



# **GRADO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS**

**CURSO ACADÉMICO 2015/2016**

## **TRABAJO DE FIN DE GRADO**

Mención en finanzas

### **TÍTULO:**

Análisis económico-financiero del sector de transporte de mercancías por carretera

Economic and financial analysis of transport of merchandise by road.

### **AUTOR:**

David Lastra Seguro

### **TUTORAS:**

María Cantero Saiz

Begoña Torre Olmo

**FECHA: febrero 2016**

## ÍNDICE

<b>1 RESUMEN</b> .....	<b>- 6 -</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>- 6 -</b>
<b>2 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS</b> .....	<b>- 8 -</b>
<b>3.1 DESCRIPCIÓN DEL SECTOR</b> .....	<b>- 9 -</b>
<b>3.2 EVOLUCIÓN DE LAS PRINCIPALES MAGNITUDES DEL SECTOR</b> .....	<b>- 9 -</b>
<b>4 METODOLOGÍA</b> .....	<b>- 15 -</b>
<b>5 ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO</b> .....	<b>- 16 -</b>
<b>5.1 LIQUIDEZ Y SOLVENCIA</b> .....	<b>- 16 -</b>
<b>5.1.1 Liquidez inmediata</b> .....	<b>- 16 -</b>
<b>5.1.2 Test ácido</b> .....	<b>- 19 -</b>
<b>5.1.3 Solvencia</b> .....	<b>- 22 -</b>
<b>5.1.4 Fondo de maniobra</b> .....	<b>- 24 -</b>
<b>5.2 AUTONOMÍA FINANCIERA Y ENDEUDAMIENTO</b> .....	<b>- 26 -</b>
<b>5.2.1 Autonomía financiera</b> .....	<b>- 26 -</b>
<b>5.2.2 Endeudamiento</b> .....	<b>- 28 -</b>
<b>5.2.3 Endeudamiento a corto plazo</b> .....	<b>- 30 -</b>
<b>5.2.4 Endeudamiento a largo plazo</b> .....	<b>- 30 -</b>
<b>5.3 RENTABILIDADES</b> .....	<b>- 31 -</b>
<b>5.3.1 Rentabilidad económica</b> .....	<b>- 31 -</b>
<b>5.3.2 Rentabilidad financiera</b> .....	<b>- 33 -</b>
<b>5.3.3 Margen</b> .....	<b>- 35 -</b>
<b>5.3.4 Rotación</b> .....	<b>- 35 -</b>
<b>6 CONCLUSIÓN</b> .....	<b>- 36 -</b>
<b>7 BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>- 38 -</b>
<b>ANEXO 1</b> .....	<b>- 39 -</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 4. 1 EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EMPRESAS .....	- 15 -
TABLA 5.1 PORCENTAJE DE EMPRESAS PEQUEÑAS SEGÚN INTERVALOS EN EL RATIO DE LIQUIDEZ INMEDIATA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 18 -
TABLA 5.2 PORCENTAJE DE EMPRESAS MEDIANAS SEGÚN INTERVALOS EN EL RATIO DE LIQUIDEZ INMEDIATA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 18 -
TABLA 5.3 PORCENTAJE DE EMPRESAS GRANDES SEGÚN INTERVALOS EN EL RATIO DE LIQUIDEZ INMEDIATA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 19 -
TABLA 5.4 PORCENTAJE DE EMPRESAS PEQUEÑAS SEGÚN INTERVALOS EN TEST ÁCIDO EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 20 -
TABLA 5.5 PORCENTAJE DE EMPRESAS MEDIANAS SEGÚN INTERVALOS EN TEST ÁCIDO EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 21 -
TABLA 5.6 PORCENTAJE DE EMPRESAS GRANDES SEGÚN INTERVALOS EN TEST ÁCIDO EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 21 -
TABLA 5.7 PORCENTAJE DE EMPRESAS PEQUEÑAS SEGÚN INTERVALOS DE SOLVENCIA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 23 -
TABLA 5.8 PORCENTAJE DE EMPRESAS MEDIANAS SEGÚN INTERVALOS DE SOLVENCIA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 23 -
TABLA 5.9 PORCENTAJE DE EMPRESAS GRANDES SEGÚN INTERVALOS DE SOLVENCIA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 24 -
TABLA 5.10 PORCENTAJE DE EMPRESAS PEQUEÑAS SEGÚN INTERVALOS DEL FONDO DE MANIOBRA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 25 -
TABLA 5.11 PORCENTAJE DE EMPRESAS MEDIANAS SEGÚN INTERVALOS DEL FONDO DE MANIOBRA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 25 -
TABLA 5.12 PORCENTAJE DE EMPRESAS GRANDES SEGÚN INTERVALOS DEL FONDO DE MANIOBRA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 26 -
TABLA 5.13 PORCENTAJE DE EMPRESAS PEQUEÑAS SEGÚN INTERVALOS DE LA AUTONOMÍA FINANCIERA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 27 -
TABLA 5.14 PORCENTAJE DE EMPRESAS MEDIANAS SEGÚN INTERVALOS DE LA AUTONOMÍA FINANCIERA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 27 -
TABLA 5.15 PORCENTAJE DE EMPRESAS GRANDES SEGÚN INTERVALOS DE LA AUTONOMÍA FINANCIERA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 27 -
TABLA 5.16 PORCENTAJE DE EMPRESAS PEQUEÑAS SEGÚN INTERVALOS DEL ENDEUDAMIENTO EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 29 -
TABLA 5.17 PORCENTAJE DE EMPRESAS MEDIANAS SEGÚN INTERVALOS DEL ENDEUDAMIENTO EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 29 -
TABLA 5.18 PORCENTAJE DE EMPRESAS GRANDES SEGÚN INTERVALOS DEL ENDEUDAMIENTO EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 29 -
TABLA 5.19 PORCENTAJE DE EMPRESAS PEQUEÑAS SEGÚN INTERVALOS DE LA RENTABILIDAD ECONÓMICA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 32 -
TABLA 5.20 PORCENTAJE DE EMPRESAS MEDIANAS SEGÚN INTERVALOS DE LA RENTABILIDAD ECONÓMICA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 32 -
TABLA 5.21 PORCENTAJE DE EMPRESAS GRANDES SEGÚN INTERVALOS DE LA RENTABILIDAD ECONÓMICA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 32 -
TABLA 5.22 PORCENTAJE DE EMPRESAS PEQUEÑAS SEGÚN INTERVALOS DE LA RENTABILIDAD FINANCIERA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 34 -
TABLA 5.23 PORCENTAJE DE EMPRESAS MEDIANAS SEGÚN INTERVALOS DE LA RENTABILIDAD FINANCIERA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO .....	- 34 -

