

TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN RELACIONES LABORALES

CURSO ACADÉMICO 2021 / 2022

TÍTULO:

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de los puertos de la Cornisa Cantábrica.

WORK TITLE:

Economic-financial analysis of the local shipping companies of the ports of the Cantabrian Cornice.

AUTOR:

Fernando Sarmiento Cagigal

DIRECTORA:

Dña. Raquel Medrano Pascual

FECHA:

JUNIO 2022

ÍNDICE DE CONTENIDO

1. RESUMEN/ABSTRACT	8/9
2. INTRODUCCIÓN	10
2.1 Empresas consignatarias de buques	10
2.2 Funciones del agente consignatario de buques	10
3. CONTEXTO Y ANÁLISIS DEL SECTOR PORTUARIO ESTATAL EN EL TRIENIO 2018-2020	12
3.1 PIB de España y Eurozona 2018-2020	12
3.2 Euribor medio periodo 2018-2020	13
3.3 Evolución del transporte marítimo en España 2018-2020	13
3.3.1 Volumen transportado 2018-2020.....	13
3.3.2 Cifras de negocio y resultados 2018-2020.....	14
3.4 Autoridad portuaria de Santander	15
3.4.1 Tonelaje transportado en el periodo 2018-2020.....	16
3.4.2 Porcentaje según características de la mercancía.....	16
3.4.3 Cifras de negocio y resultados 2018-2020.....	17
3.5 Autoridad portuaria de Gijón	17
3.5.1 Tonelaje transportado en el periodo 2018-2020.....	18
3.5.2 Porcentaje según características de la mercancía.....	18
3.5.3 Cifras de negocio y resultados 2018-2020.....	19
3.6 Autoridad portuaria de Avilés	19
3.6.1 Tonelaje transportado en el periodo 2018-2020.....	20
3.6.2 Porcentaje según características de la mercancía.....	20
3.6.3 Cifras de negocio y resultados 2018-2020.....	21
3.7 Autoridad portuaria de Bilbao	21
3.7.1 Tonelaje transportado en el periodo 2018-2020.....	22
3.7.2 Porcentaje según características de la mercancía.....	22
3.7.3 Cifras de negocio y resultados 2018-2020.....	23
4. METODOLOGÍA	25

5. ANÁLISIS ECONÓMICO Y FINANCIERO	28
5.1 Análisis financiero a corto plazo	28
5.1.1 Fondo de maniobra.....	28
5.1.2 Ratio de liquidez general.....	31
5.1.3 Test de prueba ácida.....	33
5.1.4 Ratio de liquidez inmediata.....	35
5.2 Análisis financiero a largo plazo	37
5.2.1 Ratio de solvencia global.....	37
5.2.2 Ratio de autonomía financiera.....	39
5.3 Análisis de los resultados	41
5.3.1 Importe neto de la cifra de negocio.....	41
5.3.2 Beneficio bruto operativo EBITDA.....	43
5.3.3 Beneficio neto BN o resultado del ejercicio.....	45
5.3.4 Margen sobre ventas.....	47
5.4 Análisis de las rentabilidades	49
5.4.1 Rentabilidad económica ROA.....	50
5.4.2 Rentabilidad financiera ROE.....	51
5.4.3 Apalancamiento financiero.....	53
6. CONCLUSIONES	56
7. BIBLIOGRAFÍA	58

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 3.1.1 Evolución del PIB en España y la Eurozona en el trienio 2018-2020.....	12
Tabla 3.2.1 Evolución del Euribor en el trienio 2018-2020.....	13
Tabla 3.3.1.1 Volumen transportado en toneladas en el trienio 2018-2020.....	13
Tabla 3.3.2.1 Tabla de la cifra de negocio y resultados del conjunto de Puertos del Estado en el trienio 2018-2020.....	14
Tabla 3.4.1.1 Tonelaje movido por el puerto de Santander en el trienio.....	16
Tabla 3.4.3.1 Cifras de negocio y resultados puerto Santander 2018-2020.....	17
Tabla 3.5.1.1 Tonelaje movido por el puerto de Gijón en el trienio.....	18
Tabla 3.5.3.1 Cifras de negocio y resultados puerto Gijón 2018-2020.....	19
Tabla 3.6.1.1 Tonelaje movido por el puerto de Avilés en el trienio.....	20
Tabla 3.6.3.1 Cifras de negocio y resultados puerto Avilés 2018-2020.....	21
Tabla 3.7.1.1 Tonelaje movido por el puerto de Bilbao en el trienio.....	22
Tabla 3.7.3.1 Cifras de negocio y resultados puerto Bilbao 2018-2020.....	23
Tabla 4.1 Clasificación de las empresas según tamaño.....	26
Tabla 4.2 Tamaño de las muestras.....	26
Tabla 4.3 Composición de las muestras.....	26
Tabla 5.1.1.1 Fondo de maniobra medio por año en el trienio.....	29
Tabla 5.1.1.2 Fondo de maniobra medio global 2018-2020.....	30
Tabla 5.1.2.1 Ratio de liquidez medio por año en el trienio.....	31
Tabla 5.1.2.2 Ratio de liquidez medio global 2018-2020.....	32
Tabla 5.1.3.1 Test de prueba ácida medio por año en el trienio.....	33
Tabla 5.1.3.2 Test de prueba ácida medio global 2018-2020.....	34
Tabla 5.1.4.1 Ratio de liquidez inmediata medio por año en el trienio.....	36
Tabla 5.1.4.2 Ratio de liquidez inmediata medio global 2018-2020.....	36
Tabla 5.2.1.1 Ratio de solvencia medio por año en el trienio.....	38
Tabla 5.2.1.2 Ratio de solvencia medio global 2018-2020.....	39
Tabla 5.2.2.1 Ratio de autonomía financiera medio por año en el trienio.....	40
Tabla 5.2.2.2 Ratio de autonomía financiera medio global 2018-2020.....	40
Tabla 5.3.1.1 Importe neto cifra de negocio medio por año en el trienio.....	42
Tabla 5.3.1.2 Importe neto cifra de negocio medio global 2018-2020.....	42
Tabla 5.3.2.1 Beneficio bruto operativo EBITDA medio por año en el trienio.....	43

Tabla 5.3.2.2 Beneficio bruto operativo EBITDA medio global 2018-2020.....	44
Tabla 5.3.3.1 Beneficio neto BN medio por año en el trienio.....	46
Tabla 5.3.3.2 Beneficio neto BN medio global 2018-2020.....	46
Tabla 5.3.4.1 Margen sobre ventas medio por año en el trienio.....	48
Tabla 5.3.4.2 Margen sobre ventas medio global 2018-2020.....	48
Tabla 5.4.1.1 Rentabilidad económica ROA media por año en el trienio.....	50
Tabla 5.4.1.2 Rentabilidad económica ROA media global 2018-2020.....	51
Tabla 5.4.2.1 Rentabilidad financiera ROE media por año en el trienio.....	52
Tabla 5.4.2.2 Rentabilidad financiera ROE media global 2018-2020.....	52
Tabla 5.4.3.1 Apalancamiento medio por año en el trienio.....	54
Tabla 5.4.3.2 Apalancamiento medio global 2018-2020.....	55

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 3.1.1 Evolución del PIB en España y la Eurozona en el trienio 2018-2020.....	12
Gráfico 3.2.1 Evolución del Euribor en el trienio 2018-2020.....	13
Gráfico 3.3.1.1 Volumen transportado en toneladas en el trienio 2018-2020.....	14
Gráfico 3.3.2.1 Tabla de la cifra de negocio y resultados del conjunto de Puertos del Estado en el trienio 2018-2020.....	15
Gráfico 3.4.1.1 Tonelaje movido por el puerto de Santander en el trienio.....	16
Gráfico 3.4.2.1 Porcentajes tipo de carga puerto Santander.....	16
Gráfico 3.4.3.1 Cifras de negocio y resultados puerto Santander 2018-2020.....	17
Gráfico 3.5.1.1 Tonelaje movido por el puerto de Gijón en el trienio.....	18
Gráfico 3.5.2.1 Porcentaje tipo de carga puerto de Gijón.....	18
Gráfico 3.5.3.1 Cifras de negocio y resultados puerto Gijón 2018-2020.....	19
Gráfico 3.6.1.1 Tonelaje movido por el puerto de Avilés en el trienio.....	20
Gráfico 3.6.2.1 Porcentajes tipo de carga puerto de Avilés.....	20
Gráfico 3.6.3.1 Cifras de negocio y resultados puerto Avilés 2018-2020.....	21
Gráfico 3.7.1.1 Tonelaje movido por el puerto de Bilbao en el trienio.....	22
Gráfico 3.7.2.1 Porcentajes tipo de carga puerto de Bilbao.....	22
Gráfico 3.7.3.1 Cifras de negocio y resultados puerto Bilbao 2018-2020.....	23
Gráfico 5.1.1.1 Fondo de maniobra medio por año en el trienio.....	29
Gráfico 5.1.1.2 Fondo de maniobra medio global 2018-2020.....	30
Gráfico 5.1.2.1 Ratio de liquidez medio por año en el trienio.....	31
Gráfico 5.1.2.2 Ratio de liquidez medio global 2018-2020.....	32
Gráfico 5.1.3.1 Test de prueba ácida medio por año en el trienio.....	34
Gráfico 5.1.3.2 Test de prueba ácida medio global 2018-2020.....	34
Gráfico 5.1.4.1 Ratio de liquidez inmediata medio por año en el trienio.....	36
Gráfico 5.1.4.2 Ratio de liquidez inmediata medio global 2018-2020.....	37
Gráfico 5.2.1.1 Ratio de solvencia medio por año en el trienio.....	38
Gráfico 5.2.1.2 Ratio de solvencia medio global 2018-2020.....	39

Gráfico 5.2.2.1 Ratio de autonomía financiera medio por año en el trienio.....	40
Gráfico 5.2.2.2 Ratio de autonomía financiera medio global 2018-2020.....	41
Gráfico 5.3.1.1 Importe neto cifra de negocio medio por año en el trienio.....	42
Gráfico 5.3.1.2 Importe neto cifra de negocio medio global 2018-2020.....	43
Gráfico 5.3.2.1 Beneficio bruto operativo EBITDA medio por año en el trienio.....	44
Gráfico 5.3.2.2 Beneficio bruto operativo EBITDA medio global 2018-2020	45
Gráfico 5.3.3.1 Beneficio neto BN medio por año en el trienio.....	46
Gráfico 5.3.3.2 Beneficio neto BN medio global 2018-2020.....	47
Gráfico 5.3.4.1 Margen sobre ventas medio por año en el trienio.....	48
Gráfico 5.3.4.2 Margen sobre ventas medio global 2018-2020.....	49
Gráfico 5.4.1.1 Rentabilidad económica ROA media por año en el trienio.....	50
Gráfico 5.4.1.2 Rentabilidad económica ROA media global 2018-2020.....	51
Gráfico 5.4.2.1 Rentabilidad financiera ROE media por año en el trienio.....	52
Gráfico 5.4.2.2 Rentabilidad financiera ROE media global 2018-2020.....	53
Gráfico 5.4.3.1 Apalancamiento medio por año en el trienio.....	54
Gráfico 5.4.3.2 Apalancamiento medio global 2018-2020.....	55

1. RESUMEN

El objeto de este trabajo es analizar en el periodo 2018-2020 la situación de las empresas consignatarias locales de los puertos de Santander, Gijón-Avilés, Bilbao y de las grandes empresas nacionales e internacionales de logística integral que operan en estos puertos.

Concretando un poco más, se pretende dar respuesta a las siguientes cuestiones:

- a) ¿Cuál es la salud económica-financiera de las citadas empresas locales y del sector?
- b) ¿Existen diferencias significativas entre las empresas locales de cada uno de los puertos estudiados? En caso afirmativo ¿Cuáles son las causas?
- c) ¿Cómo se defienden éstas pequeñas empresas consignatarias locales frente a las grandes empresas nacionales e internacionales del sector?

La adecuada contestación con el rigor exigido a un trabajo de esta naturaleza, nos acercará a una visión objetiva de las empresas consignatarias que operan en los puertos de la cornisa cantábrica.

Como anticipo de lo que iremos desarrollando a lo largo del trabajo podemos adelantar que a pesar de un contexto económico mundial adverso 2018-2020, las empresas del sector demostraron a la luz de sus ratios económicos-financieros una gran fortaleza, aventurando para periodos de bonanza un gran desarrollo.

ABSTRACT

The purpose of this work is to analyze in the period 2018-2020 the situation of the local shipping companies of the ports of Santander, Gijón, Avilés, Bilbao and of the large national and international comprehensive logistics companies that operate in this ports.

Specifying a little more, we intend to answer the following questions:

- a) What is the economic and financial health of the above local companies and the sector?.
- b) Are there significant differences between the local companies of each of the ports studied?.
- c) How do these small local shipping companies defend themselves against the large national and international companies in the sector?.

The adequate challenge with the rigor required for a work of this nature, will bring us closer to an objective view of the shipping companies that operate in the ports of the Cantabrian coast.

As a preview of what we will be developing throughout the work, we can anticipate that despite a very adverse global economic context 2018-2020, the companies in the sector demonstrated great strength in light of their most representative economic-financial ratios, venturing to periods of prosperity a great development.

2. INTRODUCCIÓN

Lo primero que debemos definir es qué es y a qué se dedica una empresa consignataria de buques.

2.1 EMPRESAS CONSIGNATARIAS DE BUQUES

Las empresas consignatarias son empresas de servicios del sector terciario y bajo el epígrafe 756.2 se entiende por consignatario a la persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales u jurídicas necesarias para el despacho y además atenciones al buque en puerto.

Los consignatarios de buques desempeñan tantas funciones operativas como comerciales. En puerto, sus funciones son fundamentalmente operativas ya que se encargan del aprovisionamiento de comida o de que se realice la limpieza y desinfección de las bodegas.

Las funciones comerciales se enfocan en las operaciones de transporte internacional para proporcionar las soluciones logísticas más ventajosas. Los consignatarios mantienen todos los contactos durante el trayecto de las mercancías hasta su destino, contratan el transporte y contactan a los transitarios o estibadores que se ocuparán de la descarga para garantizar que todo el proceso fluya.

2.2 FUNCIONES DEL AGENTE CONSIGNATARIO DE BUQUES

La principal tarea de los consignatarios de buques consiste en garantizar el cumplimiento de los plazos de entrega de la carga y velar por su adecuada conservación.

También son de su competencia las siguientes funciones:

- Gestionar los permisos que necesita el buque para entrar y atracar en el puerto
- Organizar el servicio de practicaje mediante el cual se asesora al capitán para facilitar la entrada y salida del buque y las maniobras náuticas necesarias con seguridad.
- Contratar los servicios del remolcador si el buque necesita hacer ciertas maniobras o si ha sufrido una avería.
- Asistir al capitán cuando necesite ponerse en contacto con la capitania marítima o las autoridades locales.

- Preparar la documentación que se debe presentar a los servicios de aduana y las autoridades portuarias.
- Comunicarse con los proveedores y destinatarios o receptores de la mercancía para informales sobre el estado de la carga y sus tiempos de entrega.
- Llegar a acuerdos con las aseguradoras en el caso de que la carga transportada se dañe y facilitar las inspecciones marítimas.
- Contratar y gestionar los servicios de aprovisionamiento del buque, lo cual incluye desde los alimentos para la tripulación hasta el suministro de productos de limpieza, repuestos básicos, productos de mantenimiento y combustible.
- Solucionar los contratiempos que se produzcan en el buque, como las reparaciones de urgencia.

3. CONTEXTO Y ANÁLISIS DEL SECTOR PORTUARIO ESTATAL EN EL TRIENIO 2018-2020

Cualquier análisis riguroso del estado económico - financiero de una empresa o sector no debe reducirse a la valoración de los ratios de forma aislada sino que se deben enmarcar en el contexto económico del periodo de estudio para que las conclusiones nos permitan predecir su comportamiento en los posibles futuros escenarios. Para ello se ha recopilado los siguientes índices nacionales y de la eurozona:

3.1 PIB DE ESPAÑA Y EUROZONA 2018-2020

	ESPAÑA	EUROZONA
2018	2,30%	1,80%
2019	2,10%	1,20%
2020	-10,80%	-6,40%

Tabla 3.1.1 Evolución del PIB en España y la Eurozona en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial

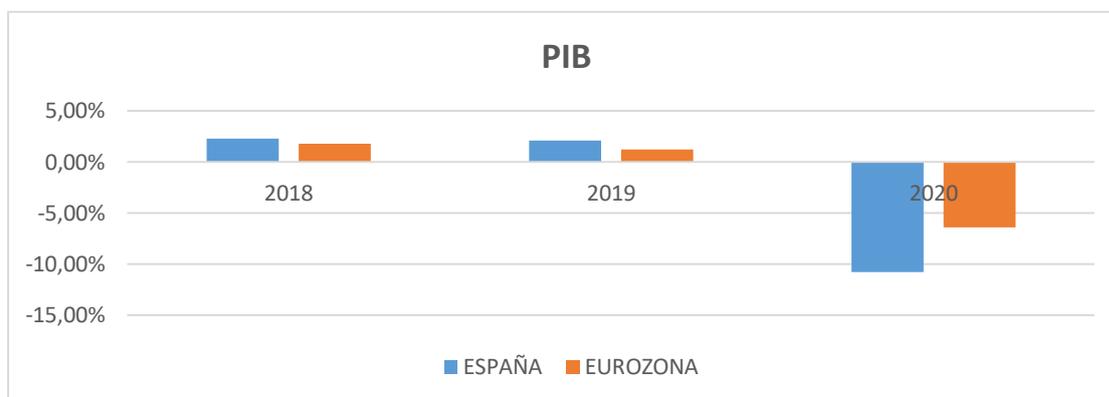


Gráfico 3.1.1 Evolución del PIB en España y la Eurozona en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial

Se puede observar que se produce una desaceleración en la economía española y mundial en los años 2018,2019 para finalizar con una caída en picado en el 2020 como consecuencia del COVID 19. Es evidente que este deterioro en la economía mundial y especialmente en la española tendría un marcado reflejo en la actividad de los puertos marítimos.

