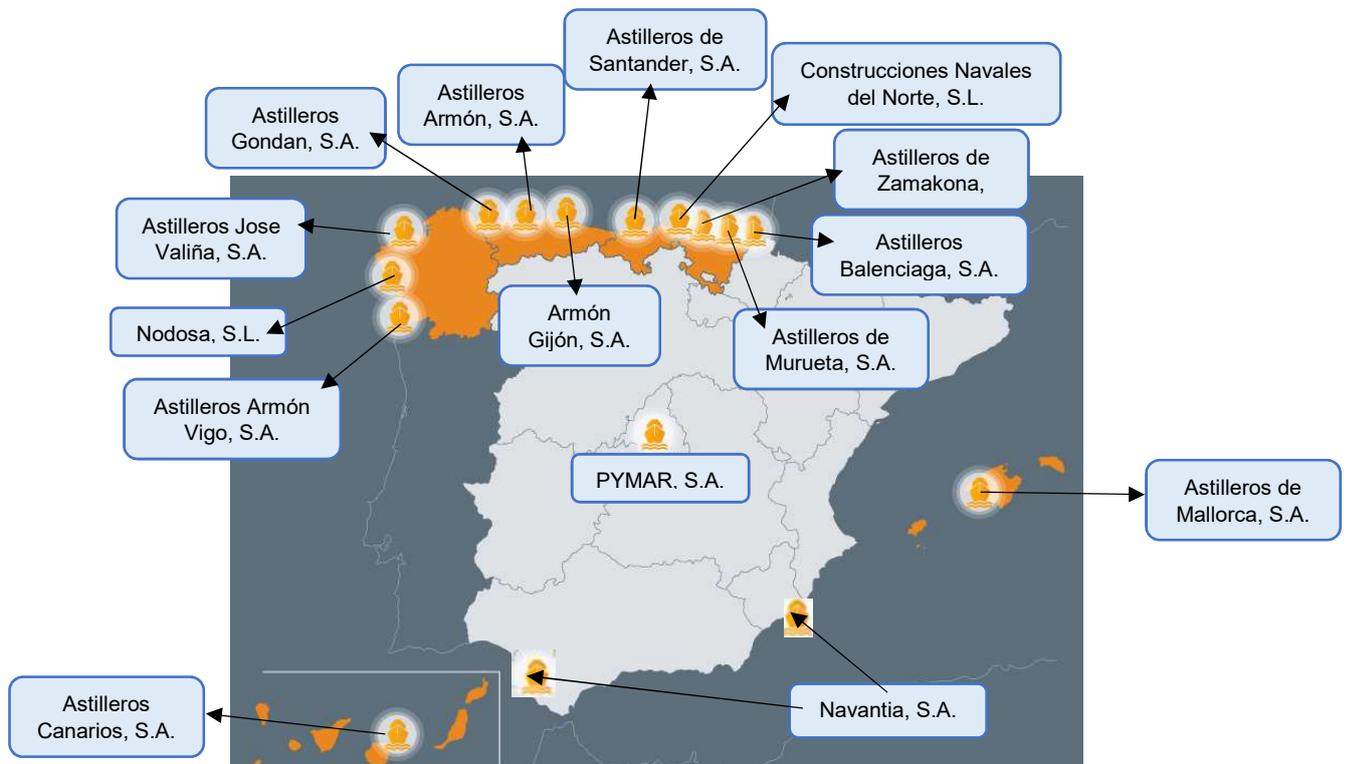
Las empresas agrupadas en PYMAR (sociedad anónima constituida por los pequeños y medianos astilleros privados españoles), Navantia y SENER son tres de los pilares de la industria naval española.

Durante el año 2016, en España entraron en vigor un total de 24 nuevos contratos equivalentes a 137.620 CGT, lo que sitúa a España en la 10ª posición mundial y 2ª de la Unión Europea. Los buques más habituales fueron los destinados a la industria pesquera, con el 50% del total de las unidades contratadas, seguido de los remolcadores con el 25% y de los ferris con el 8%. A cierre del ejercicio, España mantuvo posiciones relevantes a la contratación mundial de determinados tipos de buque (en CGT), como pesqueros (2º puesto), oceanográficos (3º puesto) o buques ferri (4º puesto). (FUENTE: PYMAR).

Los astilleros españoles han sabido adaptarse a los cambios impuestos por el mercado como los bajos precios del petróleo y las nuevas normativas medioambientales, diversificando su cartera hacia otro tipo de buques fuera del tradicional offshore (que como ya comentamos su demanda ha caído) como son los ferris, pesqueros o grandes dragas (como por ejemplo la draga que actualmente se está construyendo en Astilleros de Santander).

En la figura 1 podemos observar los principales astilleros españoles, de los que más adelante escogeremos cinco de ellos para su análisis.

Figura. 1. Principales empresas en España.



FUENTE: Elaboración propia

En cuanto a la estructura del sector, después de la fuerte reconversión, motivada por la crisis del petróleo, quedó liderada por el sector público, representado por tres grandes empresas (Astano, La Naval de Sestao y AESA) para la construcción naval civil, y una única empresa (BAZAN) para realizar la construcción naval militar.

En el año 2001, la SEPI (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales), decide fusionar Astilleros Españoles (AESA) con BAZAN, creándose la firma IZAR. Esta empresa recibe, en el año 2003, unas subvenciones declaradas ilegales por la UE, por lo que se procede a disolver y liquidar la compañía y se crea la empresa NAVANTIA, (como comentamos anteriormente).

Ante la fuerte competencia en el sector por parte de los países del sudeste asiático y teniendo en cuenta que se mantengan las mismas políticas de la U.E., los astilleros españoles deben buscar oportunidades en I+D o áreas emergentes como por ejemplo buques metaneros.

1.5. ANÁLISIS DEL ENTORNO.

En este apartado se llevará a cabo un breve análisis del entorno a nivel general. El concepto del entorno se refiere a todo aquello que es ajeno a la empresa como organización (Mintzberg, 1984). El entorno genérico consiste en una serie de factores sobre los cuales la empresa no puede influir de forma directa, que afectan al conjunto de las organizaciones derivadas del sistema socioeconómico en el cual desarrolla su actividad.

Estos factores los podemos agrupar de la siguiente manera:

a) Factor político:

Factor legal: el marco legal comprende aquellas leyes que afectan a todas las empresas: el impuesto de sociedades, los tramos de imposición del IRPF, etc. Por ejemplo, puede afectar a un astillero la ley de costas de conservación del litoral

Debemos tener en cuenta que, al hablar de un sector industrial, las inversiones son continuas. Para el sector naval es importante la concesión de subvenciones o ayudas por parte de los diferentes organismos públicos para ayudar a los astilleros a la innovación y mejoras de sus instalaciones. El Ministerio de Economía, Industria y Competitividad es el encargado de regular estas ayudas. Aparte de ayudas en la financiación lo más importante son las subvenciones para desarrollos de proyectos en I+D+i.

Durante el año 2013, el sector naval se vio envuelto en polémica, ante la decisión de Bruselas de obligar a devolver las ayudas a la financiación de la construcción naval (el conocido como Tax Lease) recibidas durante el periodo comprendido entre 2007-2011, los cuales ascienden a 126 millones de euros. Gracias a estas ayudas se conseguía financiar sobre un 30% de la construcción de un barco y así lograban pagar muchos menos impuestos. (FUENTE: El País)

La patronal de astillero Pymar y los sindicatos UGT y CCOO pusieron un recurso para revocarlo, ya que el tener que devolver esa cantidad de dinero supondría un gran golpe

para todo el sector. Finalmente, el tribunal de la UE anula la devolución de ayudas al sector.

Factores medioambientales: tiene cada vez mayor importancia, lo que ha provocado que las empresas comiencen a introducir modificaciones en sus procesos de fabricación y en sus productos, con el fin de disminuir el efecto en el medio ambiente, bien a través de la reducción de emisiones, o el incremento de materiales reciclables.)

b) Factor económico:

Son factores que están determinados por la estructura y la situación macroeconómica de cada país.

La crisis económica mundial ha sido un factor clave y que ha afectado mucho al sector. Es el caso por ejemplo de Astilleros de Huelva, S.A. (liquidada en 2008) y Astilleros de Sevilla, S.A. (disuelta en 2012) entre otras.

c) Factor sociocultural:

Es un factor que recoge las creencias, valores, actitudes y formas de vida de las personas que rodean a la empresa

Situación geográfica: Es importante que un astillero disponga de una buena ubicación geográfica: ya sea porque esté cercano al mar y que este próximo a una importante zona de consumo y producción. (tener dentro de lo que cabe a proveedores cercanos). Hay que destacar la presencia femenina en el ámbito laboral, ya que este sector antiguamente era más de hombres, cada vez más mujeres trabajan en él.

d) Factor tecnológico:

Los objetivos de las empresas del sector de la construcción naval deben ir encaminadas en invertir en el desarrollo de nuevas tecnologías para ofrecer servicios cada vez más eficientes y evitar la obsolescencia.

Estas inversiones se ven reflejadas en infraestructuras adecuadas, englobando instalaciones propias del astillero y factores como la calidad de los mismos, la efectividad de los sistemas de información, la disponibilidad de un transporte intermodal y la preparación en temas administrativos.

1.6. RESUMEN DEL CAPÍTULO

En este capítulo hemos visto la importancia del sector naval, como ocupa el 85% del total del comercio. A través de la situación mundial y europea, hemos podido ver que China continuó siendo la primera potencia mundial, sumando el 31% del total de las CGT contratadas. Le siguió muy de cerca la Unión Europea alcanzando cuotas no vistas desde hacía años, una de las razones es que abarca casi la totalidad de las contrataciones de pasajes. Y posteriormente Corea del Sur, la cual ha perdido posiciones, y Japón. En cuanto a la situación del sector en España, ha mejorado mucho su posición logrando ser la décima a nivel mundial.

CAPÍTULO 2: OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS

El objetivo de nuestra investigación es profundizar en la estrategia que han seguido las empresas, en particular con su enfoque hacia la diferenciación y el efecto que ha tenido tanto en el rendimiento empresarial como en su capacidad para crear cash-flow. Veremos porque son rentables estas empresas, y si se encuentran diferencias entre las que se dedican más a construcción de buques de las que se dedican a reparación. De este modo se orientará al análisis hacia su capacidad a largo plazo para generar beneficios (Análisis económico) y si tienen la capacidad de atender adecuadamente a sus compromisos de pago (Análisis financiero).

Para ello hemos analizado la información contable de las empresas: su estructura patrimonial, saber si su nivel de tesorería es óptimo para hacer frente a los compromisos de pago, si tienen dificultades en la financiación, o la capacidad de generar beneficios. Además, también se estudian otras importantes ratios, como la solvencia o el endeudamiento.

En cuanto a la metodología que se ha seguido en el presente trabajo en primer lugar se han extraído los balances de las empresas escogidas de la base de datos SABI (Sistema de Análisis de Balances Ibéricos), para posteriormente llevar a cabo un análisis económico y financiero. El análisis económico-financiero es de gran importancia pues gracias a él vamos a poder determinar cómo está posicionada la empresa en el mercado, viendo si se encuentra en una posición favorecida. También sabremos qué capacidad de pago tiene la empresa tanto a corto como a largo plazo

Este análisis se lleva a cabo a través del balance, este nos sirve para ver en qué estado se encuentra la economía de la empresa al final de un ejercicio. El balance se divide entre el activo y el pasivo, el primero nos muestra cuáles son los bienes y derechos a favor de la empresa, mientras que el segundo nos dirá cuáles son las obligaciones que se han contraído hasta el momento.

Por otro lado, se analizará tanto el balance como la cuenta de pérdidas y ganancias mediante la utilización de diferentes ratios. Gracias a ellos conoceremos cual es la viabilidad de la empresa. Así por un lado tenemos los ratios financieros, gracias a los cuales podremos identificar como se financian las empresas, su función es parecida a la comparativa del activo y pasivo del balance pero realizando un análisis más profundo de la capacidad de solvencia de una empresa, y por otro lado los económicos, mediante los cuales sabemos si una empresa está generando resultados, y veremos si tiene pérdidas o ganancias. También se analizan los ingresos de la empresa.

2.2. DESCRIPCION DE LA MUESTRA.

Presentación de las empresas objeto de análisis.

Dentro del sector vemos en la Tabla 2, las empresas con mayores ingresos de explotación durante el año 2016.

Tabla. 2. Empresas con mayores ingresos de explotación en 2016.

Empresa	Localidad	Ingresos de Explotación
Astilleros Gondan, SA	Castropol	73.711.049
Astilleros Armón SA	Navia	72.565
Astilleros de Murueta SA	Murueta	53.606.099
Astilleros Canarios S	Las Palmas de Gran Canaria	49.323.938
Astilleros Armón Gijón SA	Gijón	40.461
Astilleros de Mallorca SA	Palma	35.636.898
Astilleros Armón-Vigo	Vigo	28.529
Astilleros de Santander SA	Astillero	24.429.827
Astilleros Zamakona SA	Santurtzi	17.693
Astilleros Astondoa SA	Santa Pola	15.845
Astilleros Zamakona-Pasaia SL	Pasaia	6.925
Astilleros Ría de Avilés SL	Gozón (Asturias)	2.786.272
Astilleros Atollvic Morrazo SA	Moaña (Pontevedra)	2.623.535
Astilleros de Ulla SL	Catoria (Pontevedra)	2.449.859

FUENTE: Elaboración propia a través de SABI.