TABLA 5.24 PORCENTAJE DE EMPRESAS GRANDES SEGÚN INTERVALOS DE LA RENTABILIDAD FINANCIERA EN LOS AÑOS DEL ESTUDIO ..... - 34 -

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 3.1 VAB (PM) EN EL AÑO 2008 EN EL SUBSECTOR 49 TRANSPORTE TERRESTRE Y POR TUBERÍA..... - 10 -

GRÁFICO 3.2 VAB (PM) EN EL AÑO 2013 EN EL SUBSECTOR 49 TRANSPORTE TERRESTRE Y POR TUBERÍA..... - 10 -

GRÁFICO 3.3 EVOLUCIÓN DEL VALOR DE LA PRODUCCIÓN RESPECTO AL PIB DE ESPAÑA. APORTACIÓN DEL SUBSECTOR TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA AL VALOR TOTAL DE PRODUCCIÓN EN ESPAÑA. (2005-2013) ..... - 11 -

GRÁFICO 3.4 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA TRANSPORTADAS. ENCUESTA PERMANENTE DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (EPTMC). (2005-2014)..... - 11 -

GRÁFICO 3.5 EVOLUCIÓN DEL PRECIO MEDIO POR KILÓMETRO DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. ENCUESTA PERMANENTE DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (EPTMC). (2005-2014) ..... - 12 -

GRÁFICO 3.6 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA SEGÚN EL TIPO DE MERCANCÍA (MILES DE TONELADAS) (2005-2014) ..... - 13 -

GRÁFICO 3.7 EVOLUCIÓN DEL EMPLEO MEDIO DEL SUBSECTOR 494, 495 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA, SERVICIOS DE MUDANZA Y TRANSPORTE POR TUBERÍA (2005-2013) ..... - 13 -

GRÁFICO 3.8 EVOLUCIÓN DE LA PROPORCIÓN DE EMPLEADOS QUE APORTA EL SUBSECTOR 494, 495 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA, SERVICIOS DE MUDANZA Y TRANSPORTE POR TUBERÍA A ESPAÑA (2005-2013) ..... - 14 -