3.2 EURIBOR MEDIO PERIODO 2018-2020

	2018	2019	2020
EURIBOR	-0,29%	-0,22%	-0,18%

Tabla 3.2.1 Evolución del EURIBOR en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos del BCE

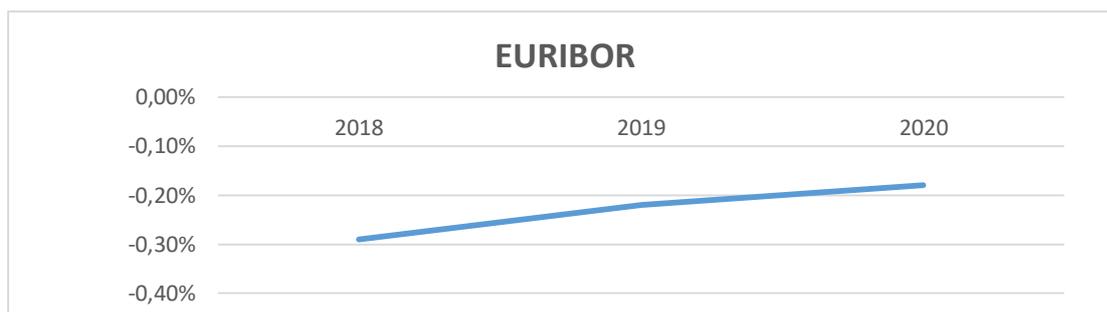


Gráfico 3.2.1 Evolución del EURIBOR en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos del BCE

Este índice también es importante a la hora de interpretar el apalancamiento de las empresas y el ratio de rentabilidad financiera. Se observa que aun estando en negativo la tendencia es ir subiendo.

3.3 EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN ESPAÑA 2018-2020

En todos estos puntos no nos vamos a extender demasiado al existir trabajos monográficos sobre el tema, y sólo vamos a exponer aquellos datos que consideramos imprescindibles para mejor comprensión del trabajo.

3.3.1 Volumen transportado periodo 2018-2020

El volumen transportado en nuestro periodo por nuestro Sistema Portuario Español, formado por 46 puertos de interés general del estado, agrupado en 28 Autoridades Portuaria fue de :

	2018	2019	2020
VOLUMEN	563560000	564610000	515682392

Tabla 3.3.1.1 Volumen transportado en toneladas en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales Puertos del Estado

En el año 2019 se alcanzó el máximo histórico en cuanto a volumen transportado.

Cómo no podía ser de otra forma, la paralización económica mundial tenía que tener efectos negativos en el transporte en general y en el marítimo en particular. En las gráficas se ve el acusado descenso del volumen transportado en el 2020.

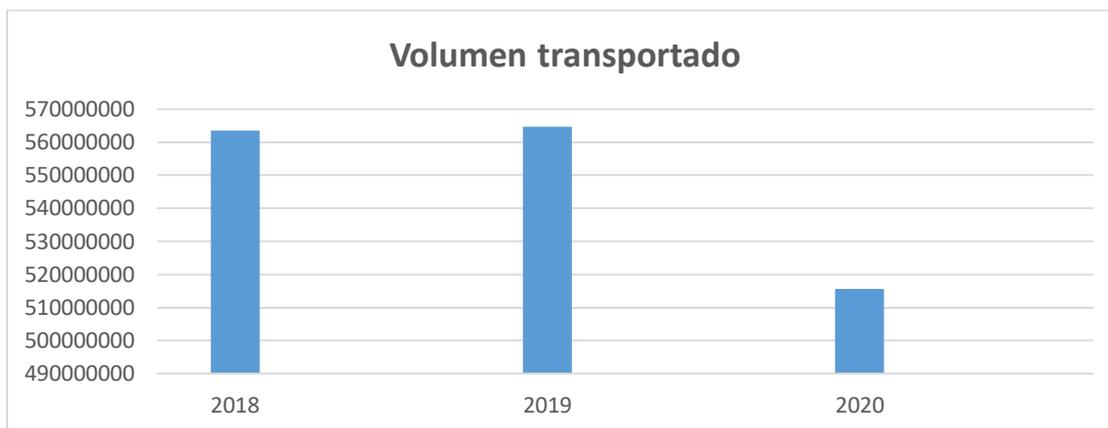


Gráfico 3.3.1.1 Volumen transportado en toneladas en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales Puertos del Estado

3.3.2 Cifras de negocio y resultados de los ejercicios 2018-2020

Con los datos oficiales aportados por la Autoridad Portuaria de Puertos del Estado vamos a ver cuáles han sido los resultados económicos en este periodo dónde pasamos de un máximo histórico 2019 a un complicado 2020.

	Importe neto de la cifra de negocios	Resultado del ejercicio
2018	1158700000 €	286100000 €
2019	1153800000 €	262700000 €
2020	970000000 €	108000000 €

Tabla 3.3.2.1 Tabla de la cifra de negocio y resultados de los ejercicios 2018-2020 del conjunto de Puertos del Estado

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales Puertos del Estado

Aquí se ve aún más claramente la magnitud del efecto COVID en las cuentas de los Puertos Estatales con un descenso en el año 2020 del 16% en la cifra de negocio y de un 60% en el beneficio neto respecto al ejercicio anterior.

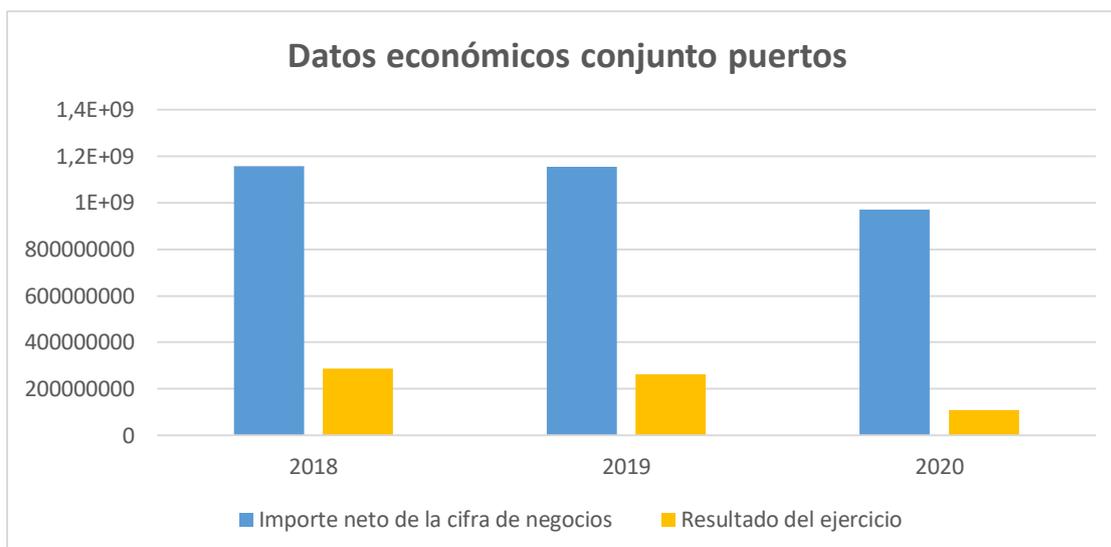


Gráfico 3.3.2.1 Gráfico de la cifra de negocio y resultados de los ejercicios del conjunto de Puertos del Estado

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales Puertos del Estado

Ahora siguiendo el desarrollo de nuestra introducción de lo más general a lo más concreto vamos a analizar los datos básicos de los distintos puertos de la cornisa cantábrica dónde operan nuestras empresas.

3.4 AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

El Puerto de Santander, Cantabria, se sitúa en el mar Cantábrico, concretamente en la bahía de Santander en los municipios de Santander, Camargo y Marina de Cudeyo.

Cómo características diferenciales de este puerto podemos destacar su continuo incremento de la mercancía general, siendo el tráfico Ro-Ro el que lidera el tráfico de mercancía general con un 79.83 % del total.

Santander se situó en el cuarto lugar del sistema portuario español, sólo superado por los puertos de Barcelona, Valencia y Vigo, en tráfico de automóviles pero teniendo en cuenta que estos últimos cuentan con fábricas de automóviles en sus inmediaciones.

La cifra de pasajeros que embarcaron o desembarcaron en Santander en el 2019 ascendió a 235625, lo que supone un descenso del 6.70% con respecto a 2018.

3.4.1 Tonelaje transportado en el período 2018-2020

	2018	2019	2020
Tonelaje	5017284	5146000	4100000

Tabla 3.4.1.1 Tonelaje movido por el Puerto de Santander en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Santander

El Puerto de Santander alcanzó su máximo histórico en el ejercicio 2019 siendo el segundo de mayor crecimiento del sistema español. En el 2020 se rompe la tendencia y retrocede un 20%.

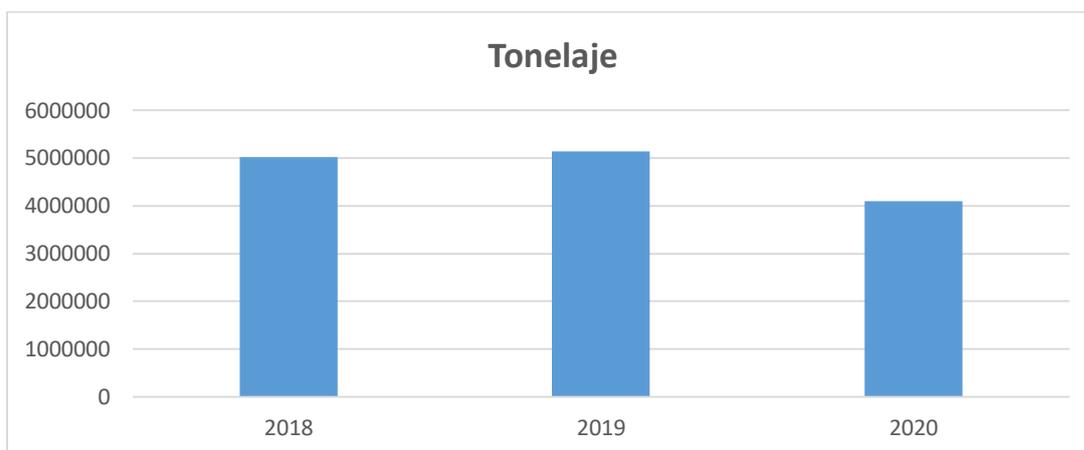


Gráfico 3.4.1.1 Tonelaje movido por el Puerto de Santander en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Santander

3.4.2 Porcentaje según características de la mercancía

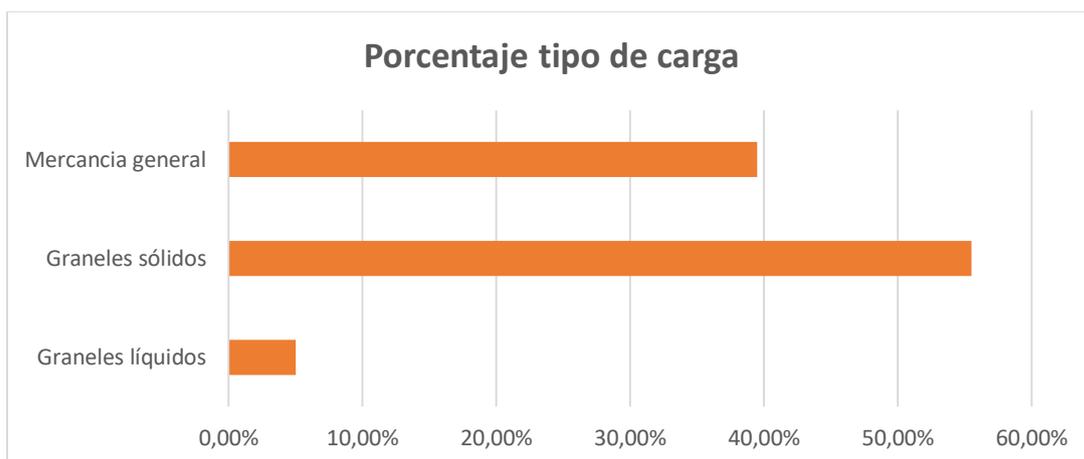


Tabla 3.4.2.1 Porcentajes tipo de carga

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Santander

Se ve claramente la importancia del movimiento de mercancía general en el conjunto del volumen que transita por este puerto y su escasa especialización en graneles líquidos.

3.4.3 Datos de las cifras de negocio y resultados de los ejercicios 2018-2020

	Ingreso neto de la cifra de negocio	Resultado del ejercicio
2018	22852384 €	5353000 €
2019	22981173 €	3630937 €
2020	19181823 €	1985000 E

Tabla 3.4.3.1 Datos de las cifras de negocio y resultados de los ejercicios 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Santander

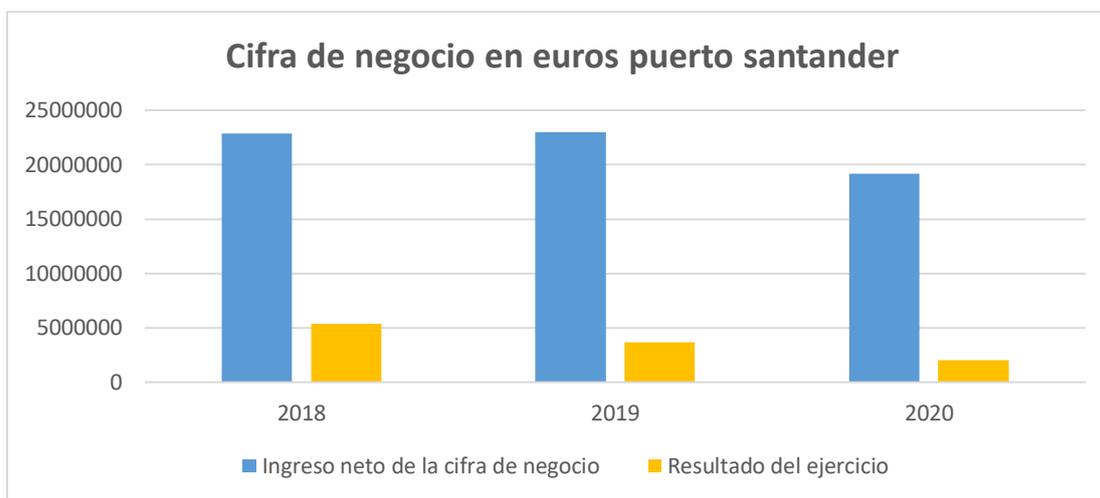


Gráfico 3.4.3.1 Datos de las cifras de negocio y resultados de los ejercicios 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Santander

Debido a las consecuencias económicas del COVID se observa claramente un descenso del 16% en la cifra de negocio y un nada menos que un 45% en el beneficio neto, todo ello respecto al año 2019. Vemos que el descenso en cifra de negocio calca el obtenido por todo el conjunto de los puertos españoles.

3.5 AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN

El puerto de Gijón, también conocido como El Musel, es un puerto marítimo español situado en el mar Cantábrico. Está a seis kilómetros del centro urbano de Gijón y cuenta con una de las más importantes instalaciones portuarias del norte de España. Especializado en tráfico graneleros, cementos, contenedores y productos siderúrgicos.

Gracias a su excelente situación, sus grandes calados y aguas abrigadas, El Musel permite la entrada y permanencia de cruceros.

Su principal característica del Musel es que es el líder a nivel nacional del movimiento de graneles sólidos.

3.5.1 Tonelaje transportado en el periodo 2018-2020

	2018	2019	2020
Tonelaje	19678465	17396886	16057692

Tabla 3.5.1.1 Tonelaje movido por el Puerto de Gijón en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Gijón

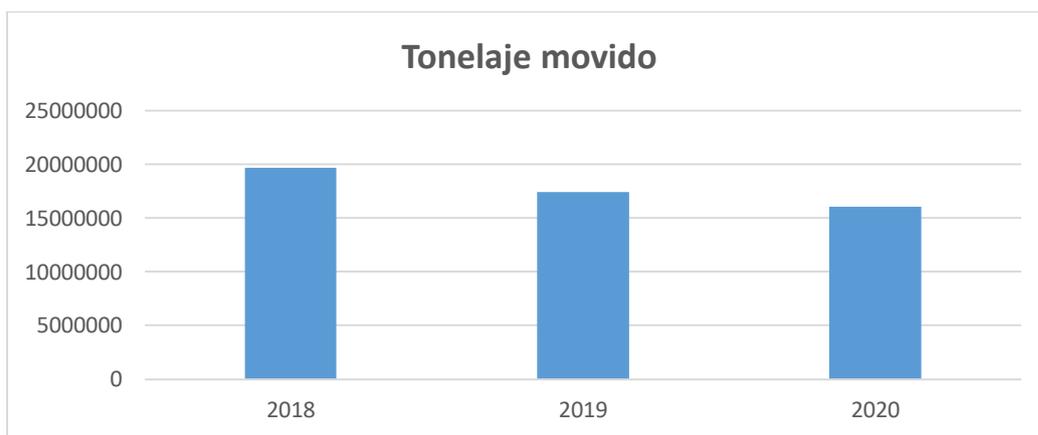


Gráfico 3.5.1.1 Tonelaje movido por el Puerto de Gijón en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Gijón

En el puerto de Gijón se puede destacar que por la naturaleza de la mercancía transportada, es mayor el efecto de la desaceleración económica del 2019 que el efecto COVID en el año 2020.