Al objeto de seleccionar un grupo representativo de empresas nos hemos basado en sus cifras de negocio y su localización, todas están cercanas a los puertos de las ciudades en donde se encuentran ubicados, y hemos escogido las cinco siguientes:

- Astilleros Gondan, S.A.,
- Astilleros de Murueta, S.A.,
- Astilleros Canarios, S.A.,
- Astilleros de Mallorca, S.A.,
- Astilleros de Santander, S.A.

A continuación, hacemos una reseña de cada una de ellas, breve historia y su producto especial.

ASTILLEROS GONDAN, S.A.

El Astillero Gondan fue constituido en 1925 por Don Francisco Díaz Martínez y se encuentra situado en la localidad de Castropol (Asturias).

Gondan por su ubicación tiene cercano el Puerto deportivo de Figueras, También guarda relación con el muelle de Vegadeo el cual está muy cercano.

Al ubicarse en la ría la cual separa Asturias de Galicia, Gondan también guarda relación con el Puerto de Ribadeo, se trata de un puerto pesquero y deportivo. Su relación con este puerto es bastante buena, así hace unos meses llevaron a cabo la botadura de la

patrullera "Río Belette" una de las dos patrulleras para la Guardia Civil que tienen contratadas. La firma Balearia también ha llevado dos barcos a reparar a Gondan los cuales se encuentran en Ribadeo.

Astilleros Gondan es una empresa que ha pasado ya por cuatro generaciones. En sus comienzos empezó construyendo barcos de madera dedicados a la pesca de litoral. A partir de 1969 se inició la construcción de los cascos de acero. Según fueron pasando los años ha ido abriendo mercado introduciéndose en la construcción de armadores extranjeros. En la actualidad lleva construidos más de 300 buques para una gran variedad de países.

El astillero se encuentra situado en la ría del Eo, está integrado en una zona de protección medioambiental. Cuenta con tres instalaciones localizadas en el municipio de Castropol. La factoría principal del astillero se encuentra en el puerto de Figueras, mientras que el taller de corte y acero y almacén se encuentran en el Polígono Industrial de Barres. En la factoría principal es donde se lleva a cabo la mayor parte de los trabajos (ensamblaje del casco, montaje, construcción, armamento...) aquí nos encontramos con los talleres de tubería, paños planos, bloques, mantenimiento eléctrico y chorreo, también con la Oficina Técnica y los departamentos de administración, comercial, producción, compras y RRHH.

El astillero cuenta con un muelle de armamento de 190m y con dos gradas para la construcción de buques de hasta 100m de eslora y 22m de manga.

En el polígono cuenta con los almacenes y los talleres de corte y conformado (almacén y corte de acero, perfiles y materiales de armamento y equipos).

Los productos que más suele llevar a cabo son remolcadores, arrastreros y patrulleros. Actualmente tiene una plantilla en torno a 82 personas. Plantilla que se vio reducida durante el periodo de crisis pasando de 243 a 83 empleados durante los años 2006 y 2008.

En el año 2016 fue la empresa que mayores ingresos de explotación tuvo dentro del sector.

Especialización/Innovación:

Astilleros Gondan se dedica únicamente a la construcción de buques, construye todo tipo de barcos, con los materiales y las tecnologías de las exigencias del armador. Dentro de los barcos los que más construye son:

En cuanto a la innovación Gondan apuesta fuertemente por ella, como comentamos en el capítulo anterior, este sector tiene mucha competencia, por ello los astilleros tienen que intentar estar al día de las nuevas tecnologías e intentar mejorar por integrar éstas en sus barcos, así Gondan es pionero en introducir nuevas tecnologías como son, por ejemplo:

- Primer PSV con propulsores Voith integrados en el sistema DP (control activo anti-balanceo). Buque: Edda Fram.
- Primer buque equipado con instalación de sistema fijo de drill cutting (transporte de lodos tóxicos de la perforación de petróleo). Buque: Edda Fram.
- Primer buque con tecnología Rim Drive (Hélice de maniobra por inducción de funcionamiento supersilencioso). Buque: Edda Fram.
- Primer buque con winches alimentados con corriente alterna.
- Primer buque con Unified Bridge (permite ser operado íntegramente desde pantallas táctiles en un único puente de mando unificado).

ASTILLEROS DE MURUETA, S.A.

Astilleros de Murueta, se encuentra ubicado en Murueta (Vizcaya) y fue constituido en 1943. En sus más de 60 años de actividad, se han construido más de 200 buques.

El carguero “Punta Begoña”, fue el primer buque construido, fruto del entusiasmo con el que en 1943 se creaba el astillero en la ría de Gernika.

Astilleros de Murueta cuenta con dos instalaciones productivas, por un lado, está el astillero original de Murueta ubicado en la ría de Gernika y el más reciente el astillero de Erandio en la ría de Bilbao. Apenas 40km separan ambas instalaciones, que cuentan con excelentes comunicaciones.

En Murueta nos encontramos con grandes instalaciones, así tiene un taller de elaboración, en el que se lleva a cabo el corte de chapa de acero con plasma. También cuenta con un taller de prefabricación (soldadura de acero y aluminio) y los talleres de tubería y calderería. Cuenta además con dos diques secos de 90x19m y otro de 100x22m.

La parte que está en Erandio se encuentra muy cercana al puerto de Bilbao. Al igual que en Murueta cuenta con talleres de elaboración y tubería, y taller de prefabricación. Aquí además dispone de una grada inclinada de 160x23m y un muelle de armamento a flote de 170m de longitud.

Por proximidad, el gran puerto de Bilbao destaca por ser uno de los cinco más importantes de España, se encuentra ubicado en el centro del Golfo de Bizkaia, es una centralidad del Atlántico Europeo equidistante a Brest y Finisterre, opera con mercancías de todo tipo y toda clase de buques, pero destaca por los buques graneleros, petroleros y portacontenedores, aumentando el tráfico en 2017 en un 7% con respecto al año anterior. También aunque en menor medida, buques de pasajes, por ejemplo con la compañía Brittany Ferries, tiene dos rutas hasta Porstmouth y Roscoff. Por su cercanía al puerto, Murueta cuenta con grandes competidoras como son por ejemplo Astilleros de Zamakona, y hasta hace poco La Naval, la cual se encuentra actualmente en concurso de acreedores.

Dentro del sector se encuentra entre las tres empresas con mayores ingresos de explotación, cerrando el año 2016 con 53.606 mil de euros.

Esta empresa no vio afectada su plantilla durante el periodo de crisis, ya que se ha mantenido en torno a los 95 empleados.

Especialización/Innovación:

Uno de sus productos estrella es el *Txori-Toki*, se trata de un atunero congelador con una de las tecnologías más avanzadas del mundo. Su principal característica es que iguala en volumen de cubas, la capacidad de los mayores atuneros construidos en el mundo. A partir de ahí, ha llevado a cabo la construcción de muchos atuneros más siendo casi una especialidad.

Otros de los buques que más se suelen construir son cargueros, portacontenedores y remolcadores.

ASTILLEROS CANARIOS, S.A.

Astilleros Canarios, S.A. (en adelante Astican), es una empresa constituida en 1972 y está situada en Las Palmas de Gran Canaria (Canarias).

Astican además de a la construcción, también se dedica a la reparación de buques.

Entre sus instalaciones podemos encontrarnos un dique seco de 175m de longitud por 30m de ancho. Cuenta con 7 pantalanes, en donde se pueden atracar los barcos para su reparación. Grúas con capacidad de hasta 600t. Por otro lado, cuenta con almacén, talleres de mantenimiento, de acero y tubería, mecánico y taller multiusos con una superficie de 1080 m² y 2 puentes grúa de 15 toneladas. Además de las oficinas de administración y comercial, cuenta también con oficinas para superintendentes y equipos de proyectos.

Entre sus barcos destacan petroleros, pesqueros, cargueros, ferris y yates, pero también se dedica al suministro de plataformas.

Esta empresa al igual que Astilleros de Murueta no vio afectada su plantilla durante la crisis ya que tiene una plantilla en torno a los 145-160 empleados.

El Puerto de Las Palmas o Puerto de la Luz de Gran Canaria, es el Puerto más importante de todo el archipiélago canario. Es un Puerto comercial, pesquero, deportivo y de pasajeros y desde hace más de cinco siglos es la base de escala y avituallamiento de todos los buques a su paso por el Atlántico Medio.

Es un punto muy importante de todo el tráfico marítimo entre Europa, África y América, además que es una escala importante para los cruceros de turistas usuarios de las rutas entre la península y las islas. También las flotas pesqueras de diversos países tuvieron su base en este puerto durante el siglo pasado, haciendo que se convirtiera en un Puerto internacional y cosmopolita.

Astican guarda muy buena relación con la autoridad portuaria de Las Palmas, así ésta ha aprobado su proyecto de construir un dique seco en el Puerto de La Luz, con el que podrá triplicar su tamaño para reparar barcos de alto tonelaje, que permitirán la varada y reparación en seco de barcos de hasta 320 metros de eslora, 41,6 metros de manga, 9,5 metros de calado y en torno a 95.000 toneladas de peso muerto. Así también gracias a la aprobación de la autoridad portuaria el año pasado inauguró una nueva nave el Puerto.

Astican también junto con la división marítima Rolls-Royce han realizado una alianza y han construido un taller en el Puerto de la Luz. Los principales factores que motivaron la ampliación que llevó a cabo la multinacional fueron las ventajas que aporta instalarse en la Zona Especial Canaria (ZEC) -que cuenta con el incentivo fiscal más atractivo de Europa: un impuesto sobre sociedades del 4% frente al 23% de la media europea- y la presencia de clientes en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Este nuevo espacio se suma a la nave de 2.100 metros cuadrados con la que la compañía cuenta en las instalaciones de Astican en el Puerto de Las Palmas desde el año pasado. (FUENTE: La Opinión).

Astican también guarda relación con el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, la relación con este Puerto también es importante ya que ha llevado a cabo una alianza para la reparación de hélices de un perforador.

Especialización/Innovación:

En cuanto a su especialización se dedica más a reparaciones sobre todo de buques pesqueros y cargueros. Son los que más atracan en el puerto de Las Palmas.

Resalta a diferencia del resto de astilleros escogidos que se dedica también al abastecimiento y mantenimiento de plataformas petrolíferas. En noviembre de 2017 abrieron una nueva nave de unos 2.000 metros cuadrados en el Puerto de la Luz (Las Palmas), esto les permitirá gestionar piezas de hasta 160 toneladas propias de estas plataformas petrolíferas.

Además, Astican con esta nueva nave, pretende ir adentrándose en la generación de energía eólica, para lo cual ya está innovando en el desarrollo de molinos eólicos flotantes.

ASTILLEROS DE MALLORCA, S.A.

Astilleros de Mallorca es una empresa constituida en 1942 en Palma de Mallorca (Baleares). Fue pionera en la isla con la construcción de buques de acero.

Astilleros de Mallorca construye todo tipo de buques, incluidos arrastreros, buques portacontenedores, buques de carga, de petróleo, de salvamento y transportadores de gas.

A mediados de los años 80, cambio de dueños y empezó una nueva actividad adentrándose en el mercado de los yates y veleros. "Adix" es uno de sus yates más reconocidos en el mundo. Se trata de un velero de época. Este proyecto provocó que se sucedieran muchos contratos de este tipo.

A parte de construcción también se dedica a la reparación y reforma de instalaciones. Entre sus instalaciones nos podemos encontrar con talleres de acero, acero inoxidable, aluminio, ingeniería, pintura, carpintería, electricidad, electrónica y tapicería. Cabe destacar que cuenta con una tienda de equipo para ayudar a clientes a la obtención de suministros locales. Y una oficina principal muy preparada. Dispone de 53 atracaderos y un dique seco de 55.000m²

Cuenta con una plantilla de unos 100 empleados.

El Puerto de Palma es un puerto pesquero, comercial, de pasajeros y deportivo de la ciudad de Palma de Mallorca, España. Se divide en cuatro zonas: los muelles comerciales, muelles de Poniente, las dársenas deportivas y el dique del Oeste. El Puerto de Palma es uno de los primeros del Mediterráneo en recibir cruceros turísticos y un referente en cuanto a la reparación de embarcaciones. En él la autoridad Portuaria de Baleares presta servicio de amarre, practicaje, remolque, recepción de residuos, estiba y desestiba y servicio al pasaje.

Especialización/Innovación:

Podríamos decir que la especialización de Astilleros de Mallorca son los yates. Su localización lo hace ideal ya que se encuentra en una zona en la que los grandes yates hacen dos temporadas la del Mediterráneo y la del Caribe (que coincide con el invierno en Baleares), lo que hace que la isla esté en el tránsito de una temporada a otra, y sea casi parada obligatoria para repostar, adquirir material y hacer cuantas reparaciones sean necesarias.