GRÁFICO 4.1 NÚMERO DE EMPRESAS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS EN EL AÑO 2014 - 16 -

-

GRÁFICO 5.1 EVOLUCIÓN DEL RATIO DE LIQUIDEZ INMEDIATA DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA (EMPRESAS PEQUEÑAS, MEDIANAS Y PEQUEÑAS) (2005-2014) ..... - 17 -

GRÁFICO 5.2 EVOLUCIÓN DEL RATIO DE TEST ÁCIDO DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA (EMPRESAS PEQUEÑAS, MEDIANAS Y PEQUEÑAS) (2005-2014)..... - 20 -

GRÁFICO 5.3 EVOLUCIÓN DEL RATIO DE SOLVENCIA DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA (EMPRESAS GRANDES, MEDIANAS Y PEQUEÑAS) (2005-2014)..... - 22 -

GRÁFICO 5.4 EVOLUCIÓN DEL RATIO DE FONDO DE MANIOBRA DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA (EMPRESAS GRANDES, MEDIANAS Y PEQUEÑAS) (2005-2014) ..... - 24 -

GRÁFICO 5.5 EVOLUCIÓN DEL RATIO DE AUTONOMÍA FINANCIERA DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA (EMPRESAS GRANDES, MEDIANAS Y PEQUEÑAS) (2005-2014) ..... - 26 -

GRÁFICO 5. 6 EVOLUCIÓN DEL RATIO DE ENDEUDAMIENTO DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA (EMPRESAS GRANDES, MEDIANAS Y PEQUEÑAS) (2005-2014)..... - 28 -

GRÁFICO 5. 7 EVOLUCIÓN DEL RATIO DE ENDEUDAMIENTO A CORTO PLAZO DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA (EMPRESAS GRANDES, MEDIANAS Y PEQUEÑAS) (2005-2014) ..... - 30 -

GRÁFICO 5.8 EVOLUCIÓN DEL RATIO DE ENDEUDAMIENTO A LARGO PLAZO DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA (EMPRESAS GRANDES, MEDIANAS Y PEQUEÑAS) (2005-2014) .....	- 31 -
GRÁFICO 5.9 EVOLUCIÓN DEL RATIO DE LA RENTABILIDAD ECONÓMICA DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA (EMPRESAS GRANDES, MEDIANAS Y PEQUEÑAS) (2005-2014) .....	- 31 -
GRÁFICO 5.10 EVOLUCIÓN DEL RATIO DE LA RENTABILIDAD FINANCIERA DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA (EMPRESAS GRANDES, MEDIANAS Y PEQUEÑAS) (2005-2014) .....	- 33 -
GRÁFICO 5.11 EVOLUCIÓN DEL RATIO DE MARGEN DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA (EMPRESAS GRANDES, MEDIANAS Y PEQUEÑAS) (2005-2014).....	- 35 -
GRÁFICO 5.12 EVOLUCIÓN DEL RATIO DE ROTACIÓN DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA (EMPRESAS GRANDES, MEDIANAS Y PEQUEÑAS) (2005-2014).....	- 36 -

## 1 RESUMEN

El objetivo de este trabajo es profundizar en el sector de transporte de mercancías por carretera (CNAE 4941) y ver cómo le ha afectado la crisis económica-financiera que atraviesa España.

Para conseguir este objetivo, previamente haremos una descripción de este sector, la cual será la parte teórica de nuestro trabajo. Después de hacer una introducción sobre el sector, empezaremos el proyecto analizando cómo afectó la crisis económica y financiera que atraviesa España a la evolución de este sector desde el año 2005 hasta el año 2014. Para esto, estudiaremos las principales magnitudes como son el valor añadido de la producción, aportación al PIB, cantidad de mercancías transportadas, número de empleados, precio medio, tipo de mercancías transportadas.

Una vez finalizado el análisis descriptivo, el siguiente paso será explicar la metodología empleada para poder realizar el análisis económico-financiero a nivel nacional, donde excluirémos las microempresas.

Analizaremos y estudiaremos los ratios económicos y financieros de empresas pequeñas, medianas y grandes, además de ver su evolución y como les afectó la crisis de España. También veremos estos ratios por intervalos y que porcentaje de empresas hay para cada intervalo y cada año durante los años del estudio.