3.5.2 Porcentaje según características de la mercancía

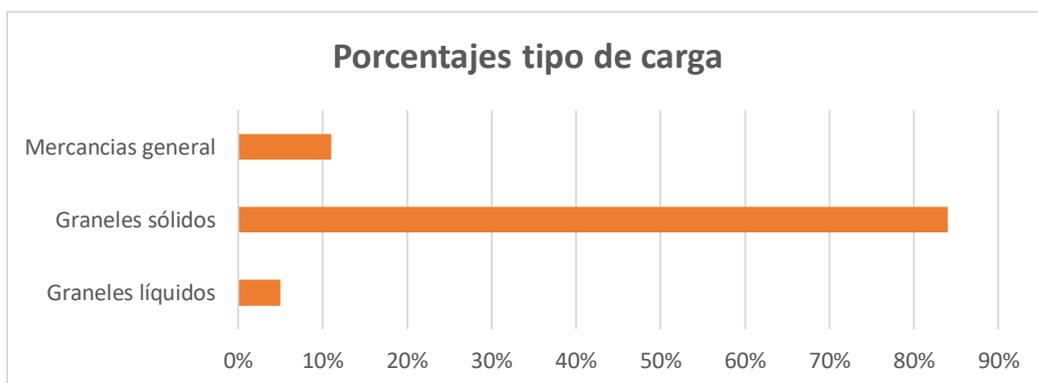


Tabla 3.5.2.1 Porcentajes tipo de carga

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Gijón

Se observa su especialización en el transporte de graneles sólidos, en el que es líder nacional.

3.5.3 Datos de las cifras de negocio 2018-2020

	Importe neto de la cifra de negocio	Resultado de los ejercicios
2018	42189250 €	7069360 €
2019	38272110 €	4778420 €
2020	33591690 €	2254330 €

Tabla 3.5.3.1 Datos de las cifras de negocio y resultados de los ejercicios 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Gijón

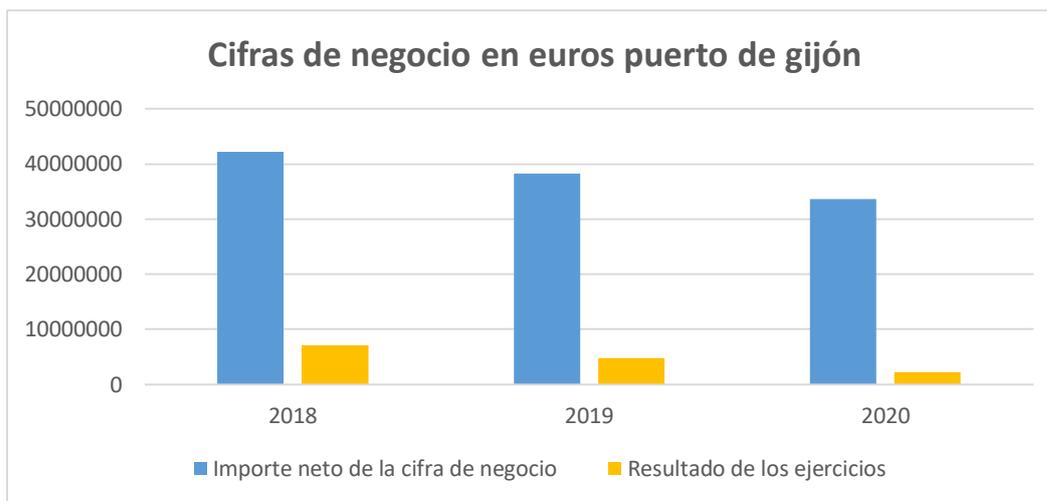


Gráfico 3.5.3.1 Datos de las cifras de negocio y resultados de los ejercicios 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Gijón

Como el principal negocio del puerto de Gijón es suministrar graneles sólidos a las grandes empresas localizadas en Asturias, los descensos en la cifra de negocio y el resultado de los ejercicios presentan un descenso casi lineal desde el 2018, acusando por igual la desaceleración del 2019 como la del 2020.

3.6 AUTORIDAD PORTUARIA DE AVILÉS

Su posición lo sitúa en el centro de la fachada europea haciéndolo geográficamente idóneos para el comercio internacional, principalmente con el continente americano y el Norte de Europa.

El puerto de Avilés bañado por el Cantábrico está situado en ambas márgenes de la ría de Avilés en Asturias.

En cuanto al movimiento de mercancías son de especial interés las enormes cantidades de aluminio para la fábrica de Alcoa, de acero y chatarra para la factoría de Arcelor Mittal y de zinc para la fábrica Asturiana de Zinc.

3.6.1 Tonelaje transportado en el periodo 2018-2020

	2018	2019	2020
Tonelaje	5017284	5146000	4100000

Tabla 3.6.1.1 Tonelaje movido por el Puerto de Avilés en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Avilés

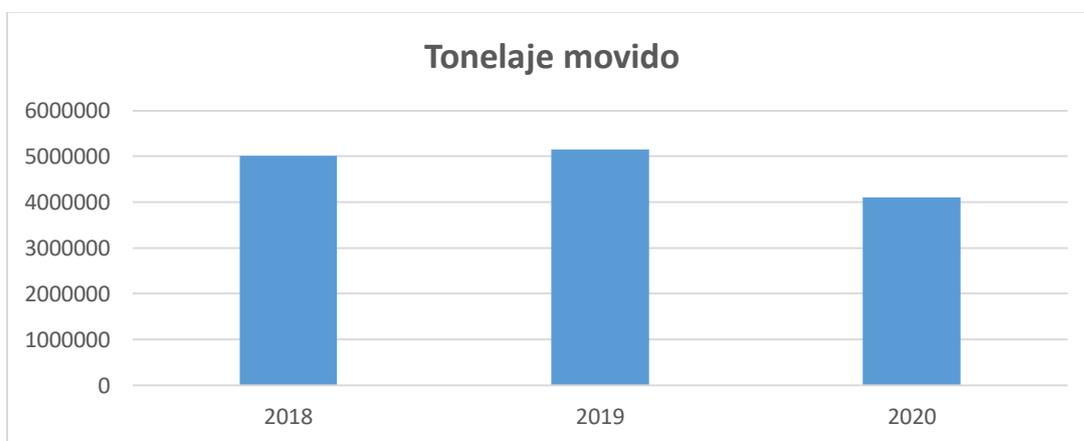


Gráfico 3.6.1.1 Tonelaje movido por el Puerto de Avilés en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Avilés

El puerto de Avilés con un volumen transportado mucho menor que su vecino Gijón y menos especializado en graneles sólidos, acusa más el efecto COVID en el 2020 con un descenso del 20% respecto al año 2019 en línea con la bajada en el puerto de Santander

3.6.2 Porcentaje según características de la mercancía

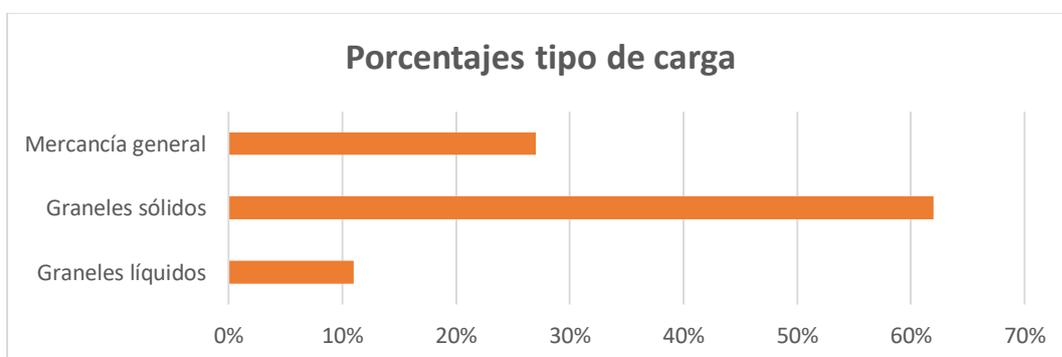


Tabla 3.6.2.1 Porcentajes tipo de carga

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Avilés

Como en Gijón, predominan los graneles sólidos pero con menor porcentaje, siendo también significativo el volumen movido en mercancía general.

3.6.3 Datos de las cifras de negocio 2018-2020

	Importe neto de la cifra de negocios	Resultados de los ejercicios
2018	16375791 €	3731181 €
2019	16339258 €	3746001 €
2020	14293943 €	1535022 €

Tabla 3.6.3.1 Datos de las cifras de negocio y resultados de los ejercicios 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Avilés

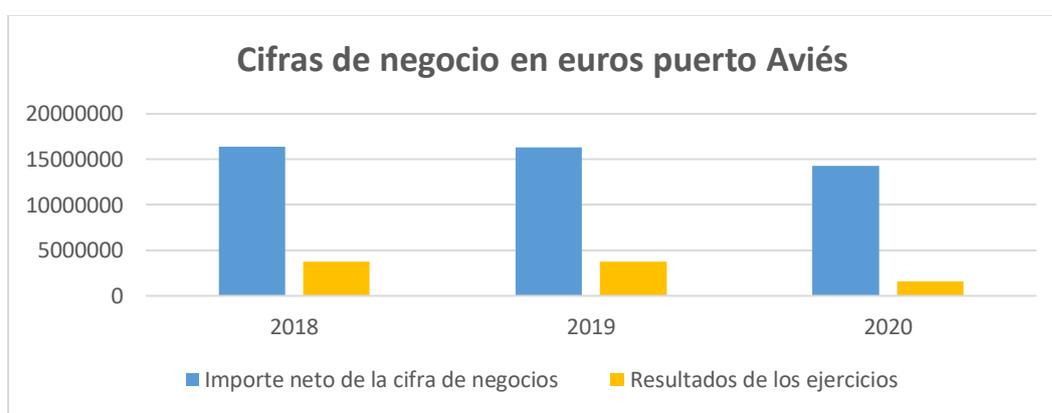


Gráfico 3.6.3.1 Datos de las cifras de negocio y resultados de los ejercicios 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Avilés

Vemos que no existe variación en las cifras entre los ejercicios 2018 y 2019, sin embargo como ya hemos visto en los demás puertos el descenso en el 2020 alcanza un 12.5% para la cifra de negocio y un 59% en el beneficio neto.

3.7 AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

El Puerto de Bilbao, también conocido como el puerto exterior se ubica en la desembocadura de la ría del Nervión con el mar Cantábrico en la bahía de Abra en el País Vasco. Pertenece a la provincia marítima de Bilbao y es el puerto más importante del norte de España, además de ser cuarto a nivel nacional.

Este puerto es uno de los centros de transporte y logística más importante del país al estar excelentemente conectado tanto por autopistas como ferrocarril con los distintos nudos productivos y de distribución tanto nacional como europeos.

Como características más destacados podemos reseñar que ocupa el quinto puesto en el

transporte de contenedores, siendo el puerto líder con el Reino Unido y por último que ocupa un lugar de privilegio en las líneas marítimas Short Sea Shipping (Es el servicio de transporte marítimo de corta distancia). Este tipo de servicio consistente en la unión marítima de todos los puertos situados en zonas de la Unión Europea y países limítrofes destaca por su eficiencia, ahorro de costes y el respeto con el medio ambiente.

3.7.1 Tonelaje transportado en el periodo 2018-2020

	2018	2019	2020
Tonelaje	35600000	35400000	29600000

Tabla 3.7.1.1 Tonelaje movido por el Puerto de Gijón en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Bilbao

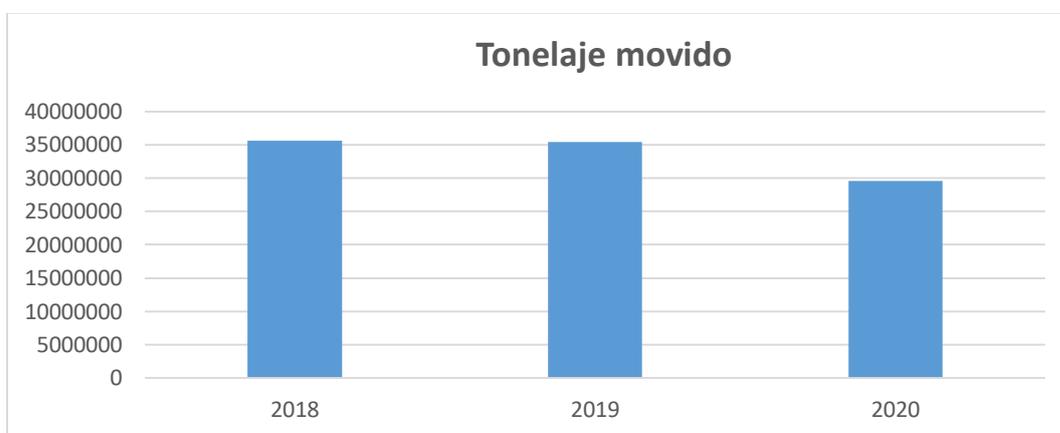


Gráfico 3.7.1.1 Tonelaje movido por el Puerto de Gijón en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Bilbao

Bilbao tras mantener bien el volumen transportado en el año 2019 respecto al 2018, como no podía ser de otra forma no pudo igualar sus cifras en el 2020 sufriendo un notable descenso del 16%.

3.7.2 Porcentaje según características de la mercancía

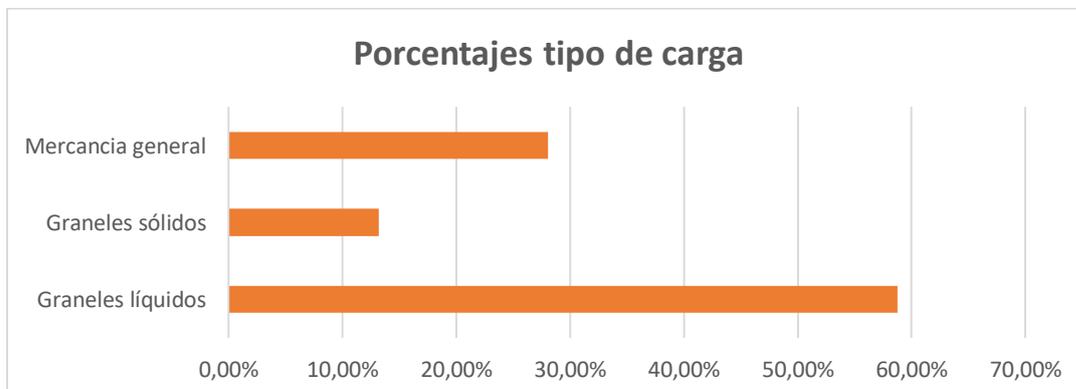


Gráfico 3.7.2.1 Porcentajes tipo de carga

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Bilbao

Bilbao en este aspecto mantiene una distribución más equilibrada en cuanto a la naturaleza de las mercancías transportadas aunque se puede apreciar que prevalece los graneles líquidos para abastecer a las refinerías de la zona.

3.7.3 Datos de las cifras de negocio 2018-2020

	Importe neto de la cifra de negocios	Resultados de los ejercicios
2018	70593589 €	5948873 €
2019	69300000 €	7661246 €
2020	58960000 €	2368000 €

Tabla 3.7.3.1 Datos de las cifras de negocio y resultados de los ejercicios 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Bilbao

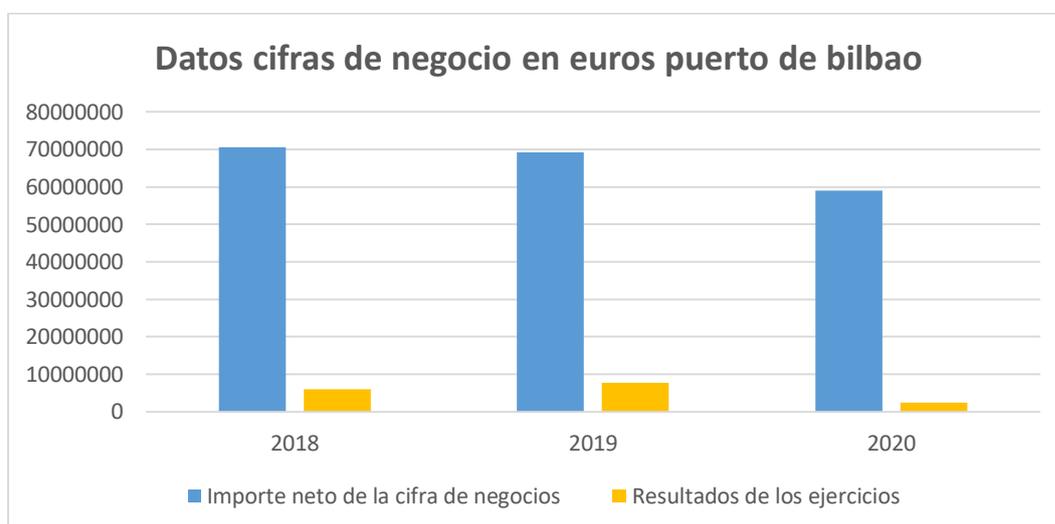


Gráfico 3.7.3.1 Datos de las cifras de negocio y resultados de los ejercicios 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias Anuales de Autoridad Portuaria de Bilbao

En este apartado es donde mejor se puede ver la crisis en el año 2020 provocada por el efecto COVID en los resultados de las Autoridades Portuarias y en concreto en la que nos ocupa aquí. Vemos que se produce un descenso del 15% en su cifra de negocio y un drástico 70% en el beneficio neto del 2020 respecto al año anterior.

Como resumen de lo visto podemos concluir que Santander es un puerto pequeño pero con el valor añadido de ser el cuarto a nivel nacional en el movimiento de automóviles. Gijón es uno de los diez puertos más importantes de España y líder en el desplazamiento de graneles sólidos para abastecer a la industria localizada en la zona. Avilés es un puerto

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de la Cornisa Cantábrica

de dimensión similar al puerto de Santander y que actúa como complemento del puerto de Gijón, formando ambos un centro logístico de primer orden. Por último Bilbao es el gran puerto del Cantábrico tanto en volumen como en diversificación, destacando el transporte de graneles líquidos con destino a las refinerías de la zona.

La importancia de lo expuesto radica en verificar si el tipo de carga objeto de la consignación influye en los balances de las empresas y también en qué medida una crisis económica como la sufrida en el 2020 golpea al transporte según sea la naturaleza de la mercancía.