Esto provoca que sea innovadora en los grandes yates de lujo pretendiendo conseguir unas nuevas instalaciones de varada. También entre sus proyectos de mejorar la construcción de spa (colocados tanto en la popa, como en la proa o zona central)

ASTILLEROS DE SANTANDER, S.A.

Astilleros de Santander, S.A. (en adelante Astander) es una empresa que fue constituida en 1913, en Astillero (Cantabria). Es la más antigua de todas las empresas objeto de análisis. Originalmente comenzó siendo constructor de buques, aunque en los años 90 dejó esta actividad para dedicarse a la reparación. Dispone de dos diques secos, pudiendo albergar navíos de hasta 230 metros de eslora y 32 de manga.

Atendiendo a los datos, Astander, cuenta con una plantilla de 96 empleados, incluyendo personal de administración, comerciales, jefes de buque y personal de mantenimiento. Durante el periodo de crisis tuvo que ajustar la plantilla reduciéndola a la mitad. Por otro lado, Astander proporciona empleo indirecto a más de 300 personas a través de subcontratas.

Hoy en día es una empresa dedicada a la reparación de buques y también a su transformación, lo cual le otorga un valor añadido que le permite diferenciarse de otros astilleros. Actualmente ha vuelto de nuevo a sus orígenes, ya que vuelve a dedicarse a parte de la reparación, a la construcción, como es el caso de la draga Vox Amalia durante este año 2018.

Especialización/Innovación:

En cuanto a su especialización como hemos comentado antes, Astander es una empresa dedicada casi en exclusiva a la reparación y transformación de buques.

Entre estas reparaciones las que más destacan son las de los Ferris, esto se debe en gran medida a su cercanía con el puerto de Santander, en el cual hay muchas conexiones de rutas con otros países europeos, es el caso por ejemplo de la compañía *Brittany Ferries* que en la actualidad tiene rutas desde Santander a Cork, Portsmouth y Plymouth. A parte de Brittany, hay muchos otros ferris que vienen a repararse a Astander, la cual es innovadora incorporando este tipo de buques *scrubbers*, estos son sistemas de depuración para emisiones atmosféricas que son utilizados para eliminar tanto partículas como gases.

Por otro lado, Astander se está haciendo especialista en la conversión de buques, se transforma totalmente el barco requiriendo un alto nivel tecnológico. La última transformación que hizo fue en el año 2017, con el buque de suministro “Siddis Supplier” transformado ahora en buque factoría de pesca de almejas bajo el nombre de “Anne Risley”.

2.3. RESUMEN DEL CAPÍTULO

De las cinco empresas escogidas es importante una característica común: su cercanía al puerto, la cual provoca en gran medida que cada uno de ellos esté especializado en el tipo de barcos que atracan en él. Así hemos visto como dos de las empresas escogidas están cercanas a unos de los puertos más importantes de España, el de Bilbao y el de Las Palmas.

De Gondan es importante su innovación tecnológica, siendo pionera en muchos buques, Murueta destaca por la construcción de atuneros, en cuanto a Astican la diferencia con el resto se la da el abastecimiento de plataformas petrolíferas, e intenta ir un paso más allá adentrándose en el mundo de la energía eólica, Mallorca debido a su ubicación destaca por sus reparaciones en yates de lujo. Y en Astander es importante sus reparaciones de ferris y va ganando importancia gracias a sus transformaciones.

A continuación, se verán que es lo que hace que estas sean más rentables que otras.

CAPITULO 3: ANÁLISIS ECONOMICO FINANCIERO DE LA INFORMACION CONTABLE.

3.1. ANÁLISIS PORCENTUAL

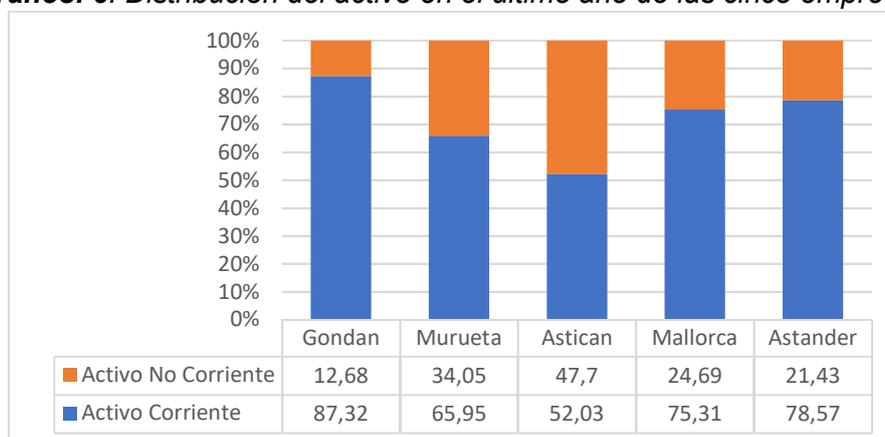
Vamos a llevar a cabo un breve análisis de la información contable sobre el balance de situación. Se utilizarán porcentajes, los cuales permiten comparar el peso relativo que una partida tiene respecto de otra. A modo de abreviar el análisis se comentarán las características más importantes.

Composición y Evolución del Activo

El estudio de las partidas del activo del balance nos permitirá identificar cuales presentan una mayor importancia relativa para cada una de las empresas.

El importe de cada masa patrimonial queda recogido en los anexos, de los cuales hemos extraído la siguiente información:

Gráfico. 6. Distribución del activo en el último año de las cinco empresas.



FUENTE: Elaboración propia

En todas las empresas tiene más peso el activo no corriente. Esto se debe en gran medida porque al ser empresas industriales, tienen gran cantidad de existencias, ya sea materias primas y productos semiterminados.

Gondan es la que tiene el mayor peso del activo corriente (87,32% frente a 12,68%). Ha aumentado en 135,34% de 2011 a 2016, este peso de su activo corriente es a causa de sus existencias las cuales ocupan prácticamente el total de su activo corriente, como comentamos en el capítulo anterior Gondan se dedica exclusivamente a la construcción de buques, esto provoca que tenga que disponer de grandes cantidades de material (planchas de acero, fibra de vidrio, todo tipo de tubos, tornillos...), el activo no corriente también ha aumentado, pero en menor medida, un 34,21%.

Murueta es una empresa que durante el periodo analizado ha visto disminuido su activo. Destaca que su activo corriente ha disminuido en un 67,83%. Esto es porque del año 2015 al 2016 Murueta vendió gran parte de sus existencias, sobre 30.000€, al igual que la anterior al dedicarse a construcción su activo corriente está compuesto fundamentalmente por existencias, 2016 no ha sido un año muy bueno para esta empresa teniendo unas ventas más bajas que analizaremos en el apartado de rentabilidades.

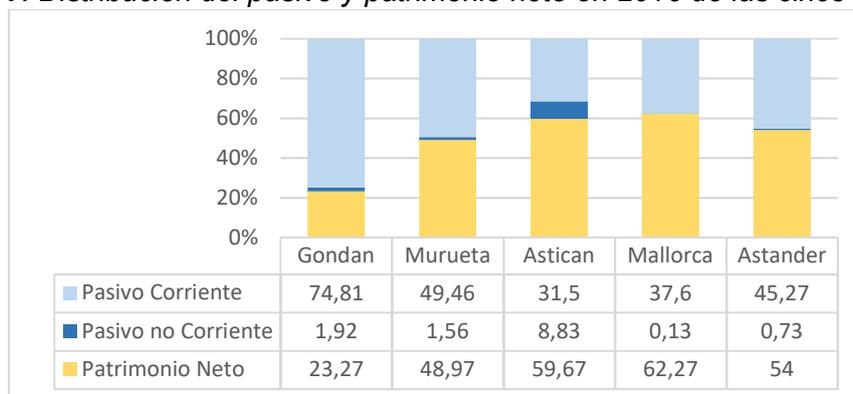
Astican presenta en comparación con las demás unos porcentajes más similares los últimos dos años entre el largo plazo y el corto plazo (47,70% y 52,30% en 2016 y 47,37% y 52,63% en 2015). Ésta ha visto afectado su activo corriente disminuyendo en 28,32% durante 2011-2016, mientras que el activo no corriente ha incrementado bastante.

En Astander como podemos observar durante el periodo 2011-2016, el activo corriente ha aumentado un 106,56%, debido al aumento de la partida de tesorería, mientras que el activo no corriente ha disminuido un 53,25%.

Composición y evolución del Pasivo y patrimonio neto.

Al igual que con el activo, vamos a hacer lo mismo con el Pasivo y el patrimonio neto, de ellos podemos sacar las siguientes conclusiones:

Gráfico. 7. Distribución del pasivo y patrimonio neto en 2016 de las cinco empresas.



FUENTE: Elaboración propia

En el último año, a excepción de Gondan, las otras cuatro empresas tienen bastante equilibrio entre la financiación propia y la financiación ajena. Gondan es la que más se financia con recursos ajenos, en 2016 sus recursos propios eran del 23,27%, mientras que los ajenos eran el 76,73%. Este exceso de financiación a través de recursos ajenos es debido a que, al tener tanto activo corriente, necesita poder hacer frente a él para el cual busca financiación fuera de la empresa.

Murueta ha tenido una evolución importante a lo largo de los años, el peso de los recursos ajenos era mayor en 2011 un 81,04% y ha ido disminuyendo hasta llegar en 2016 a un 51,02%, logrando un equilibrio entre recursos propios y ajenos, una situación ideal.

Analizando el patrimonio neto vemos que en Astander tiene un mayor peso el epígrafe "Capital suscrito", mientras que en las otras cuatro el epígrafe que mayor peso tiene y con bastante diferencia es el de "Otros fondos propios", en el cual se encuentran las reservas, las acciones propias y subvenciones.

La estrategia que sigue Mallorca es intentar minimizar sus deudas, por ello en 2016 ha llevado a cabo un aumento de capital, doblando su cantidad, pasando de 672.000€ a 1.344.000€, así consigue reestructurar sus deudas disminuyéndolas a la mitad. Esto hace que sea la que posee un mayor peso de su patrimonio neto.

En cuanto a la financiación ajena vemos que en todas las empresas hay un predominio por la financiación a corto plazo. Astander sigue una tendencia similar a Mallorca, ha reducido considerablemente su pasivo a largo plazo, pasando de 1.389.895 a tan solo 151.068 en 2016.

3.2. ANÁLISIS FINANCIERO

A través del análisis financiero realizamos un estudio e interpretación de los datos obtenidos en los estados contables, con el fin de conocer la solvencia y la liquidez de sus inversiones, es decir, si la empresa es capaz de hacer frente a sus obligaciones a corto y largo plazo.

Dentro de este análisis vamos a diferenciar dos partes: el análisis financiero a corto plazo y el análisis financiero a largo plazo.

A continuación, se muestran los resultados obtenidos de las ratios considerados más oportunos para el análisis.

3.2.1. Análisis financiero a Corto Plazo

El análisis financiero a corto plazo nos permite evaluar la capacidad de las empresas estudiadas para atender a sus compromisos de pago a corto plazo con los recursos de los que dispone.

A continuación, analizaremos tanto la liquidez como la solvencia a corto plazo. Para analizar estos dos conceptos se han utilizado las siguientes ratios: liquidez de primer grado o de tesorería, liquidez de segundo grado o prueba ácida y solvencia a corto plazo.

3.2.1.1. *Ratio de liquidez o prueba ácida.*

El ratio de liquidez o prueba ácida informa de la capacidad de las empresas para generar recursos financieros líquidos suficientes con el objetivo de hacer frente a las deudas a corto plazo.

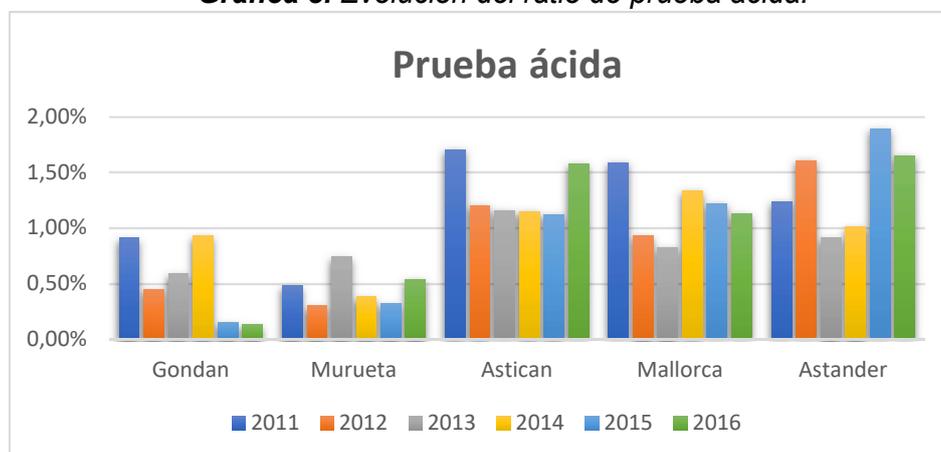
Es un indicador que al descartar del activo corriente cuentas que no son fácilmente realizables, proporciona una medida más exigente de la capacidad de pago de una empresa en el corto plazo.

Se excluyen los inventarios porque son los activos menos líquidos y son los más sujetos a pérdidas en caso de quiebra.

$$\text{RATIO DE LIQUIDEZ} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE} - \text{EXISTENCIAS}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Un valor en torno a 1 sería idóneo, un valor mayor podría indicar que la empresa tiene recursos ociosos y un valor menor que tiene problemas de liquidez.

Gráfica 8. Evolución del ratio de prueba ácida.



FUENTE: Elaboración propia

Podemos destacar a Astican la cual presenta valores elevados durante todo el horizonte temporal analizado, lo cual significa que tiene una muy buena situación en cuanto a liquidez.

Mallorca y Astander muestran también valores de liquidez buenos en torno al 1% o incluso superándolos, por lo que se encuentran en una situación en la que pueden hacer frente a sus pagos.

Por el contrario, vemos como Gondan y Murueta tienen valores por debajo de la unidad durante todos los años. Esto en un principio indica que ambas empresas tienen dificultades para atender a sus deudas a corto plazo, más adelante con los periodos medios veremos si esto es así, al ser constructoras ambas trabajan bajo proyecto por ello las existencias tienen una gran importancia, como vimos en el apartado anterior.

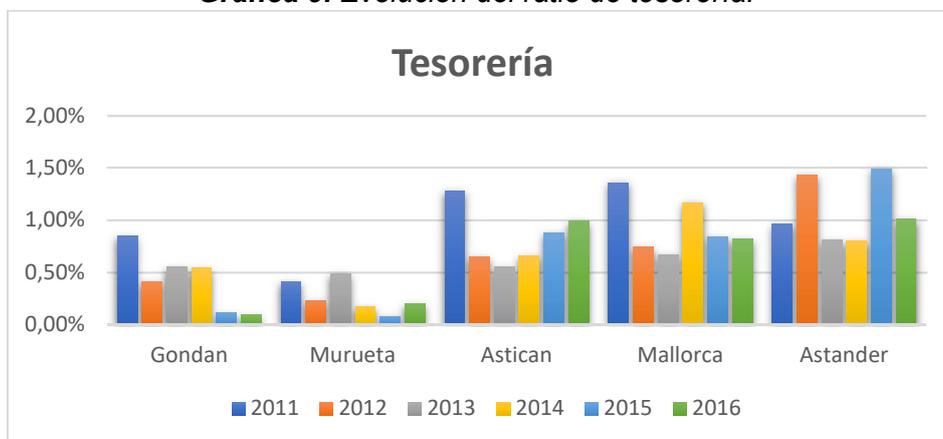
3.2.1.2. *Ratio de tesorería*

El ratio de tesorería relaciona los medios líquidos disponibles con los que se cuenta y los pasivos corrientes (Garrido e Iñiguez, 2012). Nos informa de la capacidad que tiene una empresa para atender a sus deudas a corto plazo con el dinero disponible en tesorería que tiene en ese instante.

Lo podemos calcular de la siguiente manera:

$$R. \text{ TESORERÍA} = \frac{\text{EFECTIVO} + \text{INVERSIONES FINANCIERAS A C/P}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Gráfica 9. Evolución del ratio de tesorería.



FUENTE: Elaboración propia.

En el gráfico 9 podemos ver que tanto Gondan como Murueta tienen unos valores por debajo de la unidad, esto nos muestra que no son capaces de hacer frente a sus deudas más inmediatas. Como vimos en el apartado del pasivo, Gondan se financiaba prácticamente con recursos ajenos, aquí vemos que es incapaz de hacer frente a sus deudas a corto plazo por sí misma, de ahí que tenga que recurrir a financiación ajena.

Astander durante los años 2012, 2015 y 2016 obtiene unos resultados superiores a la unidad, durante el resto de los años no supera la unidad, pero está muy cerca, esto quiere decir que tiene capacidad suficiente para afrontar los compromisos de pago a corto plazo. Al dedicarse prácticamente a reparaciones cobra mucho más rápido al tratarse de cantidades inferiores de dinero.

Astilleros Mallorca también tiene unos buenos resultados en 2011 y 2014 tenía muy buen resultado descendió un poco en 2013 y el resto de los años está cercano a la unidad por lo que también tiene buena capacidad para afrontar sus compromisos de corto plazo.

Por último, Astican tenía un muy buen dato en 2011 pero cayó durante 2012-2014 y a partir de 2015 ha vuelto a tener una buena capacidad para sus compromisos cortoplacistas. Este descenso es debido a que se produce una gran disminución de la partida de efectivo y equivalentes al efectivo por valor de 21.677.740€.

Vemos que las empresas dedicadas a construcción tienen peor situación a corto plazo que las que se dedican a reparación.

3.2.2. Análisis de financiero a largo plazo.

3.2.2.1. *Ratio de solvencia a largo plazo.*

El ratio de solvencia mide la capacidad global que aportan los activos de los que dispone la empresa para hacer frente a todas sus deudas. Dicho de otro modo, es la garantía que la empresa ofrece a sus acreedores, de ahí que también se le conozca como ratio de garantía. Lo podemos calcular como el cociente entre el activo total y el pasivo de la empresa.

Un buen indicador de la solvencia será cuando esta ratio supere la unidad, en este caso la empresa garantiza la devolución de sus deudas. Pero un valor demasiado alto no sería tan bueno, ya que la empresa podría estar desaprovechando oportunidades de expansión por no endeudarse.

Tabla 3. Cálculo del ratio de solvencia a largo plazo.

	GONDAN	MURUETA	ASTICAN	MALLORCA	ASTANDER
2011	1,61%	1,23%	2,43%	3,77%	2,47%
2012	1,61%	1,30%	2,16%	2,52%	2,86%
2013	1,89%	1,33%	1,97%	2,52%	1,95%
2014	2,19%	1,30%	1,66%	2,94%	1,47%
2015	1,46%	1,46%	2,21%	2,38%	2,33%
2016	1,30%	1,96%	2,48%	2,65%	2,17%

FUENTE: Elaboración propia.

En la tabla 3 se muestran los datos de solvencia obtenidos por las cinco empresas. Todos los datos son buenos ya que superan la unidad, entonces en ninguna de las empresas los acreedores tendrían problemas de cobro en caso de liquidarse. Cabe destacar el caso de Mallorca la cual obtiene datos muy por encima de la unidad, en 2011 estaba cercano al 4%, esto es debido a que como vimos en el apartado de porcentajes, Mallorca posee un mayor peso de su patrimonio neto que del pasivo, beneficiado en parte por el aumento de su capital social.

3.2.2.2. Endeudamiento

El ratio de endeudamiento indica la proporción de recursos ajenos y recursos propios que financian las inversiones. Lo podemos calcular como pasivo dividido entre el patrimonio neto.

Pero esta se trata de una definición amplia que podemos matizar en función de la deuda que se considere en el numerador. Por ello haremos un análisis más profundo de este concepto y vamos a distinguir entre endeudamiento a corto plazo y a largo plazo.

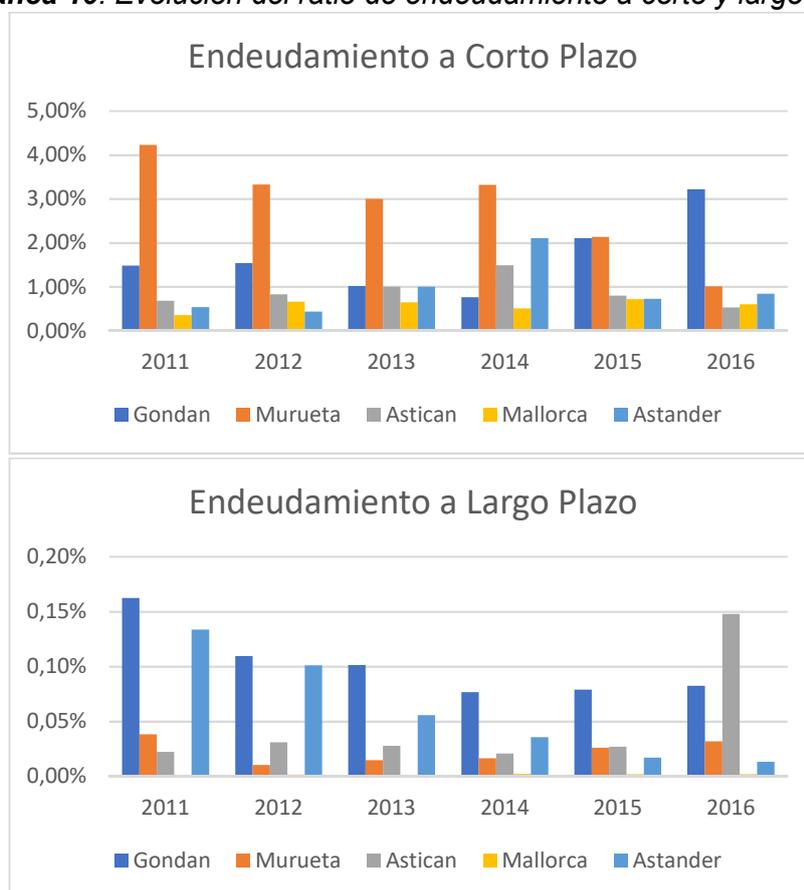
$$RE\ C/P = \frac{PASIVO\ CORRIENTE}{PATRIMONIO\ NETO}$$

$$RE\ L/P = \frac{PASIVO\ NO\ CORRIENTE}{PATRIMONIO\ NETO}$$

Cuando comparemos estas dos ratios, sabremos que deudas tienen mayor peso dentro de la financiación proporcionada por terceros.

Un valor cercano a la unidad nos indica que se trata de una empresa sin riesgo financiero, produciéndose un equilibrio entre recursos propios y ajenos.

Gráfica 10. Evolución del ratio de endeudamiento a corto y largo plazo.



FUENTE: Elaboración propia.

En Astilleros Mallorca la totalidad de las deudas son a corto plazo. Murueta tiene la mayor parte de sus deudas a corto plazo.

Gondan a lo largo de los años ha pasado de tener en 2011 más deudas a largo plazo. En 2015 podríamos decir que tiene un equilibrio entre corto y largo plazo. Y ya en 2016 tiene más a corto plazo.

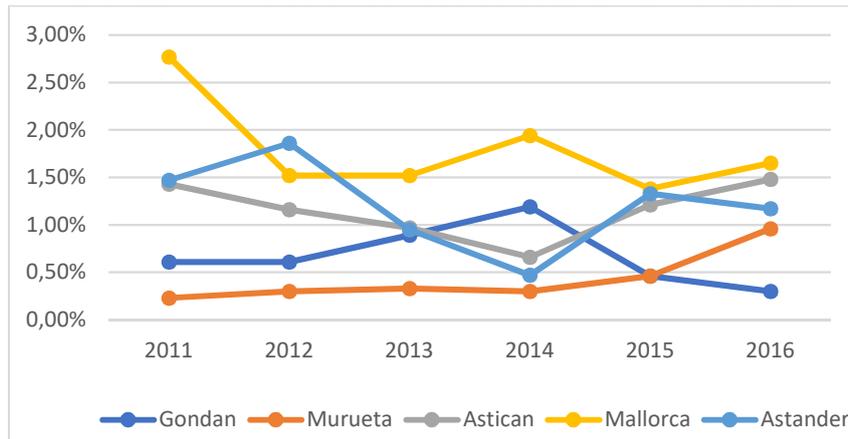
Astican tiene más o menos un equilibrio, pero cabe destacar que en 2016 ha aumentado en gran proporción la deuda a largo plazo.

3.2.2.3. Autonomía financiera

A continuación, se va a estudiar la autonomía financiera (RAF). Esta ratio hace referencia al peso de los recursos propios respecto del total de los recursos financieros ajenos. Evalúa el grado de dependencia que tiene la empresa con respecto a los acreedores. Lo podemos calcular como:

$$RAF = \frac{\text{PATRIMONIO NETO}}{\text{PASIVO TOTAL}}$$

Gráfica 11. Evolución del ratio de autonomía financiera.



FUENTE: Elaboración propia.

En primer lugar, se puede observar como Mallorca tiene unos resultados muy por encima de la unidad, lo que nos muestra que su estructura financiera tiene muy poca dependencia a los créditos bancarios y otras formas de financiación ajena, gracias a sus significativos fondos propios, como pudimos ver en la composición del pasivo y patrimonio neto.

Tanto Astican como Astander, siguen una tendencia parecida, tienen unos valores buenos, lo que indica un buen equilibrio entre la financiación ajena y propia, pero cabe destacar que ambas empresas durante el año 2014 dependían de financiación ajena. Por último, tanto Murueta como Gondan, toman valores por debajo de la unidad ya que su estructura de financiación depende en gran medida de la financiación ajena.

3.2.3. Rotación de las existencias.

Dado que estas empresas tienen grandes cantidades de existencias en su activo corriente, vamos a analizar la rotación de éstas para ver si están gestionando bien su stock.

Tabla 4. Rotación de existencias en 2016.