4. METODOLOGÍA

Los pasos seguidos a lo largo del trabajo han sido de forma cronológica los siguientes:

- Tomar los datos oficiales necesarios de las memorias de las Autoridades Portuarias referentes a los años 2018, 2019 y 2020 para cada uno de los puertos, para poder definir sus estructuras de funcionamiento.
- Recurrir a los directorios de las Autoridades Portuarias para conocer los agentes y empresas consignatarias que operan en cada puerto. Según dichos directorios, en Santander operan 14 empresas consignatarias, 30 en Gijón-Avilés siendo en su mayoría grandes empresas internacionales de las cuales un porcentaje significativo no tiene datos en el sistema SABI y en el puerto de Bilbao 29 empresas consignatarias.
- Una vez identificadas las empresas, obtener los datos necesarios aplicando el Sistema de Análisis de Balances Ibéricos SABI.
- Análisis de los datos obtenidos mediante SABI para el trienio 2018-2020.
- Realizar una primera clasificación entre empresas locales (Que solo desarrolla su labor en un puerto) y las empresas de ámbito nacional e internacional de logística integral. Para esta clasificación hemos considerado los puertos de Gijón y Avilés como un único puerto ya que debido a la proximidad entre ambos (25Km) prácticamente todas las empresas, aprovechando las lógicas sinergias, operan en ambos puertos, siendo muy difícil obtener los datos de la aportación de cada puerto a sus balances.
- Determinar el criterio de selección para las muestras de empresas. El criterio elegido por motivo de homogeneidad, es que el número medio de empleados en cada muestra fuese lo más similar posible. Para las locales más de 10 y menos de 50 empleados y para las de referencia más de 250 empleados.
- Dado el escaso número de empresas locales que operan en cada puerto, hemos considerado todas las muestras de nueve empresas con las características que se pueden observar en las siguientes tablas :

El criterio para encuadrar a una empresa en un determinado grupo según su tamaño es el siguiente:

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de la Cornisa Cantábrica

	Nº de trabajadores	Volumen de ventas	Total de activos
Microempresas	Hasta 10	< 2000000 €	<2000000 €
Pequeñas	Hasta 50	<10000000 €	<10000000 €
Medianas	Hasta 250	<50000000 €	<43000000 €
Grandes	> 250	> 50000000 €	>43000000 €

Tabla 4.1 Clasificación de las empresas según tamaño

Fuente: Elaboración propia propios

Distribución de las empresas consignatarias en los distintos puertos.

	Total empresas	Tamaño muestra
Santander	14	9
Gijón-Avilés	30	9
Bilbao	29	9
Sector	21	9

Tabla 4.2 Tamaño de las muestras

Fuente: Elaboración propia

Tamaños de las empresas seleccionadas en las muestras.

	Pequeñas	Medianas	Grandes	Media empleados
Santander	8	1		19
Gijón-Avilés	7	2		18
Bilbao	7	2		23
Sector			9	273

Tabla 4.3 Composición de las muestras

Fuente: Elaboración propia

Resumiendo las empresas seleccionadas son empresas del sector terciario, privadas con régimen jurídico sociedades limitadas o anónimas y de pequeño o mediano tamaño para las locales y grandes para las referentes del sector.

- Calcular la media de los ratios más representativos de las muestras de cada puerto y del sector por cada uno de los años del trienio 2018-2020, eliminando aquellos valores que sin obedecer a una lógica operativa, falseara la representatividad de dichas medias.

- Analizar los ratios de cada muestra y comparar sus valores entre los distintos puertos y el sector.
- Calcular la media total de los ratios de las nueve empresas de cada muestra, quedándose reducido nuestro estudio a cuatro empresas tipo: Santander, Gijón-Avilés, Bilbao y grandes empresas.
- Valoración de los principales ratios de cada puerto representado por su empresa tipo y la comparación de estos ratios entre los diferentes puertos y el sector.

La principal motivación para optar por esta metodología es evitar que los datos realmente relevantes se pierdan en una montaña de tablas estadísticas y gráficos y los resultados sean explícitos y simples de manejar para nuestros fines.

5. ANÁLISIS ECONÓMICO Y FINANCIERO

Con este diagnóstico se pretende ofrecer una visión global del funcionamiento de las empresas que operan en nuestros puertos, en relación a su rentabilidad, solvencia y riesgos.

Siguiendo el desarrollo clásico he dividido mi análisis en los cuatro apartados siguientes:

- Análisis financiero a corto plazo.
- Análisis financiero a largo plazo.
- Análisis de los resultados.
- Análisis de las rentabilidades.

5.1 ANÁLISIS FINANCIERO A CORTO PLAZO

Mediante sus ratios mide la capacidad de la empresa para atender sus pagos a corto plazo y, por lo tanto, su estudio descansa sobre la composición del activo corriente y del pasivo corriente.

5.1.1 Fondo de maniobra

El fondo de maniobra, conocido también como fondo de rotación es la parte del activo corriente de una empresa financiada con deuda a largo plazo (Pasivo no corriente). Se calcula mediante la diferencia entre el activo corriente y la deuda a corto plazo (Pasivo corriente).

$$\text{Fondo de maniobra} = \text{Activo Corriente} - \text{Pasivo corriente}$$

Para asegurar una buena salud financiera es obvio que el FM tiene que ser positivo es decir tenemos que contar con una reserva para los posibles imprevistos en el corto plazo pero pecar de excesivamente prudente (FM demasiado grande) supone un coste extra y también implica estar reteniendo recursos que se podrían disponer para invertir y potenciar la actividad.

Los datos por año son los siguientes:

	Santander	Gijón-Avilés	Bilbao	G. Empresas
2018	691891,96	1284819,67	888290,67	24478639,80
2019	751585,89	2251542,78	1411411,22	24726866,60
2020	702197,25	2286523,33	1270907,56	11949481,70

Tabla 5.1.1.1 Fondo de maniobra medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

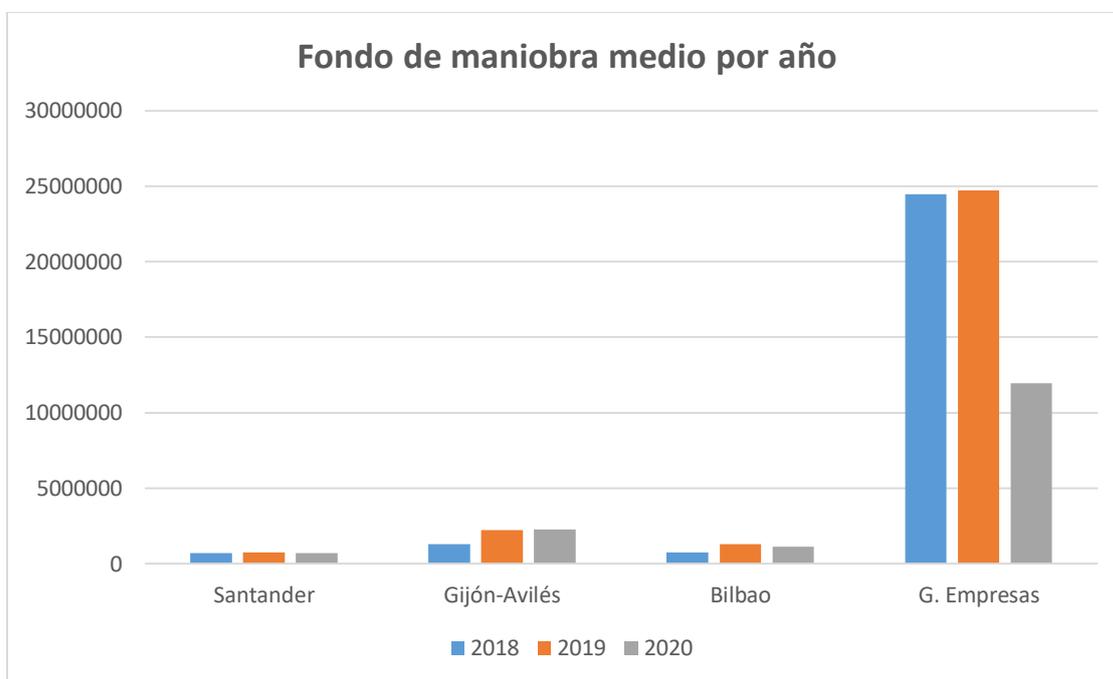


Gráfico 5.1.1.1 Fondo de maniobra medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Si observamos el fondo de maniobra por año, lo más destacable es el descenso porcentual del ratio en las empresas de referencia, al bajar de un 44.5% de su importe neto de venta en el 2019 a un 25.69% en el 2020. Para los demás puertos los valores se mantienen relativamente homogéneos, siendo su media global representativa de su comportamiento en cada muestra.

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de la Cornisa Cantábrica

Los datos globales de nuestras empresas tipo son:

PUERTOS	FONDO DE MANIOBRA
Santander	715225,04
Gijón-Avilés	1940961,93
Bilbao	1190203,15
Grandes empresas	20384998,00

Tabla 5.1.1.2 Fondo de maniobra medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

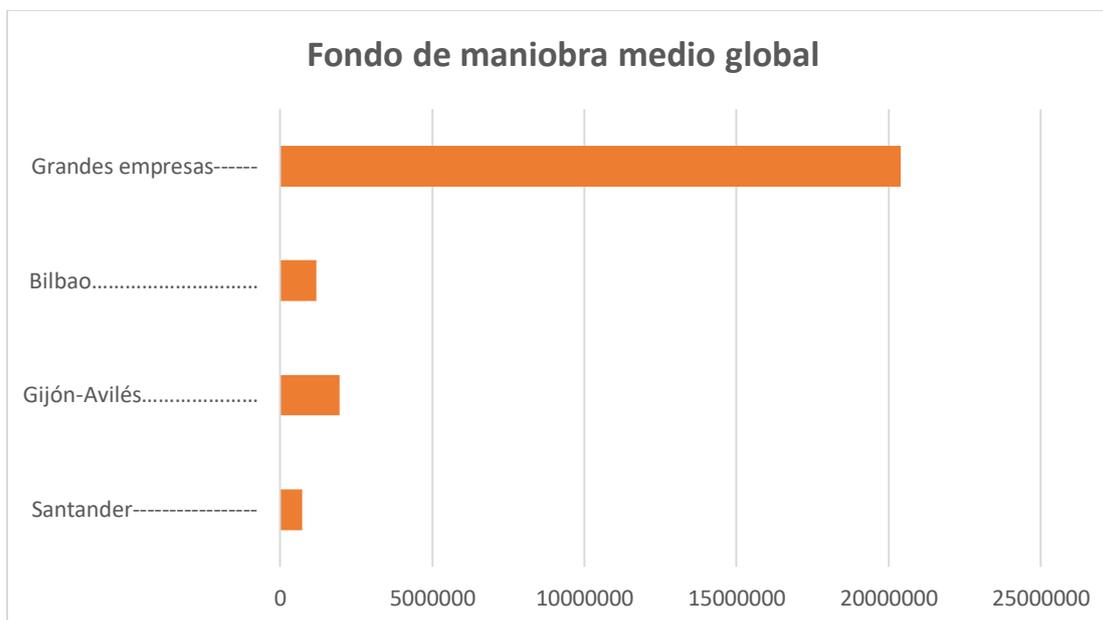


Gráfico 5.1.1.2 Fondo de maniobra medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Si consideramos los datos en valor absoluto da la impresión que los valores de los fondos de maniobra son bastantes elevadas sobre todo en las grandes empresas con un 36.48% de su importe neto de ventas y Gijón-Avilés en menor medida con un 14.93% .

En el caso de las empresas de referencia, este valor tan elevado se podría explicar por los numerosos imprevistos que pueden presentarse en una compañía de logística integral (Transporte, almacenamiento, distribución, etc...) pero en los demás casos locales estos ratios sólo se pueden interpretar como un exceso de prudencia o por una deficiente gestión de cobros.

5.1.2 Ratio de liquidez general

Al igual que el fondo de maniobra, el ratio de liquidez es un indicador para conocer la capacidad que tiene la empresa para enfrentarse a sus deudas a corto plazo.

$$\text{Ratio de liquidez} = \text{Activo circulante} / \text{Pasivo circulante}$$

El ratio óptimo de liquidez se encuentra en el intervalo 1.5 – 2.0. Valores inferiores a 1 indican que la empresa tiene problemas de liquidez y por lo tanto complicaciones para enfrentarse a las deudas en un plazo menor al año. En el lado contrario si el ratio es mucho mayor a 2 habría que analizar si la empresa tiene un exceso de recursos que no se están rentabilizando.

Datos por año de los ratio de liquidez general:

	Santander	Gijón-Avilés	Bilbao	G. Empresas
2018	2,34	3,87	1,46	1,72
2019	3,20	2,89	1,65	1,64
2020	4,47	2,78	1,77	1,88

Tabla 5.1.2.1 Ratio de liquidez medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

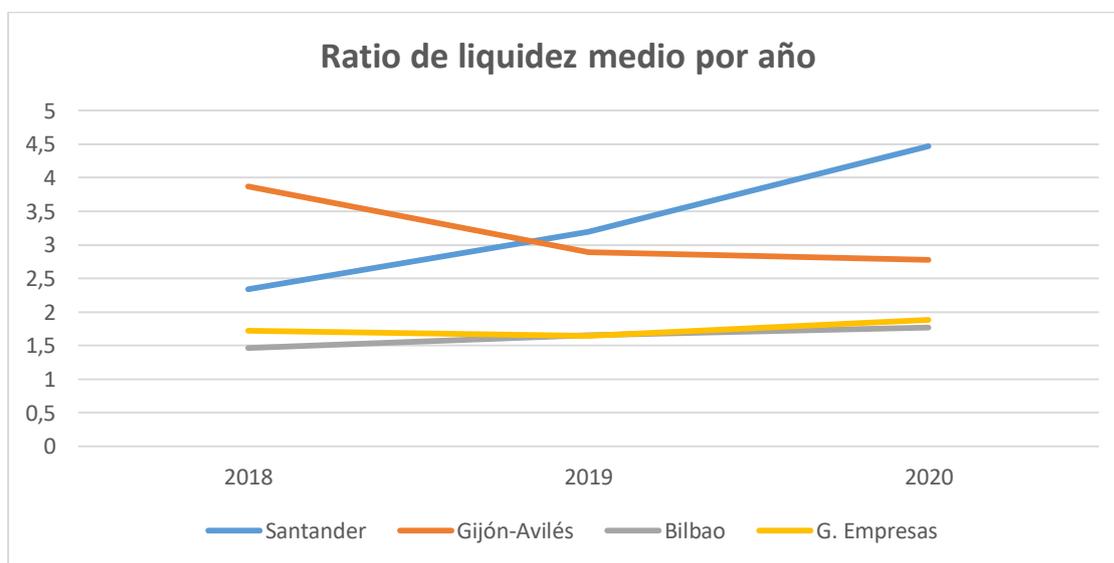


Gráfico 5.1.2.1 Ratio de liquidez medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de la Cornisa Cantábrica

Por años se observa que Bilbao y grandes empresas presentan unos ratios de liquidez en el intervalo óptimo, en cualquier año de la serie. En los casos de Santander y Gijón-Avilés se ve que presentan unos ratios excesivamente altos durante todos los años.

Nuestros datos globales son los siguientes:

PUERTOS	RATIO DE LIQUIDEZ G.
Santander	3,34
Gijón - Avilés	3,18
Bilbao	1,63
Grandes empresas	1,75

Tabla 5.1.2.2 Ratio de liquidez medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Haciendo ahora referencia a los valores medios globales, se repite lo apuntado en sus evoluciones anuales.

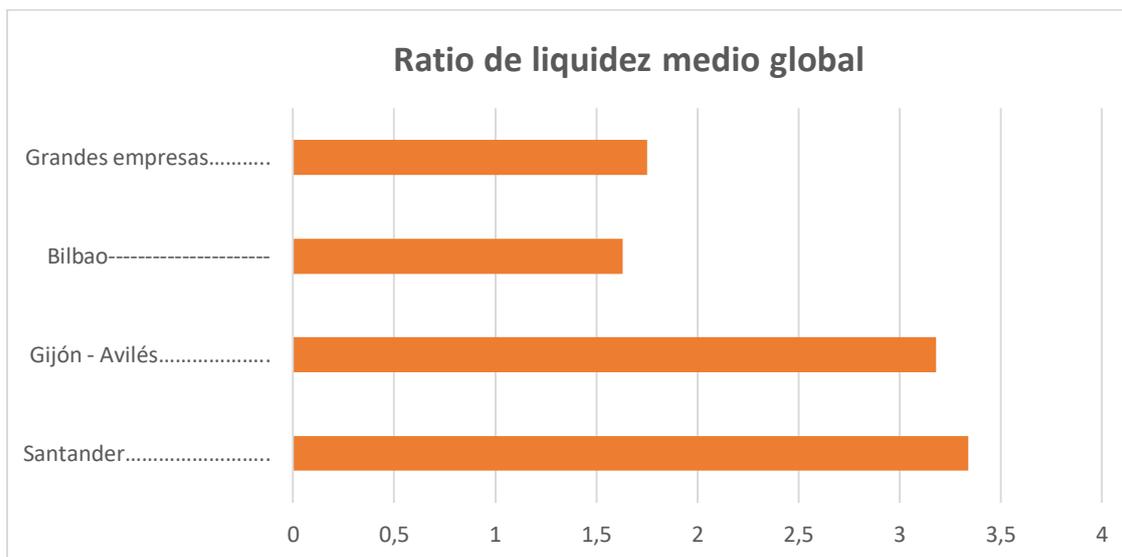


Gráfico 5.1.2.2 Ratio de liquidez medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

En las empresas que actúan en el Puerto de Santander y Gijón-Avilés se deberían plantear salir un poco de su zona de confort y adoptar medidas con el fin de aumentar su rentabilidad.

Para bajar estos ratios de 3.34 y 3.18 sería aconsejable tomar algunas de las siguientes soluciones:

- Repartir dividendos a los socios para reducir el activo corriente.
- Invertir los recursos disponibles en activos fijos o inversiones financieras a largo plazo para tener una rentabilidad,
- Cancelar la deuda a largo plazo.

5.1.3 Test de prueba ácida

Este ratio es seguramente el más utilizado para identificar la falta de liquidez en un negocio ya que nos dirá claramente si contamos con capacidad para pagar las deudas a corto plazo. Es una prueba más exigente que la de liquidez general puesto que al activo circulante le restamos las existencias por su posible poca capacidad para convertirse en dinero a corto plazo.

$$\text{Test prueba ácida} = (\text{Activo circulante} - \text{existencias}) / \text{Pasivo circulante}$$

Como las empresas consignatarias son empresas de servicios o no existen existencias o éstas son poco significativas, siendo por lo tanto muy parecido el valor del test de la prueba ácida y del ratio de liquidez general.