	Gondan	Murueta	Astican	Mallorca	Astander
2016	0.64	3.21	26.21	4.68	31.02

FUENTE: Elaboración propia.

Gondan tiene una muy baja rotación de las existencias, debido a la gran cantidad de ellas de las que dispone y su baja rotación, tal vez esté gestionando mal su inventario, pudiendo quedarse materiales obsoletos en el almacén.

3.2.4. Cash-flow y autofinanciación.

El Cash flow es el indicador de análisis financiero que nos permite valorar la capacidad que tiene una empresa para generar liquidez y por tanto atender sus pagos. Es un indicador importante de analizar ya que puede que una empresa sea rentable, pero no sea líquida. Vamos a analizarlo junto con el EBITDA, que es el beneficio bruto de explotación antes de interés e impuestos.

Tabla 5. Cashflow y EBITDA de las cinco empresas en 2016.

	Gondan	Murueta	Astican	Mallorca	Astander
Cash flow	6.116.797	-1.948.688	6.632.388	1.454.500	1.738.711
EBITDA	7.508.334	-2.996.496	1.596.371	2.061.876	1.680.260

FUENTE: Elaboración propia a través de SABI.

Destaca que en Astican su beneficio antes de intereses e impuestos es bastante inferior que su Cash Flow, esto se debe a que es una empresa que dispone de mucha liquidez y es probable que parte de sus inversiones se hayan visto beneficiadas en 2016, de ahí la diferencia.

3.2.5. Periodos medios de cobro y de pago.

Otro punto que es importante analizar es el de los periodos medios de cobro y de pago. El periodo medio de cobro (PMC) podemos definirlo como los días que tarda de media una empresa en cobrar de sus clientes.

Y por el contrario el periodo medio de pago (PMP) son los días que de media tarda la empresa en pagar a sus proveedores.

Tabla 6. Periodos medios de cobro y pago.

	Gondan	Murueta	Astican	Mallorca	Astander
PMC	24	47	94	27	82
PMP	39	14	83	22	84

FUENTE: Elaboración propia.

Destacan que tanto Astander como Astican tiene unos periodos de pago y cobro elevados en comparación al resto.

Murueta tiene un PMC superior al PMP, esto no es muy bueno ya que tiene que pagar mucho antes de que cobre de sus clientes, tal vez esta sea una de las razones por las que no tiene liquidez suficiente para hacer frente a sus deudas a corto plazo, como vimos en la ratio de solvencia.

3.3. ANÁLISIS ECONÓMICO

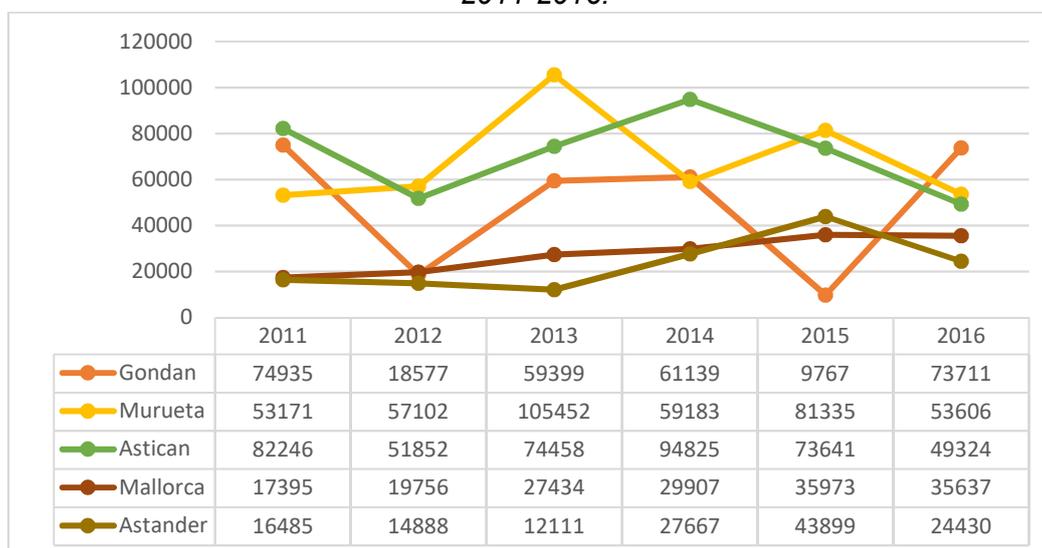
En este apartado, veremos por un lado la evolución que han seguido las ventas de estas cinco empresas durante el periodo temporal analizado, y a continuación calcularemos la rentabilidad económica, descomponiéndola en margen y rotación y por otro lado, la rentabilidad financiera.

3.3.1. Evolución de los ingresos.

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS

Para comenzar con este apartado, lo primero que haremos será estudiar la evolución de las ventas de cada una de las empresas. El importe neto de la cifra de negocios está formado por el ingreso de explotación que obtienen las empresas. En la tabla 17 podemos ver su evolución durante el periodo analizado.

Gráfica 12. Evolución de las ventas de las cinco empresas en el horizonte temporal 2011-2016.



FUENTE: Elaboración propia a través de SABI.

La evolución de las ventas de las cinco empresas ha sido muy diferente. La única que ha seguido una trayectoria ascendente ha sido Mallorca, parte en 2011 con unos ingresos por ventas de 17.395 y termina 2016 con 35.637. Va mejorando poco a poco saliendo del periodo de crisis, al dedicarse sobre todo a la reparación de yates vemos como los años de crisis van quedando atrás y esto supone una buena noticia para este astillero ya que, la gente quiere hacer mejoras en sus barcos que años atrás no se podía permitir.

Astander más o menos también ha mejorado, su especialización en transformaciones le está haciendo ganar cuota de mercado.

Gondan y Murueta presentan muchas fluctuaciones a lo largo del periodo analizado. Es de destacar en Gondan el mal dato del año 2015 con una disminución de las ventas drásticas, esto va a provocar que sus rentabilidades sean negativas y acabe teniendo en ese año un beneficio negativo, una de las causas de esta disminución se debe a las secuelas del "Tax Lease" las cuales provocaron que los armadores no quisieran arriesgarse, teniendo muy pocas contrataciones durante ese año.

Astican al igual que las anteriores también ha variado mucho, pero cerró 2016 con la cifra más baja de todo el periodo analizado, pasó de liderar el sector en 2011 a reducir casi a la mitad sus ventas en 2016, tal vez su estrategia de encaminarse hacia reparaciones de las plataformas offshore le haya afectado debido a la baja demanda de éstas.

3.3.2. Análisis de las rentabilidades.

El estudio de la rentabilidad es interesante ya que nos permite relacionar la cuenta de pérdidas y ganancias con el balance de situación.

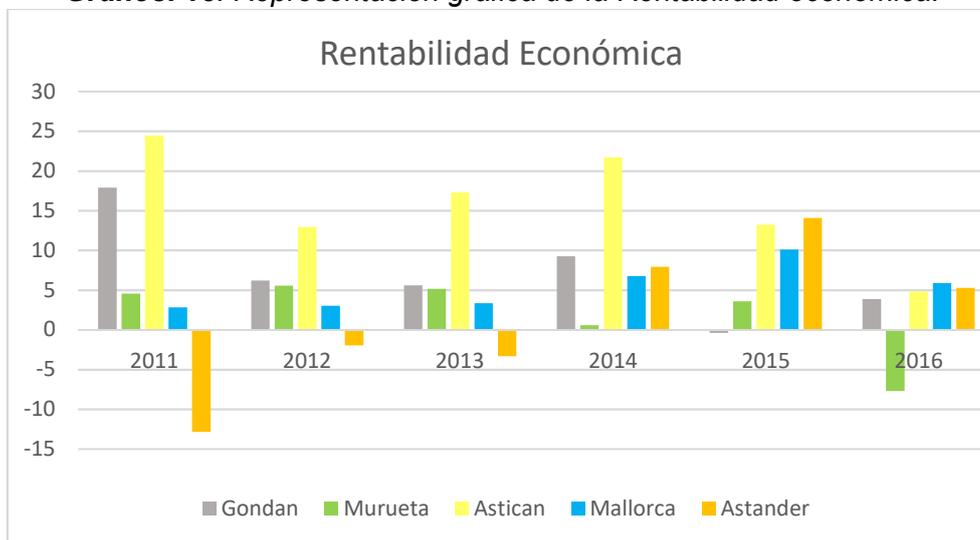
La rentabilidad mide la capacidad que tiene la empresa, de generar unos beneficios a partir de unos recursos iniciales, por tanto, será deseable que sea lo mayor posible. Como comentamos anteriormente, estudiaremos dos tipos de rentabilidades: la rentabilidad económica y la rentabilidad financiera, y para llevar a cabo un análisis más extenso lo descompondremos en distintas ratios.

a) Rentabilidad Económica (Re)

La rentabilidad económica (en adelante Re), también denominada “return on assets” (ROA), es la generada por los activos de la empresa independientemente de los medios de su financiación, sin tener en cuenta otros elementos, tales como los gastos financieros.

La calcularemos utilizando el beneficio económico, esto es el beneficio antes de intereses e impuestos, como medida de beneficios y el activo total como medida de recursos utilizados:

Gráfico. 13. Representación gráfica de la Rentabilidad económica.



FUENTE: Elaboración propia.

Antes de empezar a comentar los resultados obtenidos en esta ratio por los astilleros analizados, es importante comparar dichos resultados con una referencia, ya que de lo contrario sería muy complicada su interpretación. Esta referencia será la rentabilidad económica media de las principales empresas del sector, las cuales toman valores cercanos al 2,52%, durante el periodo temporal analizado.

Empezando por Astilleros Gondan tiene una Re muy variable en el periodo temporal analizado, vemos que es elevada sobre todo en el año 2011 (17,89%). En cambio, en

el año 2015 se hace negativa esto es debido a la caída de su resultado de explotación provocada por el elevado valor negativo que tomo la partida resultados por enajenaciones y otras.

Murueta tiene una Re bastante estable, en 2014 tiene una pequeña caída, pero es en 2016 cuando cae haciéndose incluso negativa (-7,71%). Esto se debe a que las ventas han disminuido en cerca de 30.000€ con respecto al año anterior, pero la principal razón de esta disminución es que su activo se ha reducido a más de la mitad, debido a la venta de existencias, como comentamos en el apartado anterior.

Astican es la que mejores resultados tiene con respecto a su Re, es bastante elevada durante todo el periodo, aunque del 2014 en adelante ha ido disminuyendo, por si reducción de las ventas, sigue estando muy por encima de la media, por lo que podemos afirmar que es una empresa rentable.

Astilleros Mallorca mantiene siempre una Re positiva, por lo que sus activos son aprovechados de manera eficiente, además ha aumentado durante el periodo analizado logrando estar por encima de la media del sector.

Astander es la que ha tenido una mayor evolución de su Re, en 2011 presentaba unos datos muy bajos -12,84% pero poco a poco ha ido aumentando, haciéndose positiva en 2014, y llegando en 2016 al 5,27%.

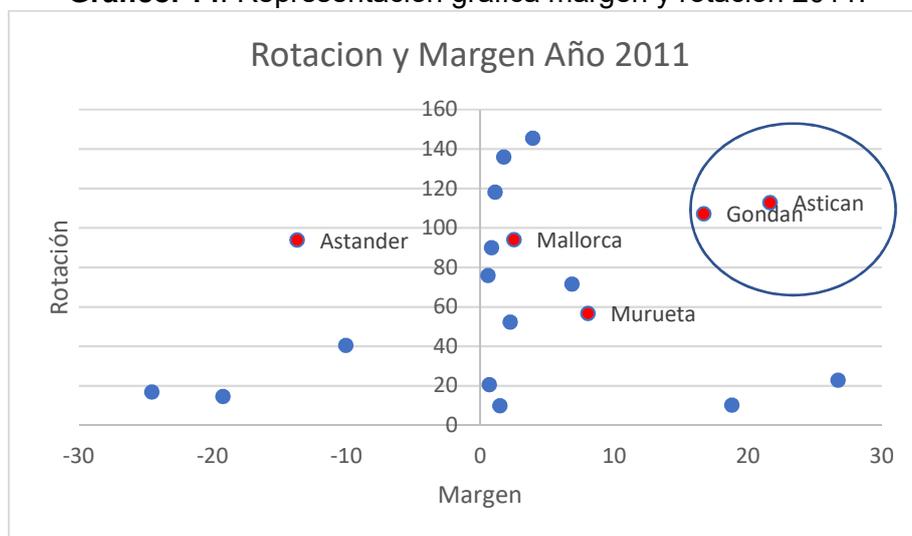
b) Margen y rotación.

Después de analizar de forma general la Re, vamos a llevar a cabo un análisis más profundo, para ello la vamos a descomponer en dos ratios, multiplicando tanto numerador como denominador por la cifra de ventas. Así obtendremos por un lado el margen de ventas, el cual mide el margen de beneficio de la empresa, por ello será interesante que sea lo más alto posible. Y, por otro lado, la rotación de los activos, que suele interpretarse como una medida de la eficiencia productiva.

$$Re = \frac{BAII}{Ventas} \times \frac{Ventas}{AT}$$

A continuación, en el gráfico 14, podemos ver como se posicionaban las cinco empresas analizadas dentro del sector en el año 2011:

Gráfico. 14. Representación gráfica margen y rotación 2011.