Normalmente cuando una empresa presenta debilidad en este ratio el mercado no tarda en penalizarla. Este ratio nos dice mucho de la gestión y situación de la tesorería de una empresa.

Siempre que el ratio sea mayor que 1 la empresa no tendrá ningún problema para hacer frente a sus obligaciones a corto plazo pero los valores óptimos se encuentran comprendidos entre 1.5 y 2.

	Santander	Gijón-Avilés	Bilbao	G. Empresas
2018	2,34	3,87	1,37	1,72
2019	3,16	2,87	1,57	1,64
2020	4,39	2,77	1,70	1,88

Tabla 5.1.3.1 Test de prueba ácida media por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

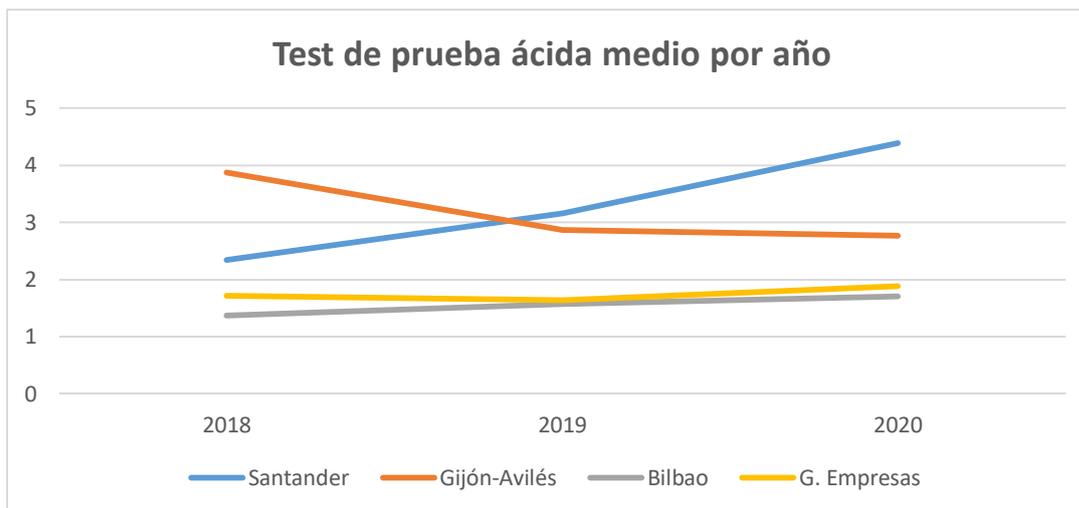


Gráfico 5.1.3.1 Test de prueba ácida media por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Se observa que la situación es prácticamente idéntica al ratio de liquidez general siendo válidas las consideraciones ya expuestas, solo destacar la excelente liquidez de todas las muestras a lo largo del trienio.

En nuestro estudio de las medias globales tenemos los siguientes valores:

PUERTOS	TEST PRUEBA ÁCIDA
Santander	3,30
Gijón-Avilés	3,17
Bilbao	1,55
Grandes empresas	1,75

Tabla 5.1.3.2 Test de prueba ácida media global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

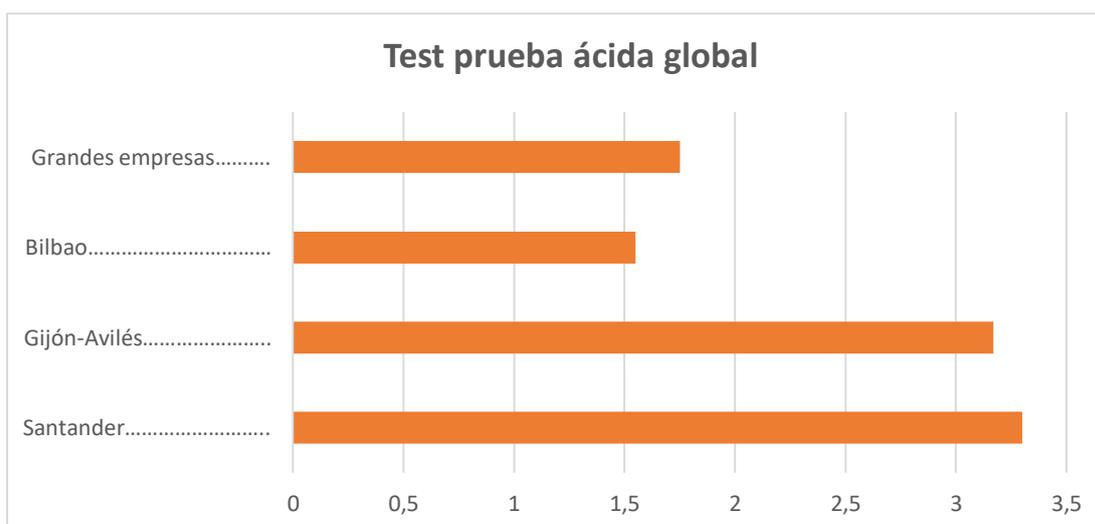


Gráfico 5.1.3.2 Test de prueba ácida media global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Vemos que todas nuestras empresas tipo gozan de una gran liquidez, aunque como ya aventurábamos en el punto anterior El puerto de Santander y Gijón-Avilés presentan unos valores excesivos para una adecuada gestión, reservar más de 3 euros por cada euro que tiene de deuda que vence en menos de un año es perder la oportunidad de sacar rentabilidad a este exceso.

En menor medida las grandes empresas también podrían ajustar un poco más sin entrar en riesgo de impago.

Volviendo a Santander y Gijón-Avilés nuestra recomendación sería mejorar la gestión de cobro para convertir las cuentas de clientes en efectivo con la mayor soltura posible y aprovechar los recursos disponibles para buscar inversiones rápidas y rentables.

5.1.4 Test de prueba súper-ácida o ratio de liquidez inmediata

Es el ratio más estricto de todos aquellos que definen la liquidez de una empresa. Parte de la certeza que en el activo circulante están incorporados además del inventario algunos elementos que no son lo suficientemente líquidos para ser realizados en un momento de apremio. Por lo tanto este ratio sólo considera aquellos activos de reconocida liquidez.

$$\text{Ratio de prueba súper-ácida} = \text{Tesorería} / \text{Pasivo corriente}$$

Cuánto más lento sea el flujo de tesorería (La conversión de los activos en efectivo) más elevado debe ser este ratio para garantizar la solvencia. En las actividades en las que no se cobra al contado hay que procurar que los plazos de cobro sean más cortos que los de pago.

Se estima cómo válido un valor entre 0.20 y 0.30, un valor por debajo de ese umbral puede conllevar problemas en los pagos y un valor muy por encima de 0.30 nos indicaría que estamos desaprovechando oportunidades de mercado.

Los ratios medios por año son:

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de la Cornisa Cantábrica

	Santander	Gijón-Avilés	Bilbao	G. Empresas
2018	0,82	0,74	0,37	0,52
2019	1,07	0,55	0,41	0,57
2020	1,42	0,58	0,65	0,59

Tabla 5.1.4.1 Ratio de liquidez inmediata medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

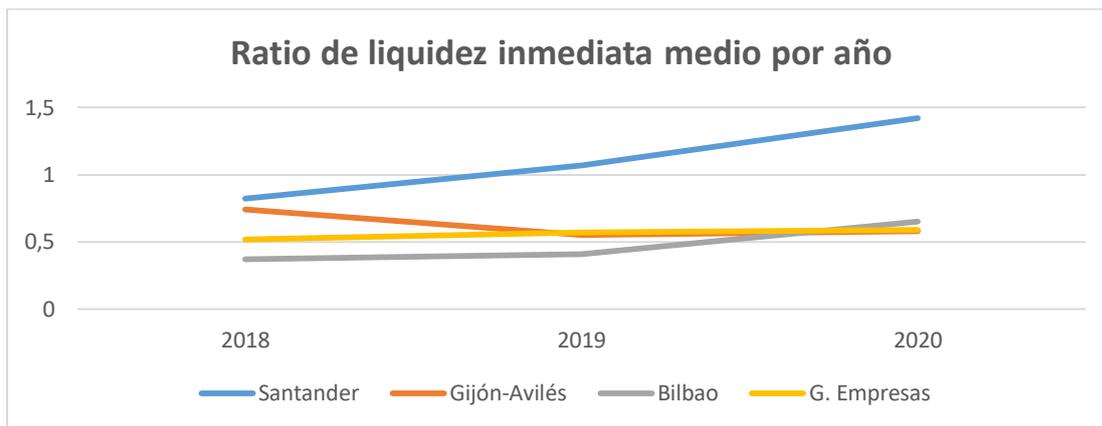


Gráfico 5.1.4.1 Ratio de liquidez inmediata medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Por años solo destacar la cautela de Santander a pasar de un valor de 1.07 en el año 2019 a un valor de 1.42 en el 2020. En las demás muestra también se ve un ligero incremento del ratio año a año debido a la incertidumbre de la situación económica.

Nuestros valores medios globales son los siguientes:

PUERTOS	TEST SUPER-ÁCIDO
Santander	1,10
Gijón-Avilés	0,62
Bilbao	0,47
Grandes empresas	0,56

Tabla 5.1.4.2 Ratio de liquidez inmediata medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

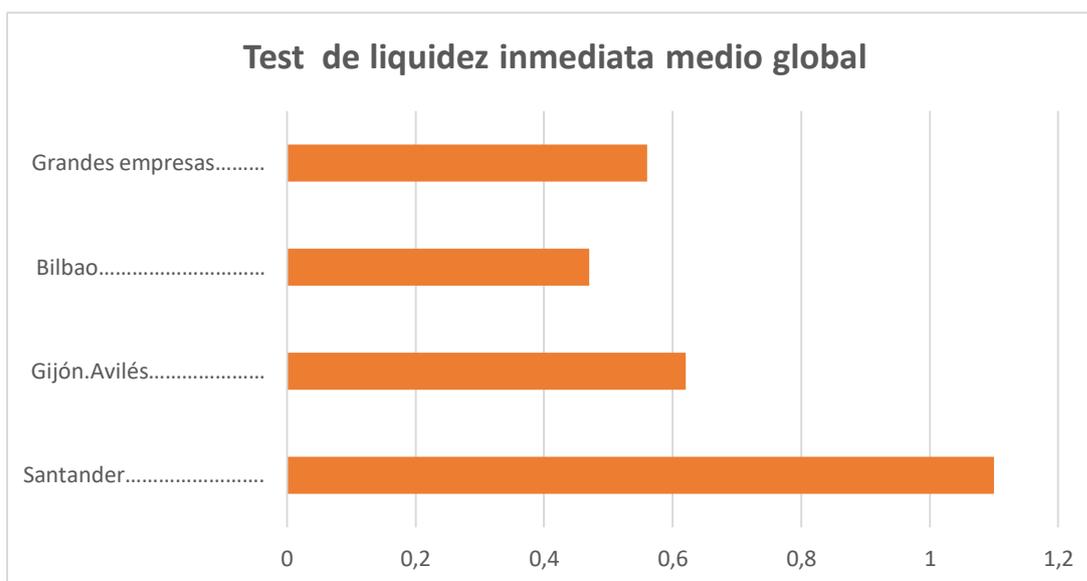


Gráfico 5.1.4.2 Ratio de liquidez inmediata medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Observamos que los ratios vuelven a ser elevados, aunque a excepción de Santander los demás presentan una gran homogeneidad a pesar de estar especializados en transportes de distinta naturaleza.

En Santander seguimos viendo un exceso de liquidez siguiendo la línea vista en los apartados anteriores.

5.2 ANÁLISIS FINANCIERO A LARGO PLAZO

El objetivo de este análisis es tener un diagnóstico de la situación financiera de la empresa y ver su capacidad para atender las deudas a largo plazo. Su gran importancia radica en que es una condición necesaria para la supervivencia de la empresa a largo plazo. Para ello tendrá que adaptar la estructura patrimonial a su actividad productiva tomando decisiones razonadas de inversión y financiación.

5.2.1 Ratio de solvencia global

Este ratio también es un índice capital a vigilar ya que mide la capacidad de una empresa para hacer frente a sus deudas tanto a corto como a largo plazo. El ratio de solvencia indica cuántos euros tiene entre bienes presentes y derechos de cobro futuros por cada euro que tiene de deuda.

$$\text{Ratio de solvencia general} = \text{Activo total} / \text{Pasivo total exigible}$$

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de la Cornisa Cantábrica

Si $RS < 1$. Indican un patrimonio neto negativo y por tanto una situación de pérdidas grave.

Si $RS = 1$. Situación de equilibrio.

Si $1 < RS < 1.5$. Indican una situación normal de la estructura del balance de las empresas.

Si $1.5 < RS < 2$. Sería la situación recomendada dónde la empresa podría pagar con sus activos sus deudas sin tener excesos.

Si $RS > 2$. Valores superiores a 2 suponen demasiado activo. Estos valores pueden indicar excesos de existencias (Muy poco probable dada la naturaleza de nuestras empresas) o un gran número de clientes que no pagan en efectivo y que además tardan en pagar.

Datos por año:

	Santander	Gijón-Avilés	Bilbao	G. Empresas
2018	2,08	3,70	2,35	2,03
2019	2,48	3,68	2,68	2,07
2020	2,63	3,53	3,60	2,20

Tabla 5.2.1.1 Ratio de solvencia medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

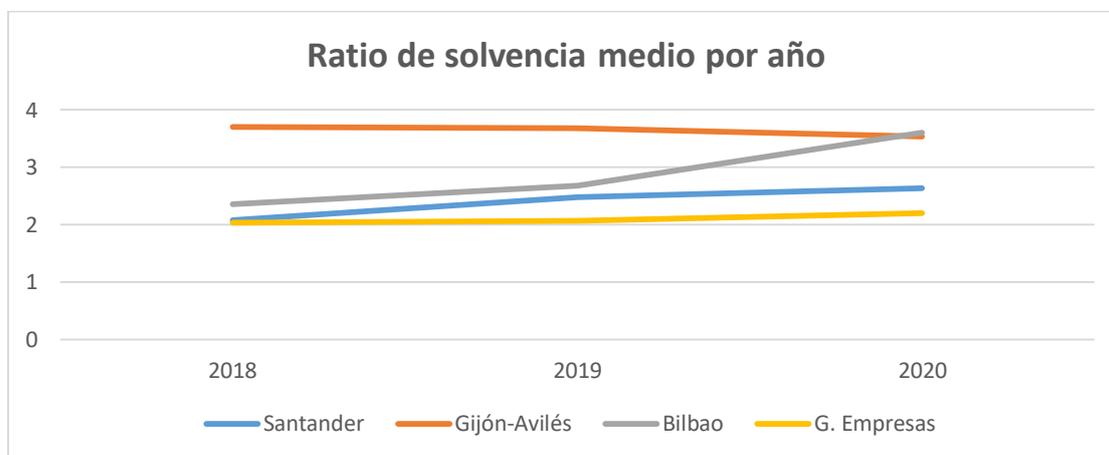


Gráfico 5.2.1.1 Ratio de solvencia medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Los datos muestran que las empresas están en situación de fortaleza financiera en todos los años de la serie, destacando Gijón-Avilés con un ratio de más de un 3.5 en todo el trienio. Se observa cómo en general el ratio va aumentando según se va deteriorando la situación del transporte debida a la recesión mundial.

Los datos medios globales son:

PUERTOS	RATIO DE SOLVENCIA G.
Santander	2,40
Gijón-Avilés	3,64
Bilbao	2.88
Grandes empresas	2,10

Tabla 5.2.1.2 Ratio de solvencia medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

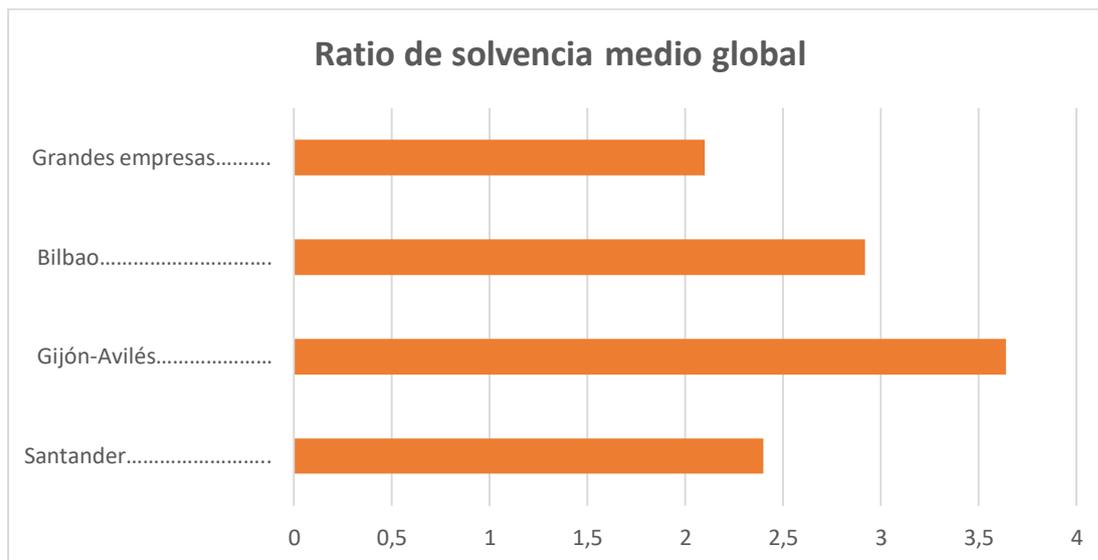


Gráfico 5.2.1.2 Ratio de solvencia medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Santander y las empresas representativas del sector son las que más se acercan a la situación óptima, aunque todas deberían tomar las medidas ya expuestas para optimizar recursos.