FUENTE: Elaboración propia.

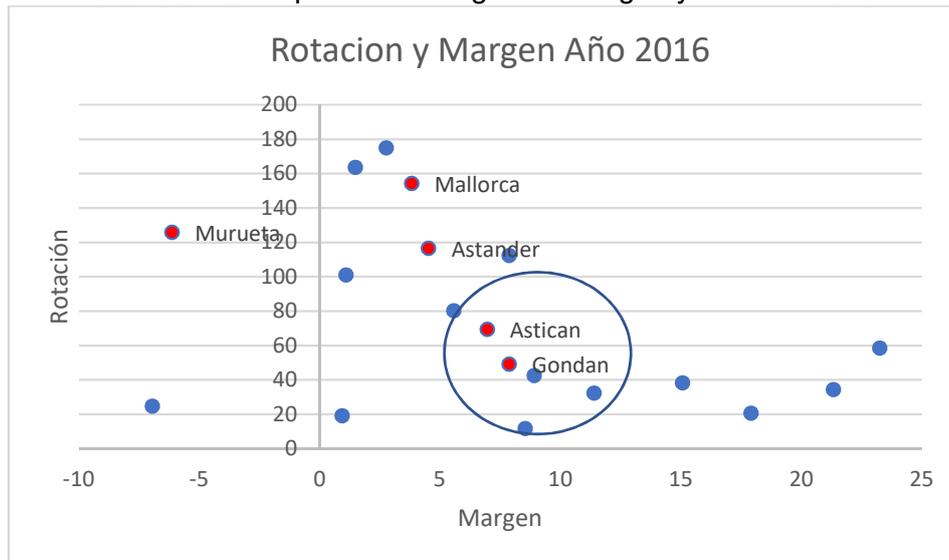
Echando un primer vistazo vemos que Gondan y Astican, estaban en muy buena posición, podemos decir que en el año 2011 lideraban el sector.

En ese año Astican lideraba el sector con mayores ingresos de explotación como podemos observar en el gráfico 13 y Gondan estaba segunda.

Astander se encontraba con un margen negativo provocado por el beneficio negativo que obtuvo. Respecto a Mallorca y Murueta podemos decir que en ese año se encontraban en posición de seguidores del líder.

A continuación, veremos cómo han evolucionado en el año 2016.

Gráfico. 15. Representación gráfica margen y rotación 2016.



FUENTE: Elaboración propia.

Resulta llamativo que tanto Astican como Gondan han perdido posiciones ya no están entre el grupo de líderes. Como vimos anteriormente Astican ha reducido drásticamente sus ventas, lo que ha provocado que ya no sea líder del sector, reduciendo tanto margen como rotación. Ambas han visto disminuido su margen, esto quiere decir que por cada venta obtienen menos beneficio, esto se debe a que no han sabido gestionar sus costes, en ambas empresas sus deudores a corto plazo han aumentado de 2011 a 2016. Pero también han disminuido su rotación.

Murueta destaca por su reducción del margen de beneficios, lo que coincide con los resultados de su rentabilidad económica. Por lo que, se puede observar que el margen tiene un peso significativo en la rentabilidad económica de esta empresa. Al ser la rotación de los activos medianamente constante, las variaciones del margen se reflejarán de manera más significativa en la rentabilidad económica.

Astander ha mejorado considerablemente, esto es debido a su mejora en las ventas las cuales se ven reflejadas en el margen, acercándose al margen medio del sector en torno al 7%.

Mallorca se ha mantenido en la misma posición respecto a sus competidoras, pero mejorando tanto margen como rotación. En lo que respecta a la rotación está muy bien posicionada ya que la media se encuentra en torno al 75%.

c) Rentabilidad Financiera (Rf).

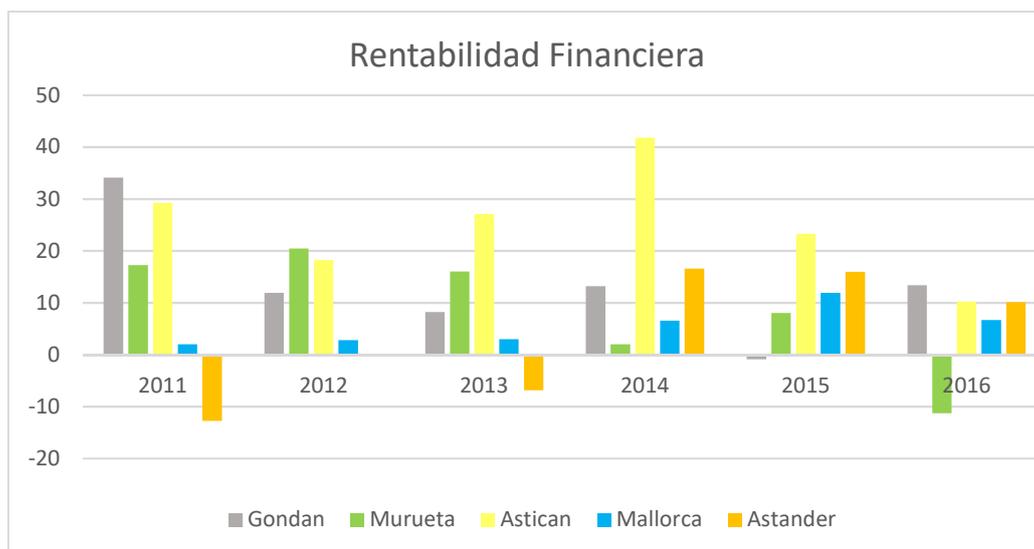
La rentabilidad financiera, (en adelante Rf) también conocida como “return on equity” (ROE), mide la rentabilidad de los accionistas, por ello para la empresa será importante determinar dicha ratio, así los accionistas saben si sus inversiones están siendo eficientes o no.

La Rf es la relación existente entre el beneficio neto (restando del beneficio bruto las cargas financieras y los impuestos) y los fondos propios:

$$Rf = \frac{BN}{FP}$$

En cuanto a Gondan su Rf es muy variable en el periodo temporal analizado, siguiendo una tendencia similar a la Re. En el año 2015, se produjeron pérdidas para los accionistas de la empresa. Sin embargo, en el resto de años analizados se alcanzaron buenas rentabilidades, sobre todo en el año 2011 llegando al 34,10%. Podríamos afirmar que la Rf de Gondan está influida de manera significativa por sus resultados antes de impuestos, ya que sus fondos propios son más o menos estables (cerca de los 30.000).

Gráfico. 16. Representación gráfica rentabilidad financiera.



FUENTE: Elaboración propia.

En el caso de Murueta destaca su Rf negativa en el año 2016, la cual representa unas pérdidas de 4.228.279 de su beneficio neto con respecto al año anterior, y que coincide, en ese mismo año, con una Re también negativa.

Cabe destacar los buenos resultados que tiene Astican con respecto a las otras cuatro empresas, los cuales son excepcionales, sobre todo en el año 2014 con un 41,79%, lo que supone unas importantes ganancias para sus accionistas, y por tanto para la empresa. Los resultados de la cuenta de pérdidas y ganancias fueron bastante buenos durante los años analizados, lo que hace que tenga tan elevados resultados en las rentabilidades.

Mallorca presenta una Rf positiva durante todo el periodo analizado. A partir del año 2014 aumenta llegando al 11,91% en 2015.

Con respecto a Astander, destacan los malos resultados obtenidos en los años 2011, 2012 y 2013 llegando a ser negativo en 2011 y 2013, esto conlleva que los accionistas tengan que asumir unas pérdidas mayores para poder hacer frente al endeudamiento, por ello se hará un trasvase de los recursos propios al endeudamiento. A partir de dicho año la rentabilidad aumenta gradualmente. En 2016 vemos que disminuye ligeramente, esto es debido a que el patrimonio neto disminuyó en 2016 con respecto a 2015.

3.4. RESUMEN DEL CAPÍTULO

Tras el análisis detallado de los ratios de estas cinco empresas, podemos sacar las siguientes conclusiones:

La que más ha conseguido aumentar el valor de su activo total es Gondan, con un incremento de 114,81% en el total de sus recursos. Pasando de tener un activo de 78.977.917 en 2011 a 150.139.307 en 2016, la causa de esto se debe en gran medida a la gran cantidad de trabajo que ha tenido en este año, lo que ha provocado que aumente su activo.

Respecto a los ratios de corto plazo, Gondan y Murueta son las que tienen alguna dificultad para hacer frente a sus deudas a corto plazo. Las otras tres no tienen mayor dificultad. En relación con los de largo plazo ninguna tiene problemas en cuanto a su solvencia a largo plazo. Y en cuanto a la autonomía financiera Mallorca es la única que depende de fondos propios, mientras que el resto se financia con recursos ajenos.

Respecto al análisis económico, en lo que respecta a las ventas son datos muy buenos ya que son de las empresas con mejores datos del sector, si bien hay que decir que Mallorca y Astander han ido en progresivo aumento, otras como Gondan y Murueta han tenido malos datos en 2015 y 2016, respectivamente. Destaca la elevada rentabilidad económica de Mallorca, mientras que en Murueta ésta tanto la financiera son negativas.

CAPÍTULO 4: CONCLUSIONES

Tras el análisis realizado, podemos decir que el sector es muy importante, aunque no tiene los datos de hace años, va recuperándose poco a poco, es un sector muy importante para el comercio mundial.

Se ve la gran importancia que tiene la cercanía de los astilleros a los puertos, ya que favorece en gran medida la contratación de nuevos buques. Es imprescindible que haya una buena relación con estos.

Hoy en día la innovación es una de las estrategias empresariales más efectivas. Como se ha visto en el caso de los astilleros, la innovación no es sólo un valor añadido, sino un factor indispensable para poder competir a nivel global. Las cinco empresas estudiadas de una manera u otra destacan por diferentes proyectos de innovación, pero si bien, la que más destaca es Astilleros Canarios. Esta empresa va un paso más allá, intentando lograr una industria 4.0, así está abriendo camino en el mundo de la energía eólica con el desarrollo de molinos eólicos flotantes. Una recomendación sería que intenten buscar todas las formas posibles para obtener las acreditaciones y certificaciones necesarias para el desarrollo de proyectos de I+D+i. Soermar es una buena opción con quien colaborar para llevar a cabo los proyectos.

Después de analizar detalladamente las cinco empresas, podemos sacar varias conclusiones: en primer lugar, vamos a separar las empresas en dos grupos, así tendríamos a Gondan y Murueta, que son las empresas que se dedican exclusivamente a la construcción de buques, luego a Astican, Astander y Mallorca que se dedican en general a reparaciones, y a Astican la podemos poner separadas de estas dos ya que aparte de reparaciones también lleva otros proyectos totalmente distintos.

Con respecto a las empresas dedicadas a la construcción destacan el elevado valor de las existencias en su activo corriente. Las empresas dedicadas a la reparación tienen capacidad suficiente para atender sus deudas a corto plazo. Hemos visto que la mayor parte del endeudamiento de Murueta es a corto plazo, dado que ésta tiene más dificultades para hacer frente a sus deudas a corto, tal vez sería una buena opción pasar parte de esa deuda a largo plazo, como hace la empresa Gondan. Además, Murueta tiene un periodo medio de cobro bastante inferior al de pago, lo que agrava la situación, por ello también debería intentar reducirla diferencia entre cobro y pago.

Gondan debería intentar gestionar mejor su almacén ya que la rotación de sus inventarios es muy baja, al ser una empresa constructora, trabaja bajo proyecto de ahí que se acumulen existencias, puede que tenga problemas y se le vaya quedando existencias obsoletas. Una propuesta sería seguir el método *Just in time* (Justo a tiempo), el cual consiste en que los suministros llegan a la fábrica "justo a tiempo", es decir poco antes de que se vayan a utilizar y en su justa medida, evitando así que se acumule en exceso la materia prima.

Después de analizar los datos podemos decir que Astican sigue una estrategia de desarrollo de mercado, intenta buscar nuevos mercados a los que dirigirse, es por ello que sus ventas en el último año han disminuido.

En cuanto a las empresas dedicadas a la reparación destacan con respecto a las otras, que tienen una elevada solvencia, la rotación de sus existencias el elevada permitiendo que no se acumule en exceso.

Murueta ha visto reducido su margen de beneficios, al tratarse de una empresa constructora normalmente el precio viene fijado por el armador por lo que no es negociable, el problema pueda ser una mala gestión de sus costes, ya sea a la hora de contratar industria auxiliar, debería vigilar esos costes para intentar mejorar el margen y hacerlo por lo menos positivo.

5. ANEXOS

Porcentajes Horizontales y Verticales de la estructura económica y financiera de Astilleros Gondan, S.A

	2016		2015		2014		2013		2012		2011		Coef. de variación
	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	%	2016-2011	
Activo no Corriente	19.039.531	12,68%	19.736.616	16,31%	17.264.480	24,82%	15.883.519	22,87%	15.670.744	19,84%	14.186.346	20,30%	34,21%
Inmovilizado inmaterial	21.055	0,01%	n.d.	0,00%	32	0,00%	1.495	0,00%	12.991	0,02%	29.843	0,04%	-29,45%
Inmovilizado material	17.840.752	11,88%	17.808.056	14,72%	14.331.550	20,61%	13.596.073	19,57%	14.489.225	18,35%	14.109.574	20,19%	26,44%
Otros activos fijos	1.177.724	0,78%	1.928.559	1,59%	2.932.898	4,22%	2.285.950	3,29%	1.168.528	1,48%	46.929	0,07%	2409,61%
Activo Corriente	131.099.776	87,32%	101.252.760	83,69%	52.285.972	75,18%	53.577.967	77,13%	63.307.173	80,16%	55.707.279	79,70%	135,34%
Existencias	115.996.048	77,26%	88.865.318	73,45%	25.386.413	36,50%	33.923.901	48,84%	42.702.959	54,07%	20.114.759	28,78%	476,67%
Deudores	4.864.016	3,24%	3.194.171	2,64%	11.259.830	16,19%	1.244.426	1,79%	1.733.108	2,19%	2.325.524	3,33%	109,16%
Otros activos líquidos	3.860.089	2,57%	8.037.658	6,64%	14.133.099	20,32%	14.670.798	21,12%	18.168.772	23,00%	32.029.555	45,83%	-87,95%
Tesorería	6.379.624	4,25%	1.155.613	0,96%	1.506.629	2,17%	3.738.842	5,38%	702.333	0,89%	1.237.441	1,77%	415,55%
TOTAL ACTIVO	150.139.307	100%	120.989.376	100%	69.550.452	100%	69.461.486	100%	78.977.917	100%	69.893.625	100%	114,81%
Patrimonio Neto	34.931.644	23,27%	37.951.031	31,37%	37.810.794	54,36%	32.798.816	47,22%	29.817.956	37,75%	26.403.296	37,78%	32,30%
Capital suscrito	1.169.700	0,78%	1.169.700	0,97%	1.169.700	1,68%	1.169.700	1,68%	1.169.700	1,48%	1.169.700	1,67%	0,00%
Otros fondos propios	33.761.944	22,49%	36.781.331	30,40%	36.641.094	52,68%	31.629.116	45,53%	28.648.256	36,27%	25.233.596	36,10%	33,80%
Pasivo no corriente	2.882.074	1,92%	2.994.002	2,47%	2.896.515	4,16%	3.323.598	4,78%	3.265.639	4,13%	4.286.345	6,13%	-32,76%
Acreedores a L. P.	1.350.000	0,90%	1.350.000	1,12%	1.350.000	1,94%	1.350.000	1,94%	1.350.000	1,71%	2.250.000	3,22%	-40,00%
Otros pasivos fijos	1.532.074	1,02%	1.644.002	1,36%	1.546.515	2,22%	1.973.598	2,84%	1.915.639	2,43%	2.036.345	2,91%	-24,76%
Provisiones	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	0,00%
Pasivo corriente	112.325.589	74,81%	80.044.343	66,16%	28.843.142	41,47%	33.339.072	48,00%	45.894.322	58,11%	39.203.984	56,09%	186,52%
Deudas financieras	27.105.392	18,05%	4.102.500	3,39%	2.600.000	3,74%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	0,00%
Acreedores comerciales	7.955.348	5,30%	4.144.872	3,43%	8.294.898	11,93%	4.789.740	6,90%	5.260.422	6,66%	5.066.318	7,25%	57,02%
Otros pasivos líquidos	77.264.849	51,46%	71.796.971	59,34%	17.948.244	25,81%	28.549.331	41,10%	40.633.900	51,45%	34.137.666	48,84%	126,33%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	150.139.307	100%	120.989.376	100%	69.550.452	100%	69.461.486	100%	78.977.917	100%	69.893.625	100%	114,81%

Porcentajes Horizontales y Verticales de la estructura económica y financiera de Astillero de Murueta, S.A.

	2016		2015		2014		2013		2012		2011		Coef. De variación
	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	2016-2011
Activo no Corriente	14.445.141	34,05%	11.921.489	16,07%	12.398.472	11,86%	14.609.429	15,29%	15.771.397	15,84%	15.229.786	16,27%	-5,15%
Inmovilizado inmaterial	18.411	0,05%	24.433	0,03%	30.455	0,03%	36.860	0,04%	54.865	0,06%	48.931	0,05%	-62,37%
Inmovilizado material	2.306.099	5,81%	2.478.052	3,34%	2.870.600	2,74%	2.849.310	2,98%	2.315.367	2,33%	2.433.651	2,60%	-5,24%
Otros activos fijos	12.120.632	30,56%	9.419.005	12,69%	9.497.418	9,08%	11.723.258	12,27%	13.401.165	13,46%	12.747.205	13,62%	-4,92%
Activo Corriente	27.975.054	65,95%	62.276.620	83,93%	92.182.776	88,14%	80.950.662	84,71%	83.809.370	84,16%	78.392.340	83,73%	-64,31%
Existencias	16.719.461	42,15%	46.289.906	62,39%	61.421.797	58,73%	28.026.773	29,33%	60.546.626	60,80%	42.172.941	45,05%	-60,36%
Deudores	7.056.513	17,79%	11.822.037	15,93%	17.033.570	16,29%	17.677.798	18,50%	5.402.146	5,42%	5.417.225	5,79%	30,26%
Otros activos líquidos	1.445.828	3,64%	1.635.318	2,20%	8.403.114	8,04%	29.145.658	30,50%	2.756.789	2,77%	23.909.247	25,54%	-93,95%
Tesorería	2.753.253	6,94%	2.529.360	3,41%	5.324.296	5,09%	6.100.432	6,38%	15.103.808	15,17%	6.892.928	7,36%	-60,06%
TOTAL ACTIVO	42.420.195	100%	74.198.109	100%	104.581.249	100%	95.560.091	100%	99.580.767	100%	93.622.126	100%	-54,69%
Patrimonio Neto	20.774.488	48,97%	23.430.761	31,58%	24.099.928	23,04%	23.790.955	24,90%	22.948.480	23,05%	17.755.589	18,97%	17,00%
Capital suscrito	901.200	2,12%	901.200	1,21%	901.200	0,86%	901.200	0,94%	901.200	0,90%	901.200	0,96%	0,00%
Otros fondos propios	19.873.288	46,85%	22.529.561	30,36%	23.198.728	22,18%	22.889.755	23,95%	22.047.280	22,14%	16.854.389	18,00%	17,91%
Pasivo no corriente	663.051	1,56%	609.168	0,82%	401.867	0,38%	350.413	0,37%	242.686	0,24%	680.066	0,73%	-2,50%
Acreedores a L. P.	216.152	0,51%	166.601	0,22%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	12.106	0,01%	535.391	0,57%	-59,63%
Otros pasivos fijos	446.899	1,05%	442.567	0,60%	401.867	0,38%	350.413	0,37%	230.580	0,23%	144.675	0,15%	208,90%
Provisiones	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	0,00%
Pasivo corriente	20.982.656	49,46%	50.158.180	67,60%	80.079.454	76,57%	71.418.722	74,74%	76.389.602	76,71%	75.186.471	80,31%	-72,09%
Deudas financieras	75.801	0,18%	4.361.283	5,88%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	3.028.193	3,04%	1.135.482	1,21%	-93,32%
Acreedores comerciales	2.020.524	4,76%	3.234.623	4,36%	12.299.106	11,76%	15.621.493	16,35%	9.911.280	9,95%	6.641.228	7,09%	-69,58%
Otros pasivos líquidos	18.886.331	44,52%	42.562.274	57,36%	67.780.348	64,81%	55.797.229	58,39%	63.450.128	63,72%	67.409.762	72,00%	-71,98%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	42.420.195	100%	74.198.109	100%	104.581.249	100%	95.560.091	100%	99.580.767	100%	93.622.126	100%	-54,69%

Porcentajes horizontales y verticales de la estructura económica y financiera de Astilleros Canarios, S.A.

	2016		2015		2014		2013		2012		2011		Coefficiente de variación
	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	2016-2011
Activo no corriente	33.452.699	47,70%	31.780.170	47,37%	23.861.472	26,84%	23.600.845	38,18%	21.341.513	40,46%	21.170.154	29,26%	58,02%
Inmovilizado inmaterial	22.566	0,03%	34.623	0,05%	47.146	0,05%	144.529	0,23%	216.307	0,41%	269.217	0,37%	-91,62%
Inmovilizado material	19.736.479	28,14%	19.413.738	28,94%	13.514.556	15,20%	13.560.074	21,93%	11.496.177	21,79%	11.271.908	15,58%	75,09%
Otros activos fijos	13.693.654	19,52%	12.331.809	18,38%	10.299.770	11,59%	9.896.242	16,01%	9.629.029	18,25%	9.629.029	13,31%	42,21%
Activo corriente	36.682.953	52,30%	35.307.720	52,63%	65.027.925	73,16%	38.221.369	61,82%	31.412.046	59,54%	51.176.594	70,74%	-28,32%
Existencias	1.881.575	2,68%	2.403.276	3,58%	4.396.346	4,95%	2.971.412	4,81%	3.168.710	6,01%	1.974.964	2,73%	-4,73%
Deudores	12.935.042	18,44%	6.992.901	10,42%	26.033.959	29,29%	18.591.721	30,07%	13.025.442	24,69%	12.305.996	17,01%	5,11%
Otros activos líquidos	18.990.160	27,08%	23.358.052	34,82%	28.145.944	31,66%	16.246.555	26,28%	8.461.349	16,04%	35.354.220	48,87%	-46,29%
Tesorería	2.876.176	4,10%	2.553.491	3,81%	6.451.676	7,26%	411.681	0,67%	6.756.545	12,81%	1.541.414	2,13%	86,59%
TOTAL ACTIVO	70.135.652	100%	67.087.890	100%	88.889.397	100%	61.822.214	100%	52.753.559	100%	72.346.748	100%	-3,06%
Patrimonio Neto	41.850.645	59,67%	36.797.432	54,85%	35.464.615	39,90%	30.452.734	49,26%	28.377.133	53,79%	42.531.883	58,79%	-1,60%
Capital suscrito	5.309.740	7,57%	5.309.740	7,91%	5.309.740	5,97%	5.309.740	8,59%	5.309.740	10,07%	5.309.740	7,34%	0,00%
Otros fondos propios	36.540.905	52,10%	31.487.692	46,93%	30.154.875	33,92%	25.142.994	40,67%	23.067.393	43,73%	37.222.143	51,45%	-1,83%
Pasivo no corriente	6.190.053	8,83%	997.934	1,49%	746.072	0,84%	846.875	1,37%	878.622	1,67%	952.404	1,32%	549,94%
Acreeedores a L. P.	3.977.941	5,67%	89.052	0,13%	89.052	0,10%	6.010	0,01%	6.010	0,01%	6.010	0,01%	66088,70%
Otros pasivos fijos	2.212.112	3,15%	908.882	1,35%	657.020	0,74%	840.865	1,36%	872.612	1,65%	946.394	1,31%	133,74%
Provisiones	1.514.034	2,16%	433.462	0,65%	154.804	0,17%	204.804	0,33%	204.804	0,39%	204.804	0,28%	0,00%
Pasivo corriente	22.094.954	31,50%	29.292.524	43,66%	52.678.710	59,26%	30.522.605	49,37%	23.497.804	44,54%	28.862.461	39,89%	-23,45%
Deudas financieras	225.866	0,32%	n.d.	0,00%	0,00%								
Acreeedores comerciales	11.329.172	16,15%	11.760.620	17,53%	24.772.831	27,87%	18.585.137	30,06%	14.134.419	26,79%	18.010.268	24,89%	-37,10%
Otros pasivos líquidos	10.539.916	15,03%	17.531.904	26,13%	27.905.879	31,39%	11.937.468	19,31%	9.363.385	17,75%	10.852.193	15,00%	-2,88%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	70.135.652	100%	67.087.890	100%	88.889.397	100%	61.822.214	100%	52.753.559	100%	72.346.748	100%	-3,06%

. Porcentajes Horizontales y Verticales de la estructura económica y financiera de Astilleros de Mallorca, S.A.