5.2.2 Ratio de autonomía financiera

Este ratio compara el capital social y el total de pasivos. Es un cociente que nos indica la relación entre los fondos propios de la empresa y la deuda que ésta tiene.

$$\text{Ratio de autonomía financiera} = \text{Fondos propios} / \text{Pasivo no corriente}$$

Nos mide la dependencia de los acreedores según el nivel de deuda existente. Es muy difícil determinar una referencia de porcentajes óptimos puesto que varía de una empresa a otra, de acuerdo con la política financiera adoptada. De todas formas se considera que > 30% es satisfactorio y > 70% indica muy buen estado financiero.

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de la Cornisa Cantábrica

Nuestros datos por año son los siguientes:

	Santander	Gijón-Avilés	Bilbao	G. Empresas
2018	16,94	23,19	23,82	31,15
2019	21,66	33,67	15,42	10,87
2020	29,77	42,31	5,22	16,24

Tabla 5.2.2.1 Ratio de autonomía financiera medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

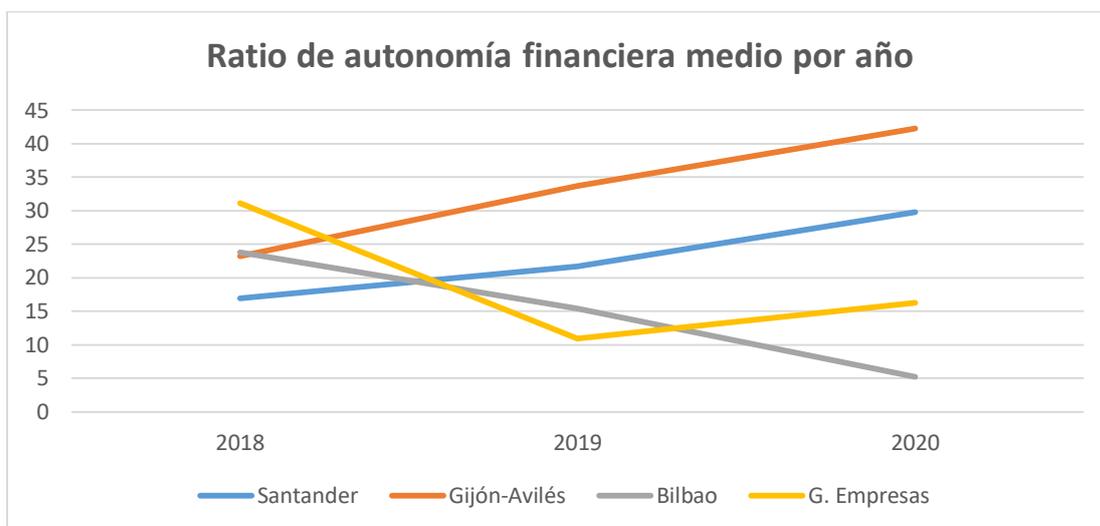


Gráfico 5.2.2.1 Ratio de autonomía financiera medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Si analizamos los ratios por año destaca cómo las empresas van cambiando de estrategia de un año a otro para adaptarse a las condiciones del mercado. Santander presenta su mayor independencia en el 2020 al igual que Gijón-Avilés, mientras que para Bilbao y grandes empresas el mejor año es el 2018. También es de destacar que los ratios están por debajo del porcentaje recomendable.

Los datos medio globales son:

PUERTOS	RATIO DE AUTONOMÍA F.
Santander	22,79
Gijón-Avilés	33,06
Bilbao	14,82
Grandes empresas	19,42

Tabla 5.2.2.2 Ratio de autonomía financiera medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

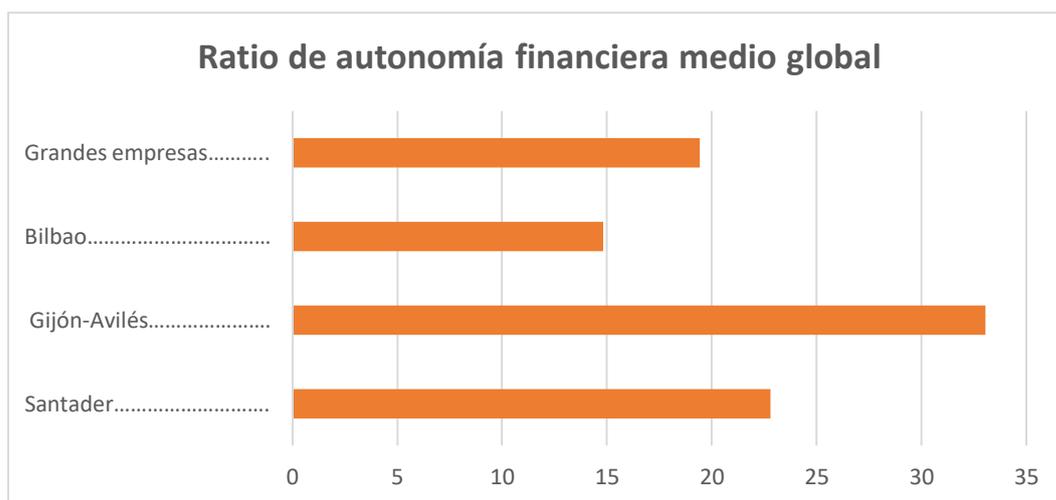


Gráfico 5.2.2.2 Ratio de autonomía financiera medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Sabiendo que este ratio por sí sólo no nos define categóricamente la salud de una empresa, no deja de ser curiosa la gran diferencia entre Gijón-Avilés y las otras dos locales que tienen sus mismas dimensiones, situación que deja a las empresas asturianas en mejores condiciones respecto a su independencia frente a acreedores y les permite obtener préstamos en mejores condiciones.

Las grandes empresas por tamaño y cifras de negocio juegan en otra liga en referencia a éste ratio, siendo preocupante que no alcance el mínimo del 30%.

5.3 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

El principal objetivo es determinar el volumen de ingresos ordinarios de una sociedad en un determinado periodo de tiempo.

5.3.1 Importe neto de la cifra de negocio

Según la norma NECA 11ª del Plan General de Contabilidad el importe neto de la cifra de negocios se obtiene deduciendo del importe de las ventas de los productos y de las prestaciones de servicios y otros ingresos correspondientes a las actividades ordinarias de la empresa, el importe de cualquier descuento (bonificaciones y demás reducciones sobre las ventas) y del IVA y otros impuestos directamente relacionados con las mismas, que deban ser objeto de repercusión.

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de la Cornisa Cantábrica

Nuestros datos por año son:

	Santander	Gijón-Avilés	Bilbao	G. Empresas
2018	7655985,33	6736982,25	11326059,00	65930655,90
2019	6793820,56	12048278,50	11927148,40	55571345,10
2020	5781059,50	15413046,60	9422179,00	46514877,00

Tabla 5.3.1.1 Importe neto cifra de negocio medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Sorprende el aumento de la cifra de negocio de Gijón-Avilés al presentar un aumento del 28% en el año 2020 respecto al 2019, lo que nos indica que el transporte de graneles sólidos no solo ha soportado mejor la crisis sino que ha aumentado de forma significativa en el 2020. En todas las demás muestras se ve un importante descenso del importe en el año 2020.

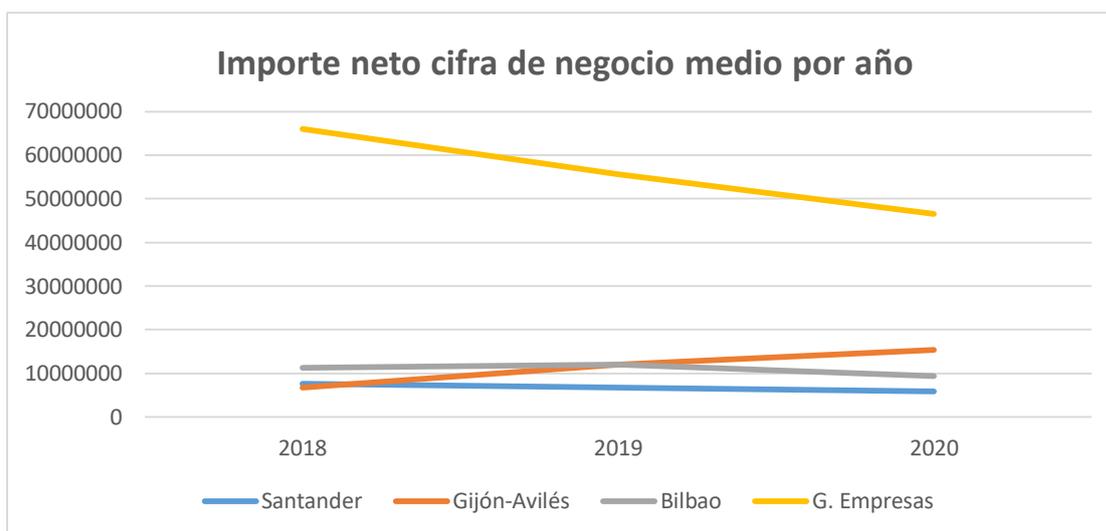


Gráfico 5.3.1.1 Importe neto cifra de negocio medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Nuestros datos globales son:

PUERTOS	IIIMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS
Santander	6743621,80
Gijón-Avilés	11399435,79
Bilbao	10891795,48
Grandes empresas	56005626,00

Tabla 5.3.1.2 Importe neto cifra de negocio medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

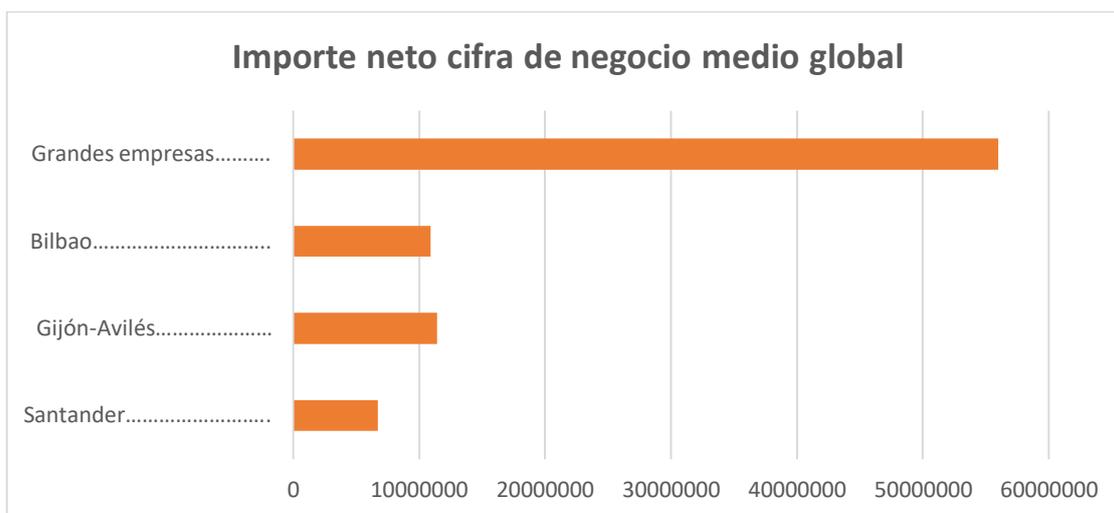


Gráfico 5.3.1.2 Importe neto cifra de negocio medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Son datos que van en línea de lo esperado viendo los volúmenes de mercancías movidos en cada uno de los puertos en el trienio.

5.3.2 Beneficio bruto operativo EBITDA

El propósito del EBITDA es obtener una imagen fiel de lo que la empresa está ganando o perdiendo en el núcleo del negocio. Este dato permite saber si el motor de la empresa, el negocio en sí, funciona o no más allá de otros ajustes o de cómo lo haya financiado.

El EBITDA se calcula a partir del resultado final de explotación de la empresa, sin incorporar los elementos financieros (intereses de la deuda), tributarios (impuestos), cambios de valor del inmovilizado (depreciaciones) y recuperación de la inversión.

$$\text{EBITDA} = (\text{Ingresos} - \text{Costes fijos} - \text{Gastos de administración y ventas}) + \text{Depreciaciones (Provisiones)} + \text{Amortizaciones}$$

Los valores por año son:

	Santander	Gijón-Avilés	Bilbao	G. Empresas
2018	709053	233882,75	480767,33	2273969,11
2019	447873	450808,13	846944,89	2321352,78
2020	194503	956115,13	337914,33	2138941

Tabla 5.3.2.1 Beneficio bruto operativo EBITDA medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de la Cornisa Cantábrica

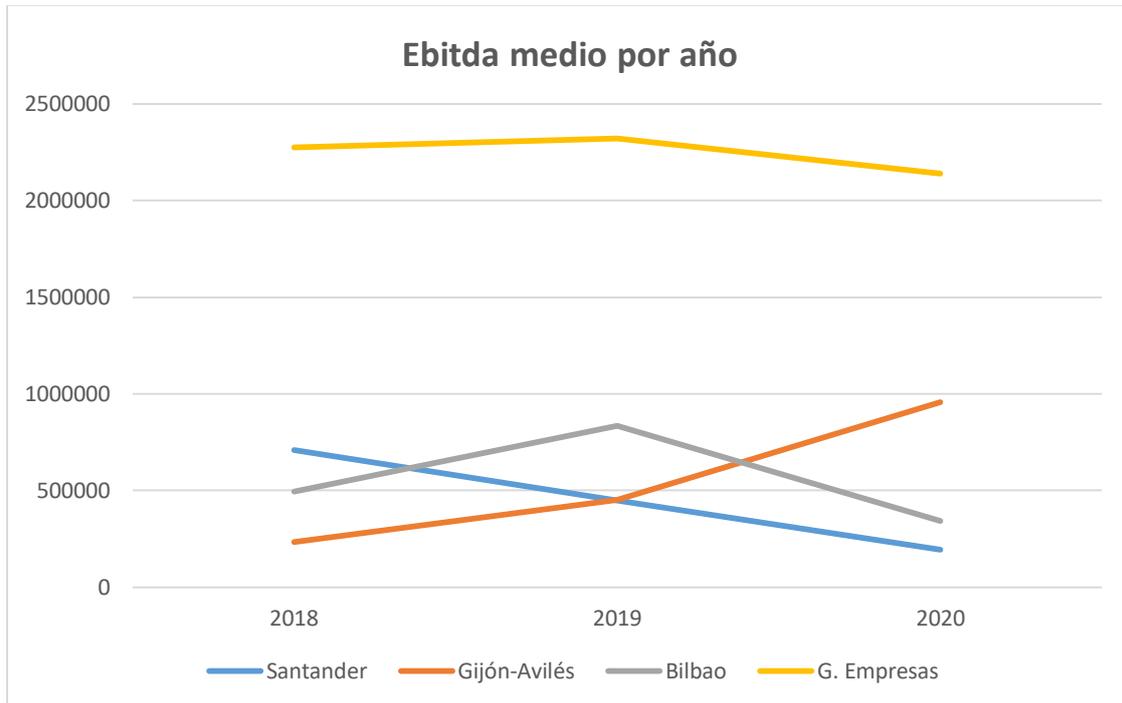


Gráfico 5.3.2.1 Beneficio bruto operativo EBITDA medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Por años Santander y Bilbao sufren una caída importante en el 2020, Gijón-Avilés un fuerte aumento y las empresas representativas del sector un descenso del 8.5% respecto al 2019.

Estos son nuestros datos:

Valores medios globales en el trienio:

PUERTOS	EBITDA
Santander	450476,33
Gijón-Avilés	546935,34
Bilbao	555208,85
Grandes empresas	2244754,30

Tabla 5.3.2.2 Beneficio bruto operativo EBITDA medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

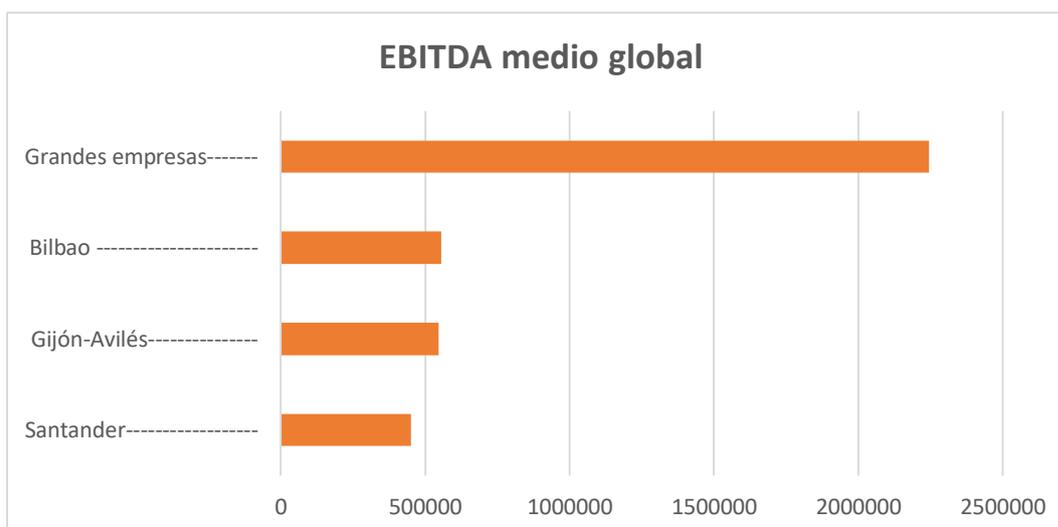


Gráfico 5.3.2.2 Beneficio bruto operativo EBITDA medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Vemos que todas presentan un beneficio bruto operativo positivo aunque tenemos que destacar la homogeneidad de las empresas locales, estando sus valores en concordancia con los datos obtenidos para el importe neto de la cifra de negocio en cada muestra.

Del EBITDA debe salir suficiente para pagar los intereses y los impuestos, y el remanente es lo que ganan los accionistas que son, los más interesados en analizar estos ratios.

5.3.3 Beneficio neto BN o resultado del ejercicio

Representa el importe que realmente ha ganado la empresa en el periodo de un año.

$$\text{Beneficio neto} = \text{Ingresos} - \text{Gastos}$$

Nos indica como los ingresos se transforman en beneficios según le vamos restando gastos.