	2016		2015		2014		2013		2012		2011		Coeficiente de variación 2016-2011
	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	
Activo no Corriente	5.706.562	24,69%	5.009.513	19,48%	5.388.059	24,53%	7.656.767	33,21%	6.246.483	27,23%	6.485.403	35,07%	-12,01%
Inmovilizado inmaterial	62.314	0,27%	35.964	0,14%	17.492	0,08%	21.730	0,09%	34.323	0,15%	38.982	0,21%	59,85%
Inmovilizado material	3.813.433	16,50%	2.889.149	11,23%	2.977.742	13,56%	3.186.160	13,82%	3.278.107	14,29%	3.312.368	17,91%	15,13%
Otros activos fijos	1.830.815	7,92%	2.084.400	8,10%	2.392.825	10,89%	4.448.877	19,29%	2.934.053	12,79%	3.134.053	16,95%	-41,58%
Activo Corriente	17.403.545	75,31%	20.709.723	80,52%	16.577.594	75,47%	15.402.070	66,79%	16.689.571	72,77%	12.005.336	64,93%	44,97%
Existencias	7.612.890	32,94%	7.518.141	29,23%	6.662.191	30,33%	7.885.431	34,20%	8.223.943	35,86%	4.208.840	22,76%	80,88%
Deudores	2.634.142	11,40%	4.095.383	15,92%	1.191.311	5,42%	1.388.187	6,02%	1.776.174	7,74%	1.117.943	6,05%	135,62%
Otros activos líquidos	1.161.744	5,03%	1.088.489	4,23%	3.166.502	14,42%	265.169	1,15%	4.446.026	19,38%	5.223.384	28,25%	-77,76%
Tesorería	5.994.769	25,94%	8.007.710	31,14%	5.557.591	25,30%	5.863.283	25,43%	2.243.429	9,78%	1.455.169	7,87%	311,96%
TOTAL ACTIVO	23.110.107	100%	25.719.236	100%	21.965.654	100%	23.058.837	100%	22.936.053	100%	18.490.738	100%	24,98%
Patrimonio Neto	14.390.322	62,27%	14.899.522	57,93%	14.501.314	66,02%	13.924.188	60,39%	13.825.795	60,28%	13.586.016	73,47%	5,92%
Capital suscrito	1.344.000	5,82%	672.000	2,61%	672.000	3,06%	672.000	2,91%	672.000	2,93%	672.000	3,63%	100,00%
Otros fondos propios	13.046.322	56,45%	14.227.522	55,32%	13.829.314	62,96%	13.252.188	57,47%	13.153.795	57,35%	12.914.016	69,84%	1,02%
Pasivo no corriente	29.566	0,13%	31.871	0,12%	34.212	0,16%	21.598	0,09%	23.256	0,10%	5.618	0,03%	426,26%
Acreedores a L. P.	n.d.	0,00%	0,00%										
Otros pasivos fijos	29.566	0,13%	31.871	0,12%	34.212	0,16%	21.598	0,09%	23.256	0,10%	5.618	0,03%	426,26%
Provisiones	5.000	0,02%	5.555	0,00%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	5.341	0,00%	-6,39%
Pasivo corriente	8.690.219	37,60%	10.787.843	41,94%	7.430.128	33,83%	9.113.051	39,52%	9.087.002	39,62%	4.899.104	26,49%	77,38%
Deudas financieras	n.d.	0,00%	0,00%										
Acreedores comerciales	2.160.619	9,35%	2.103.478	8,18%	1.661.410	7,56%	2.059.640	8,93%	1.943.531	8,47%	865.801	4,68%	149,55%
Otros pasivos líquidos	6.529.600	28,25%	8.684.365	33,77%	5.768.718	26,26%	7.053.411	30,59%	7.143.471	31,15%	4.033.303	21,81%	61,89%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	23.110.107	100%	25.719.236	100%	21.965.654	100%	23.058.837	100%	22.936.053	100%	18.490.738	100%	24,98%

Porcentajes Horizontales y Verticales de la estructura económica y financiera de Astilleros de Santander, S.A.U.

	2016		2015		2014		2013		2012		2011		Coeficiente. De variación 2016-2011
	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	
Activo no corriente	4.457.244	21,43%	4.314.410	17,48%	5.433.556	14,57%	6.588.258	32,28%	8.026.604	50,35%	9.533.618	54,65%	-53,25%
Inmovilizado inmaterial	55.725	0,27%	39.947	0,16%	2.807	0,01%	4.234	0,02%	8.534	0,05%	13.189	0,08%	322,51%
Inmovilizado material	2.969.287	14,27%	3.134.927	12,70%	3.510.923	9,41%	3.675.875	18,01%	4.139.027	25,97%	4.582.722	26,27%	-35,21%
Otros activos fijos	1.432.232	6,89%	1.139.536	4,62%	1.919.826	5,15%	2.908.149	14,25%	3.879.043	24,34%	4.937.707	28,30%	-70,99%
Activo corriente	16.344.098	78,57%	20.363.134	82,52%	31.863.371	85,43%	13.824.496	67,72%	7.913.533	49,65%	7.912.461	45,35%	106,56%
Existencias	787.432	3,79%	758.072	3,07%	6.555.730	17,58%	4.795.728	23,49%	615.664	3,86%	890.802	5,11%	-11,60%
Deudores	5.999.487	28,84%	4.236.056	17,17%	5.177.537	13,88%	1.014.405	4,97%	826.567	5,19%	1.571.355	9,01%	281,80%
Otros activos líquidos	7.481.399	35,97%	10.747.165	43,55%	15.408.845	41,31%	7.953.893	38,97%	6.367.798	39,95%	5.397.725	30,94%	38,60%
Tesorería	2.075.780	9,98%	4.621.841	18,73%	4.721.259	12,66%	60.470	0,30%	103.504	0,65%	52.579	0,30%	3847,93%
TOTAL ACTIVO	20.801.342	100%	24.677.544	100%	37.296.927	100%	20.412.754	100%	15.940.137	100%	17.446.079	100%	19,23%
Patrimonio Neto	11.232.592	54,00%	14.088.942	57,09%	11.862.071	31,80%	9.931.205	48,65%	10.373.461	65,08%	10.395.218	59,58%	8,06%
Capital suscrito	7.021.759	33,76%	7.021.759	28,45%	7.021.759	18,83%	7.021.759	34,40%	7.021.759	44,05%	7.021.759	40,25%	0,00%
Otros fondos propios	4.210.833	20,24%	7.067.183	28,64%	4.840.312	12,98%	2.909.446	14,25%	3.351.702	21,03%	3.373.459	19,34%	24,82%
Pasivo no corriente	151.068	0,73%	241.013	0,98%	423.001	1,13%	554.706	2,72%	1.047.354	6,57%	1.389.895	7,97%	-89,13%
Acreedores a L. P.	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	n.d.	0,00%	12.925	0,00%	26.495	0,17%	39.379	0,23%	0,00%
Otros pasivos fijos	151.068	0,73%	241.013	0,98%	423.001	1,13%	541.781	2,65%	1.020.859	6,40%	1.350.516	7,74%	-88,81%
Provisiones	95.081	0,00%	187.400	0,00%	342.711	0,00%	445.538	0,00%	938.474	0,00%	1.254.595	0,00%	0,00%
Pasivo corriente	9.417.682	45,27%	10.347.589	41,93%	25.011.855	67,06%	9.926.843	48,63%	4.519.322	28,35%	5.660.966	32,45%	66,36%
Deudas financieras	2.770	0,01%	3.980	0,02%	7.402.225	0,00%	193.371	0,95%	1.613.992	10,13%	1.119.768	6,42%	-99,75%
Acreedores comerciales	5.706.888	27,44%	6.966.598	28,23%	9.464.219	25,38%	4.942.644	24,21%	1.682.141	10,55%	2.694.310	15,44%	111,81%
Otros pasivos líquidos	3.708.024	17,83%	3.377.011	13,68%	8.145.411	21,84%	4.790.828	23,47%	1.223.189	7,67%	1.846.888	10,59%	100,77%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	20.801.342	100%	24.677.544	100%	37.296.927	100%	20.412.754	100%	15.940.137	100%	17.446.079	100%	19,23%

5. BIBLIOGRAFIA.

- Manuel Larrán Jorge (2009). *Fundamentos de contabilidad financiera*. Pirámide.
- Martínez García, Francisco Javier; Somohano Rodríguez, Francisco Manuel; Fernández Fernández, Adolfo (2002). *Análisis de los Estados Contables: comentarios y ejercicios*. Pirámide.
- SABI [Sitio web] “Sistema de análisis de balances ibéricos”. [Consulta: Enero-Junio] Disponible en: <http://sabi.bvdinfo.com/>
- CNAE [Sitio web] Listado completo de la CNAE 2009. [Consulta: Enero-2018] Disponible en: <https://www.cnae.com.es/lista-actividades.php>
- GONDAN [Sitio web]. “Astilleros de Gondan, S.A”. [Consulta: Enero-2018] Disponible en: <http://www.gondan.com/es/>
- MURUETA [Sitio web]. “Astilleros de Murueta, S.A”. [Consulta: Enero-2018] Disponible en: <http://astillerosmurueta.com/cast/>
- ASTICAN [Sitio web]. “Astilleros Canarios, S.A”. [Consulta: Enero-2018] Disponible en: <http://www.astican.es/>
- MALLORCA [Sitio web]. “Astilleros de Mallorca, S.A”. [Consulta: Enero-2018] Disponible en: <http://www.astillerosdemallorca.com/>
- ASTANDER [Sitio web]. “Astilleros de Santander, S.A”. [Consulta: Enero-2018] Disponible en: <http://www.astander.es/>
- CLUSTER [Sitio web]. “Clúster marítimo español” [Consulta: Febrero-2018] Disponible en: <https://www.clustermaritimo.es/sector-maritimo-espanol/>
- NAVANTIA [Sitio web]. “Navantia, S.A.” [Consulta: Abril-2018] Disponible en: <https://www.navantia.es/>
- PYMAR [Sitio web]. “Qué es Pymar.” [Consulta: Abril-2018] Disponible en: <http://www.pymar.com/es/pymar/qu%C3%A9-es-pymar>
- “The containership revolution” [Sitio web] [Consulta: Mayo-2018] Disponible en: http://www.worldshipping.org/pdf/container_ship_revolution.pdf
- MARITIME [Sitio web]. “Sea Europe Shipbuilding Market Monitoring”. [Consulta: Mayo-2018] Disponible en: <https://maritimetechnology.nl/media/SEA-MM-REPORT-No-44-2017-FY-FINAL-140318.pdf>
- REVISTAS ICE [Sitio web]. “Internacionalización de astilleros Gondan: Tecnología y tradición al servicio de la construcción” [Consulta: Mayo-2018] Disponible en: http://www.revistasice.com/CachePDF/ICE_887_6980_EF532ADCAF5A0481830771_434D3F893F.pdf
- OMI [Sitio web]. “El transporte marítimo indispensable para el mundo”. [Consulta: Mayo-2018] Disponible en: <http://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/47-WMD-theme-2016-.aspx>
- CADENA DE SUMINISTRO [Sitio web]. “Europa encabeza el sector de la construcción naval”. [Consulta: Mayo-2018] Disponible en:

<http://www.cadenadesuministro.es/noticias/europa-encabeza-el-mercado-de-construccion-naval-con-pedidos-por-valor-de-10-950-millones-de-euros/>

UNIVERSIA [Sitio web]. “El comercio marítimo gran motor de la economía mundial” [Consulta: Mayo-2018] Disponible en: <http://noticias.universia.es/educacion/noticia/2016/07/27/1142212/comercio-maritimo-gran-motor-economia-mundial-reclama-profesionales-cualificados.html>

ABC [Sitio web]. “La construcción naval mira hacia el lujo” [Consulta: Mayo-2018] Disponible en: http://www.abc.es/espana/galicia/abci-construccion-naval-mira-hacia-lujo-201805280847_noticia.html

HIPERTEXTUAL [Sitio web]. “La importancia de renovar la industria naval para España”. [Consulta: Mayo-2018] Disponible en: <https://hipertextual.com/presentado-por/siemens/industria-naval>

EL PAÍS [Sitio web]. “El Gobierno estudia mañana las ayudas al naval antes de presentar el recurso”. [Consulta: Mayo-2018] Disponible en: https://elpais.com/economia/2013/07/31/agencias/1375291194_002995.html

BILBAO PORT [Sitio web]. “Puerto Atlántico”. [Consulta: Junio-2018] Disponible en: <https://www.bilbaoport.eus/el-puerto/puerto-atlantico/>

CANARY PORTS [Sitio web]. “Astican pondrá en marcha el mayor dique seco de África occidental en el Puerto de Las Palmas”. [Consulta: Junio-2018] Disponible en: <http://www.canaryports.es/texto-diario/mostrar/1046483/astican>

SOBRE CANARIAS [Sitio web]. “El Puerto de La Luz en Gran Canaria”. [Consulta: Junio-2018] Disponible en: <https://sobrecanarias.com/2009/07/31/el-puerto-de-la-luz-en-gran-canaria/>

EL DIARIO [Sitio web]. “Rolls Royce abre un taller naval en el Puerto de la Luz”. [Consulta: Junio-2018] Disponible en: https://www.eldiario.es/canariasahora/economia/Rolls-Royce-taller-naval-puerto-La-Luz_0_449006318.html

CANARIAS 7 [Sitio web]. “Astican triplica su tamaño para reparar barcos de alto tonelaje”. [Consulta: Junio-2018] Disponible en: <https://www.canarias7.es/economia/puerto/astican-triplica-su-tamano-para-reparar-barcos-de-alto-tonelaje-GM4068594>

LA OPINIÓN [Sitio web]. “Astican empieza a operar en el puerto de Santa Cruz de Tenerife con la reparación de hélices de un perforador”. [Consulta: Junio-2018] Disponible en: <https://www.laopinion.es/tenerife/2016/05/22/astican-empieza-operar-puerto-reparacion/677280.html>