Este sin duda es uno de los indicadores más relevante de la capacidad que tiene una organización de generar riqueza, no todo se reduce a que la empresa sea muy eficiente en obtener beneficios en el sistema productivo ordinario, sino que también es importante al juego que den a los fondos disponibles para obtener un resultado financiero positivo. Esta última partida hace que en algunos casos el resultado neto o resultado del ejercicio sea muy superior al beneficio bruto operativo.

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de la Cornisa Cantábrica

Datos anuales medios del beneficio neto BN:

	Santander	Gijón-Avilés	Bilbao	G. Empresas
2018	361624,56	333125,13	251957,00	26289,25
2019	416005,89	683436,12	715255,67	1058073,38
2020	38821,00	419790,63	278071,67	1246230,38

Tabla 5.3.3.1 Beneficio neto BN medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

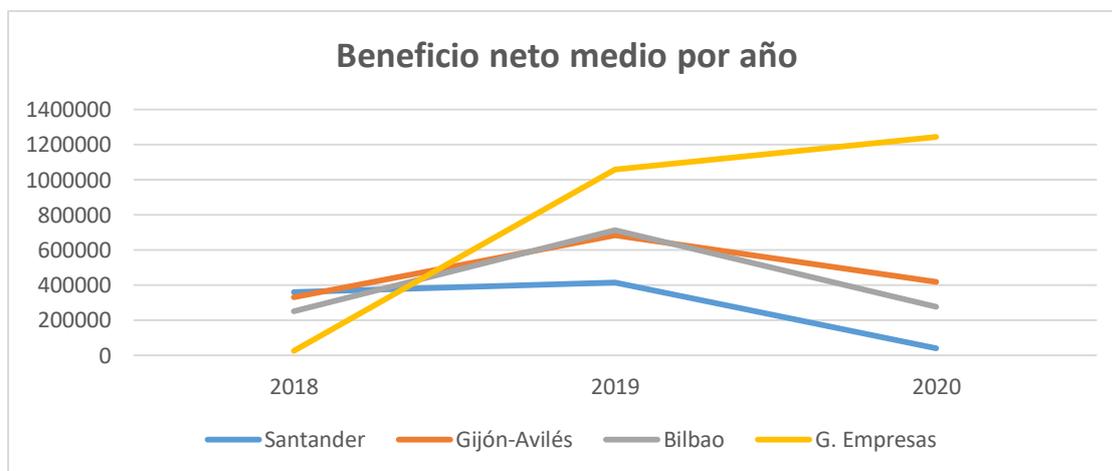


Gráfico 5.3.3.1 Beneficio neto BN medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Cabe destacar los malos resultados de Santander en 2020 y grandes empresas en el 2018. Las otras dos locales en el 2020 vuelven a cifras del 2018 después de un prometedor 2019. Todas las muestras a excepción de grandes empresas ven lastrados sus beneficios en el 2020 respecto al 2019.

Nuestros datos son:

PUERTOS	BENEFICIO NETO
Santander	272150,48
Gijón-Avilés	478783,96
Bilbao	415094,78
Grandes empresas	776864,34

Tabla 5.3.3.2 Beneficio neto BN medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

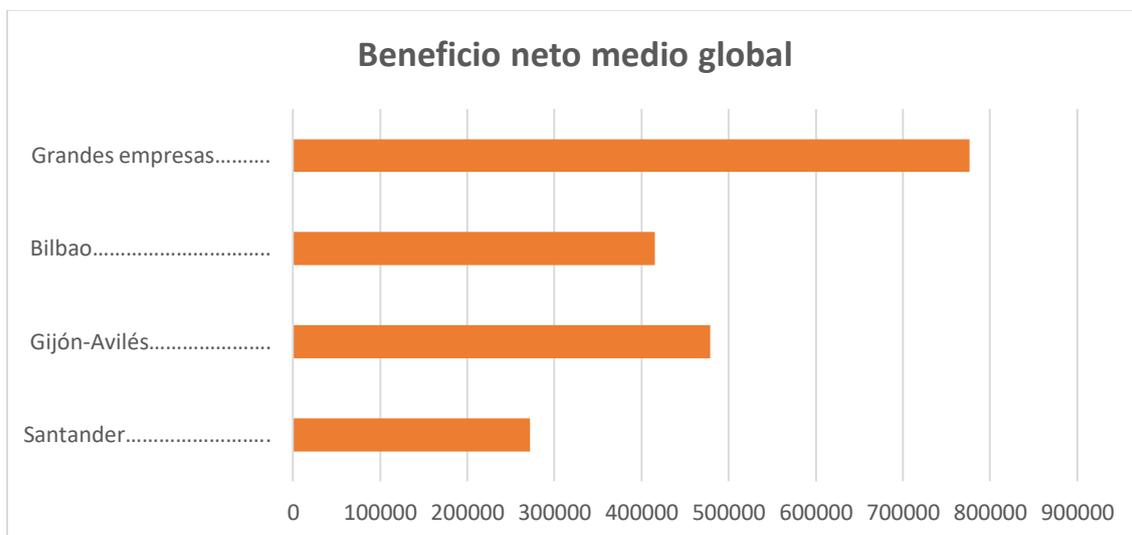


Gráfico 5.3.3.2 Beneficio neto BN medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Llama la atención cómo se han estrechado las diferencias entre el beneficio neto de las empresas locales y las grandes empresas, más sensibles a los cambios de demanda a tener que soportar una mayor estructura.

5.3.4 Margen sobre ventas

El margen sobre ventas, también conocido como margen de beneficio, es un indicador económico y empresarial que trata de determinar el beneficio objetivo de las ventas de una empresa en función del coste de los insumos necesarios para poner su producto o servicio en el mercado.

El margen sobre ventas actúa como medida aproximada de la rentabilidad de un negocio siempre teniendo en cuenta que dicho margen no tiene en cuenta los costes fijos de la compañía.

$$\text{Margen sobre ventas (\%)} = (\text{Precio de venta} - \text{Coste de compra}) \times 100 / \text{Precio de venta}$$

Lo normal es que las compañías establezcan primero el margen de ventas y, a partir de este, fijen el precio de sus productos (Si la competencia lo permite).

$$\text{Precio de venta} = \text{Coste del producto} / (1 - \text{Margen de ventas})$$

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de la Cornisa Cantábrica

	Santander	Gijón-Avilés	Bilbao	G. Empresas
2018	10,86%	9,13%	5,66%	0,45%
2019	13,04%	9,19%	14,25%	2,95%
2020	1,43%	4,51%	5,80%	3,54%

Tabla 5.3.4.1 Margen sobre ventas medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

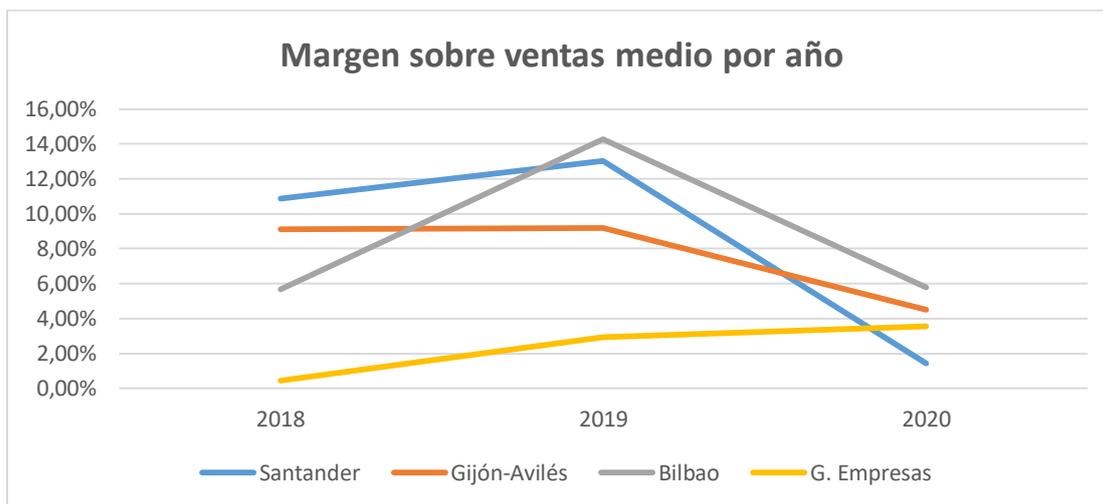


Gráfico 5.3.4.1 Margen sobre ventas medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Para las empresas locales se observa que después de un incremento notable en el 2019 respecto al 2018, la crisis del 2020 deja los índices aún peor que en el 2018. Es destacable como las grandes compañías pueden hacer valer su liderazgo para aumentar los márgenes de beneficio en el último año, aunque también es cierto que venían de un discreto 2.95% en el 2019.

Aquí están nuestros datos medios globales:

PUERTOS	MARGEN SOBRE VENTAS
Santander	8,44%
Gijón-Avilés	7,61%
Bilbao	8,57%
Grandes empresas	2,31%

Tabla 5.3.4.2 Margen sobre ventas medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

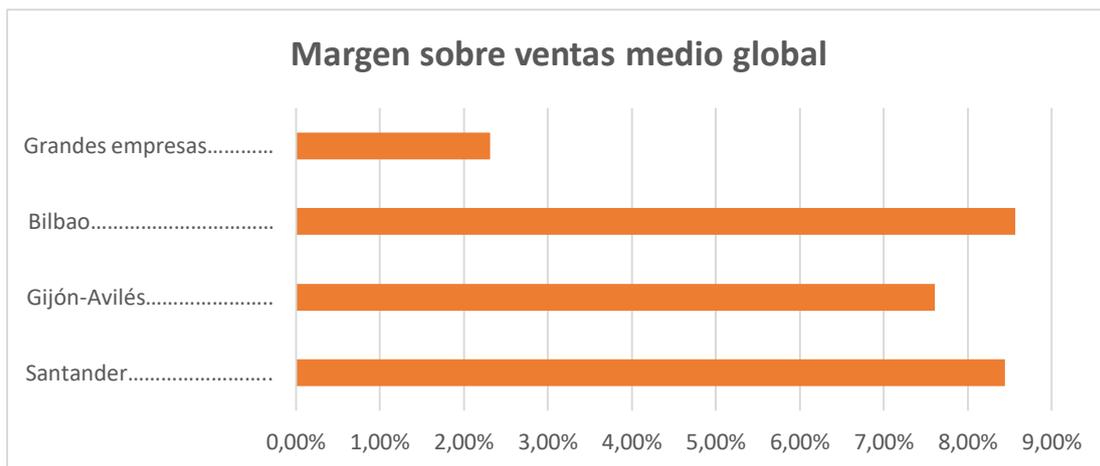


Gráfico 5.3.4.2 Margen sobre ventas medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Se observa con claridad la igualdad existente entre los distintos puertos locales y que este margen de ventas medio se reduce a la cuarta parte en las empresas de referencia... El discreto valor medio global obtenido en las grandes empresas se debe al lastre del 2018 con un pésimo 0.45%, dejando la media total en un 2.31%.

La posible explicación de la gran diferencia entre locales y grandes empresas ,además de la mejor o peor gestión de nuestras empresas, hay que buscarla en que la mayor fuente de ingresos de las empresas locales es la que provienen de las funciones de un agente consignatario, siendo las tarifas similares independientemente del tipo de mercancía transportada, sin embargo en las grandes empresas los ingresos provienen de distintas fuentes : consignación, transporte, custodia y almacenaje, distribución, etc.... y algunas de estas fuentes son más sensibles a la contracción de los mercados.

5.4 ANÁLISIS DE LAS RENTABILIDADES

Para los profesores Cuervo y Rivero “La base del análisis económico- financiero se encuentra en la cuantificación del binomio rentabilidad- riesgo “. De este binomio el riesgo ya lo hemos cuantificado en el análisis financiero a corto y largo plazo y ahora nos queda hacerlo con la rentabilidad entendida como la comparación entre la renta generada y los medios utilizados para obtenerla. En su expresión analítica la rentabilidad contable va a venir expresada como cociente entre un concepto de resultado y un concepto de capital invertido para obtener el resultado, dando lugar a las rentabilidades que seguidamente vamos a exponer.

Hay que destacar que rentabilidad y seguridad son dos conceptos contrapuestos, es decir en cierta forma la rentabilidad es la retribución al riesgo. Jugar con los límites de estos dos objetivos nos determinara la eficiencia de las acciones realizadas.

5.4.1 Rentabilidad económica (ROA)

El ROA valora la competencia de los activos de una empresa, para producir renta por ellos mismos sin tener en cuenta cómo han sido financiados. Es un dato mucho más táctico que el ROE ya que no tiene en cuenta la propiedad sino la eficiencia con la que ha funcionado el dinero gastado en el funcionamiento del negocio.

$$ROA = (\text{Beneficio antes de interés e impuestos}) \times 100 / \text{Activo total}$$

Los bancos, utilizan el ROA para determinar la viabilidad de la empresa y, de esta forma, decidir si les conceden un préstamo o no. Suelen utilizar la fórmula:

$$ROA > \text{Tipo de interés}$$

Para los gestores de las empresas este ratio les permite hacerse una idea de cómo de eficiente es la dirección de los activos para generar beneficios.

Los valores anuales medios son:

	Santander	Gijón-Avilés	Bilbao	G. Empresas
2018	9,28%	8,69%	5,90%	1,98%
2019	6,71%	7,97%	12,06%	3,26%
2020	1,25%	1,31%	4,77%	6,80%

Tabla 5.4.1.1 Rentabilidad económica ROA media por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

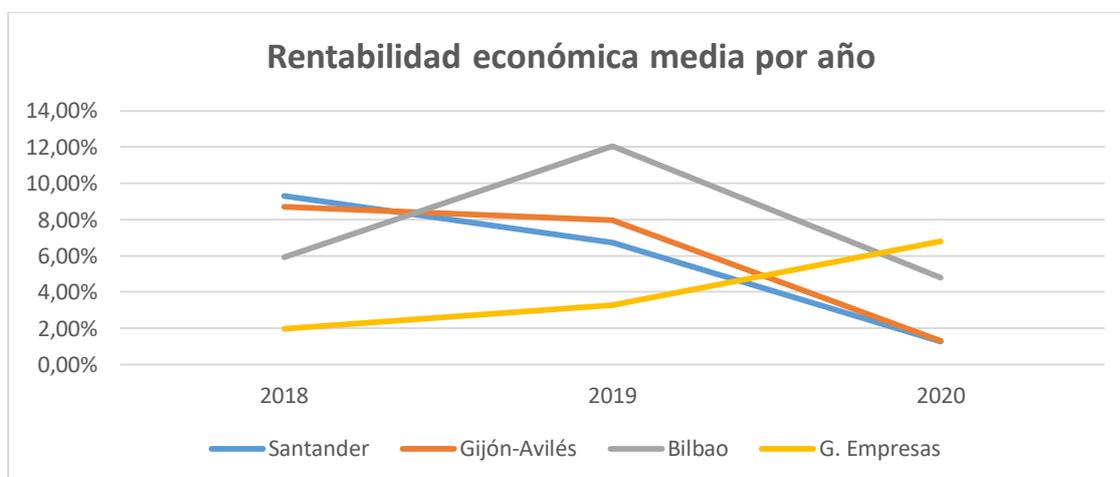


Gráfico 5.4.1.1 Rentabilidad económica ROA media por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Todas las empresas locales han sufrido el efecto del parón en la economía mundial como consecuencia del covid, sobre todo Santander y Gijón-Avilés con un 1.25% y un 1.3% respectivamente en el último ejercicio. En Bilbao también se observa el parón al pasar de una rentabilidad del 12.06% en el 2019 a un 4.77% en el 2020. En las grandes empresas curiosamente ocurre todo lo contrario y la rentabilidad económica mantiene una tendencia alcista en todo el trienio.

Nuestros datos medios globales son:

PUERTOS	RENTABILIDAD ECONÓMICA (ROA)
Santander	5,75%
Gijón-Avilés	5,99%
Bilbao	7,58%
Grandes empresas	4,01%

Tabla 5.4.1.2 Rentabilidad económica ROA media global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

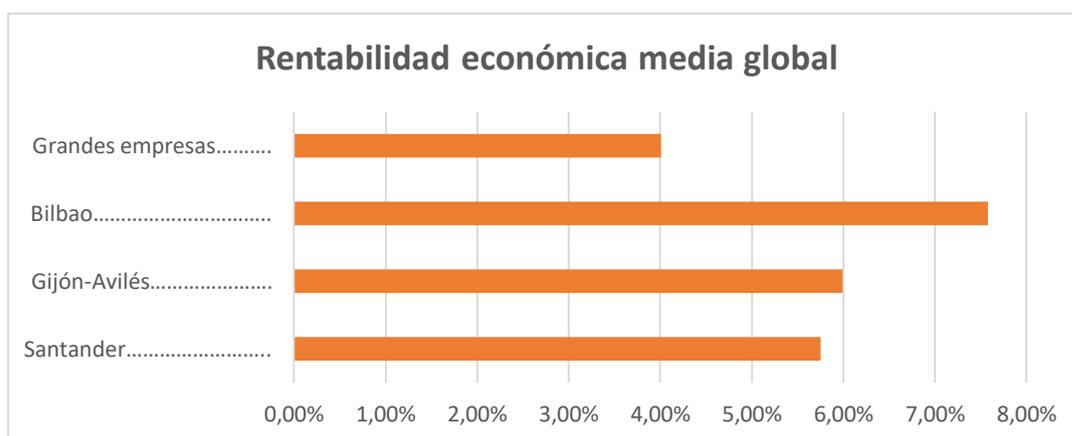


Gráfico 5.4.1.2 Rentabilidad económica ROA media global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

En este apartado lo primero que hay que destacar es que todas las muestras presentan altas rentabilidades dado el contexto y a pesar de que en los anteriores ratios existían mayor divergencia, en la rentabilidad económica, las empresas locales se mueven entorno al 6% con un pequeño repunte de Bilbao que se va al 7.5%. Las grandes empresas por su distinta forma de gestionar los activos se queda en un discreto 4.01%.

5.4.2 Rentabilidad financiera (ROE)

La rentabilidad financiera según sus siglas en inglés ROE, Return to Equity, es otro indicador que sirve para medir la rentabilidad de la compañía. En esta ocasión se utiliza la relación entre el Beneficio Neto y los Fondos Propios, de manera que es capaz de exponer el total de beneficios que quedarán para repartir a los accionistas, es por ello

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de la Cornisa Cantábrica

evidente que es el indicador que los directivos buscan maximizar en interés de los propietarios.

$$ROE = (\text{Beneficio neto}) \times 100 / \text{Fondos propios}$$

Las rentabilidades por año son las siguientes:

	Santander	Gijón-Avilés	Bilbao	G. Empresas
2018	22,62%	14,55%	18,20%	3,52%
2019	14,20%	15,12%	26,80%	7,13%
2020	3,28%	5,04%	16,77%	12,30%

Tabla 5.4.2.1 Rentabilidad financiera (ROE) media por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

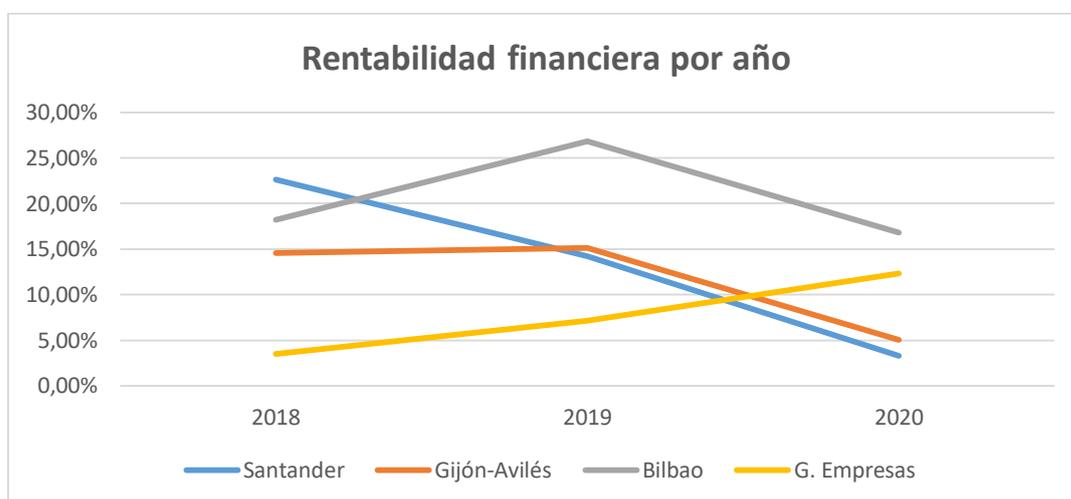


Gráfico 5.4.2.1 Rentabilidad financiera (ROE) media por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Para este ratio las observaciones son muy similares a las hechas para el ROA y lo único digno de destacar es el excelente comportamiento de las empresas locales de Bilbao que se mueven entre el 26.80% en el 2019 al 16.77% en el 2020. También se observa como a excepción de las grandes empresas todas han sufrido el efecto del 2020.

Veamos cómo se han comportado nuestras empresas de forma global:

PUERTOS	RENTABILIDAD FINANCIERA (ROE)
Santander	13,37%
Gijón-Avilés	11,57%
Bilbao	20,59%
Grandes empresas	7,65%

Tabla 5.4.2.2 Rentabilidad financiera (ROE) media global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

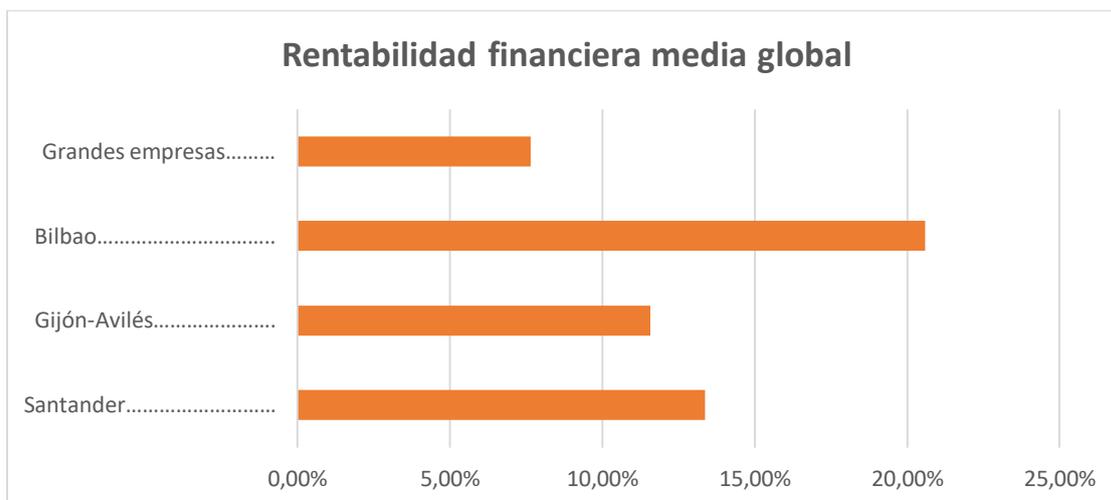


Gráfico 5.4.2.2 Rentabilidad financiera (ROE) media global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Si bien es verdad que desde un punto de vista operativo, es más significativo el ROA que el ROE, haciendo un ejercicio de amplitud de miras, el inversor lo que quiere es rendimiento económico, ¿Cómo? Con los límites de prudencia empresarial y dentro de la más estricta legalidad, como sea y para ello se deben aprovechar todas las oportunidades que ofrezcan el mercado para obtener un ROE que satisfagan sus aspiraciones.

En nuestro caso todas las empresas de las muestras locales presentan rentabilidades financieras de dos dígitos y las grandes empresas un 7.65%, valores muy superiores al interés de mercado que podemos tomar como coste de oportunidad. Desde este prisma los inversores pueden estar satisfechos de sus resultados, especialmente los de Bilbao que con un 20.59% de media en el trienio demuestran que son mucho más eficientes a la hora de financiarse.

Vemos que la $RE > \text{Coste de la deuda}$, produciéndose un apalancamiento financiero positivo que dará como resultado $RF > RE$, diferencia que será tanto más significativa cuanto mayor sea la deuda utilizada para financiarse o dicho de otra forma cuánto más grande sea el apalancamiento positivo.

5.4.3 Apalancamiento financiero

El apalancamiento financiero es una estrategia que consiste en hacer uso de mecanismos financieros para incrementar la cantidad de dinero que podemos destinar a una inversión,

Análisis económico-financiero de las empresas consignatarias locales de la Cornisa Cantábrica

Se trata de invertir en un activo financiero no sólo con el capital propio, sino también con endeudamiento,

Al apalancarse en lugar de usar recursos propios, la compañía se vale de capitales externos para aumentar su producción y lograr una mayor rentabilidad.

$$\text{Ratio de apalancamiento} = (\text{Activos o importe total de la inversión}) \times 100 / \text{Fondos propios}$$

Si el apalancamiento es positivo ($RE >$ coste de la inversión) el uso o el incremento de la deuda mejorará la rentabilidad financiera. Por el contrario Si el apalancamiento es negativo ($RE <$ coste de la inversión) el uso o incremento de la deuda empeorará la rentabilidad financiera.

Un ratio de entre 25% y el 50% se considera óptimo. Menor del 25% sería muy conservador, perdiendo oportunidades de mercado y superior al 50% se puede estar abusando de préstamos para pagar los costes operacionales, exponiéndonos a un mayor riesgo durante las recesiones económicas o las subidas del tipo de interés. Por último y por estar de plena actualidad, destacar que el apalancamiento se verá favorecido en épocas de inflación.

Los valores medios por año son:

	Santander	Gijón-Avilés	Bilbao	G. Empresas
2018	18,37%	20,76%	15,75%	51,87%
2019	39,72%	66,64%	21,60%	38,77%
2020	68,39%	79,68%	20,41%	42,27%

Tabla 5.4.3.1 Apalancamiento medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

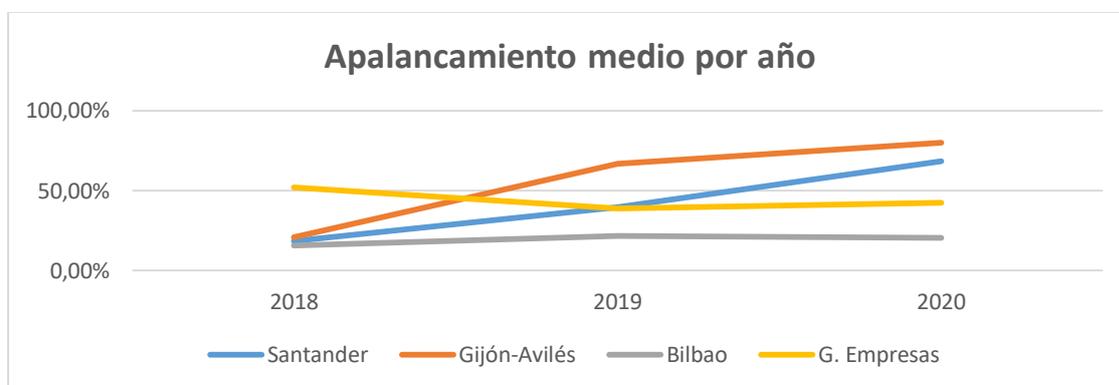


Gráfico 5.4.3.1 Apalancamiento medio por año en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Por años dejar constancia del incremento del apalancamiento positivo en los puertos de Santander y Gijón-Avilés que con un 68.39% y 79.68% respectivamente en el año 2020 asumen unos riesgos que pueden ser preocupantes en un posible escenario de tipos crecientes. Las otras dos muestras se mantienen en todo el trienio en los porcentajes recomendados entre rentabilidad y riesgo.

Nuestros datos son:

PUERTOS	APALANCAMIENTO FINANCIERO
Santander	42,16%
Gijón-Avilés	55,69%
Bilbao	19,25%
Grandes empresas	44,30%

Tabla 5.4.3.2 Apalancamiento medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

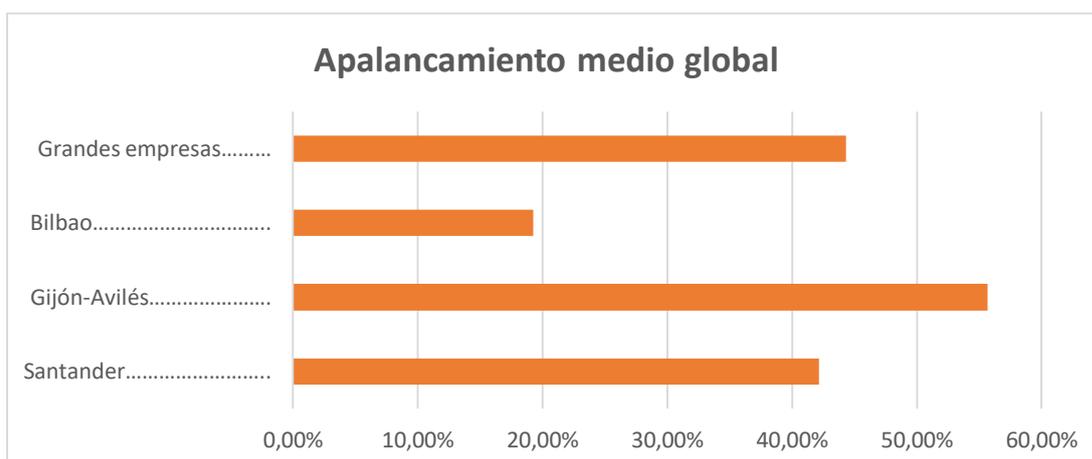


Gráfico 5.4.3.2 Apalancamiento medio global en el trienio 2018-2020

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de SABI

Aquí se ve con claridad las distintas estrategias que adoptan las empresas objeto de nuestro estudio, la gestión de la dupla rentabilidad-riesgo para obtener los objetivos fijados, deja a las empresas de la Autoridad Portuaria de Bilbao optando por la seguridad, con un apalancamiento del 19.25% respaldado por la rentabilidad económica del 7.58% y una rentabilidad financiera del 20.59% o dicho de otra forma Bilbao no necesita arriesgar para obtener unos excelentes números. Por otro lado tenemos al resto de las muestras optando por irse al extremo superior del intervalo que se considera óptimo (25%,50%) aprovechando el bajo tipo de interés.

6. CONCLUSIONES

A pesar de tratarse de un trienio 2018-2020 complicado, con una desaceleración inicial y finalizando con la crisis del COVID 19, las empresas de las muestras consideradas presentan de media una buena liquidez en el corto plazo así como una solvencia global media por encima del valor óptimo en todas las muestras y durante todo el trienio, sin embargo se observa que a excepción de Gijón-Avilés, que está en el mínimo recomendado, todas las demás dependen en exceso de la financiación externa, siendo vulnerables frente a las situaciones de incertidumbre.

Aunque no todos los puertos han sufrido de igual forma el parón económico debido a sus especializaciones en un determinado tipo de transporte, todas las muestras locales en sus medias globales del trienio presentan una gran rentabilidad económica a pesar del importante descenso del 2020. En las grandes empresas este efecto se invierte y su rentabilidad se duplica en el 2020 frente al 2019 quedándose a pesar de ello lejos de las rentabilidades locales.

La buena gestión en las empresas de todas las muestras ha dado unos excelentes resultados en sus ratios medios de rentabilidad financiera, destacando Bilbao con un 20.5% de media debido a su posición dominante en el servicio de transporte marítimo de corta distancia, caracterizado por su eficiencia y ahorro de costes y la ventaja de ser uno de los principales centros logísticos del país.

Haciendo referencia al ratio de apalancamiento cabe destacar que todas las muestras trabajan con apalancamiento positivo y que sólo Bilbao no alcanza el mínimo aconsejado del 25%, las demás muestras se van al extremo superior del intervalo óptimo.

Para concluir con la comparación entre las muestras locales, se llega a la conclusión en base a nuestros datos que, los resultados obtenidos en cada puerto no dependen tanto del volumen y tipo de mercancía movida como de la estrategia y la eficiencia a la hora de manejar sus recursos.

Por último sabido es que las pymes soportan peor los vaivenes de la economía, y a pesar de este dato contrastado, en nuestro sector, ocurre lo contrario y son las pequeñas empresas las que mejor salud económica-financiera presentan. Esto se explica por el hecho de que los ingresos de las pequeñas empresas locales provienen de sus funciones operativas en puerto y sus funciones comerciales se limitan a contactar con empresas

externas, que realicen las distintas tareas (Estibadores, transportistas, distribuidores, etc...) es decir se limitan a una labor de representación e intermediación y no necesitan de una costosa estructura para funcionar, son empresas que con poca inversión pueden obtener altos beneficios. En contraposición, las grandes empresas además de las tareas burocráticas y operativas también ofrecen los servicios de transporte, custodia y distribución con medios propios. Se puede entender que debido a los costes de la infraestructura y de los medios necesarios, estas últimas sean más sensibles a cualquier alteración a la baja del transporte marítimo, siendo los ratios de margen sobre ventas y rentabilidades los que mejor explican el hecho de no poder utilizar al 100% todos sus recursos.

7. BIBLIOGRAFÍA

- ❖ Consignatario de buques “Definición y características”: Kandel.com
- ❖ ¿Qué es y qué hace un agente consignatario de buques?: Universidadeuropea.com
- ❖ Memoria Anual Puertos del Estado 2018: www.puertos.es
- ❖ Memoria Anual Puertos del Estado 2019: www.puertos.es
- ❖ Memoria Anual Puertos del Estado 2020: www.puertos.es
- ❖ Memoria anual de la Autoridad Portuaria de Santander 2018: www.puertasantander.es
- ❖ Memoria anual de la Autoridad Portuaria de Santander 2019: www.puertasantander.es
- ❖ Memoria anual de la Autoridad Portuaria de Santander 2020: www.puertasantander.es
- ❖ Directorio puerto de Santander “Consignatarios”: www.puertasantander.es
- ❖ Memoria anual de la Autoridad Portuaria de Gijón 2018: www.puertogijon.es
- ❖ Memoria anual de la Autoridad Portuaria de Gijón 2019: www.puertogijon.es
- ❖ Memoria anual de la Autoridad Portuaria de Gijón 2020: www.puertogijon.es
- ❖ Directorio puerto de Gijón “Consignatarios”: www.puertogijon.es
- ❖ Memoria anual de la Autoridad Portuaria de Avilés 2018: www.puertoaviles.es
- ❖ Memoria anual de la Autoridad Portuaria de Avilés 2019: www.puertoaviles.es
- ❖ Memoria anual de la Autoridad Portuaria de Avilés 2020: www.puertoaviles.es
- ❖ Directorio puerto de Avilés “Consignatarios”: www.puertoaviles.es
- ❖ Memoria anual de la Autoridad Portuaria de Bilbao 2018: www.bilbaoport.eus
- ❖ Memoria anual de la Autoridad Portuaria de Bilbao 2019: www.bilbaoport.eus
- ❖ Memoria anual de la Autoridad Portuaria de Bilbao 2020: www.bilbaoport.eus
- ❖ Directorio puerto de Bilbao “Consignatarios”: www.bilbaoport.eus
- ❖ Tipo de interés del BCE: www.euribor-rates.eu
- ❖ Transportes marítimos: www.expansión.com
- ❖ Domínguez, J., Seco. (2010). Análisis económico-financiero. Escuela de Organización Industrial
- ❖ Apuntes de “Fundamentos de Administración de Empresas. Universidad de Cantabria 2018-2019
- ❖ Cuervo, A.2008.”Introducción a la Administración de empresas”. Thomson Civitas: Madrid

- ❖ Ratios para analizar los estados financieros: www.mba-asturias.com
- ❖ Ratios financieros :¿Qué son y qué tipos existen?: www.holded.com
- ❖ Ratios financieros: Principales tipos y cómo aplicarlos: [www.escueladenegociosy
direccion.com](http://www.escueladenegociosydireccion.com)
- ❖ Interpretación de los ratios financieros: www.apd.es
- ❖ El análisis de la empresa a través de los ratios: www.centrem.cat