Por último y a la vista de los resultados obtenidos, sacaremos nuestras propias conclusiones, donde queda reflejado que la crisis afecta en gran medida a este sector, pero que se está recuperando en los últimos años.

Viendo los resultados, las empresas de este sector dependen de la financiación ajena y la crisis produjo que estas empresas acumulen mayor liquidez posiblemente por las mayores restricciones que sufren a la hora de la financiación ajena. La crisis también afectó a la rentabilidad económica (ROA) y financiera (ROE) haciendo disminuir sus valores, pero en los dos últimos años empieza a recuperarse aumentando con respecto al año anterior.

## ABSTRACT

This objective of this work is to deepen in the sector of carriage of goods by road (CNAE 4941) and see how it has affected the economic and financial crisis in Spain.

To achieve this goal, previously making a description of this sector, which is the theoretical part of our work. After an introduction on the sector, the project will begin by analyzing how it affected the economic and financial crisis in Spain to the evolution of this sector from 2005 to 2014. For this study the main magnitudes as are the added value production, contribution to GDP, amount of transported goods, number of employees, average price, type of goods transported.

Upon completion of the descriptive analysis, the next step will be to explain the methodology used to perform the economic and financial analysis at the national level, which exclude microenterprises.

We analyze and study the economic and financial ratios of small, medium and large companies, as well as their evolution and how they affect the crisis in Spain. We will also see these ratios interval and percentage of firms there for each interval and each year during the years of study.

Finally, and in view of the results obtained, we will draw our own conclusions, where it is reflected that the crisis greatly affects this sector but is recovering in recent years.

Seeing the results, companies in this sector depend on external financing and the crisis produced these companies accumulate greater liquidity possibly suffering the greatest restrictions when external financing. The crisis also affects the economic profitability (ROA) and financial (ROE) by decreasing their values, but in the past two years begins to recover increase over the previous year.

## 2 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

En el presente proyecto analizaremos la situación económica-financiera del subsector de transporte de mercancías por carretera (CNAE: 4941), desde el año 2005 hasta el año 2014. Este subsector de transporte de mercancías por carretera se encuentra dentro del sector de transporte terrestre y por tubería. Es un sector que se caracteriza por tener un gran nivel empresarial en el que predominan las pequeñas y las medianas empresas. Un sector que se adapta rápidamente a las innovaciones tecnológicas y de logística.

El subsector transporte de mercancías por carretera tiene un gran peso dentro del sector del transporte y se ha consolidado como uno de los principales sectores en la economía española con una importancia estratégica creciente porque desarrolla la actividad de otros sectores como la industria, el comercio, el turismo, además de mejorar la competitividad de nuestro país.

Esta relevancia aumenta si se tiene en cuenta el proceso de globalización, que exige una mayor capacidad para intercambiar ofertas comerciales. La posición geográfica de España permite aumentar y potenciar los servicios de transporte y el crecimiento de su actividad.

El trabajo que hemos realizado lo hemos estructurado en dos fases principales, una parte donde realizamos un análisis descriptivo del subsector de transporte de mercancías por carretera donde analizaremos variables como mercancías transportadas, precio medio, valor de la producción, etc. y la otra parte donde centraremos nuestro objetivo en analizar los ratios económicos-financieros, donde veremos si la crisis económica-financiera que ha sufrido España a partir del año 2007 ha afectado a este sector.

Después del análisis descriptivo del subsector, explicaremos la metodología utilizada para poder iniciar el estudio económico-financiero en el apartado 5. La metodología para llevar a cabo nuestro análisis será a partir del balance de situación y de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Seguidamente, empezaremos con el objetivo del proyecto, que es el estudio económico-financiero de este subsector y como le ha afectado la crisis, donde analizaremos la liquidez y solvencia en primer lugar, de las empresas pequeñas, medianas y grandes. En segundo lugar, estudiaremos la autonomía financiera y endeudamiento de estas empresas y por último las rentabilidades de las empresas.

En los ratios anteriormente mencionados, analizaremos la evolución de la mediana separando en empresas pequeñas, medianas y grandes desde el año 2005 hasta el año 2014. Además, estudiaremos los resultados por intervalos viendo el porcentaje de empresas para cada intervalo y para cada año.

Finalmente, viendo los resultados obtenidos pasaremos a sacar nuestras conclusiones finales acerca del subsector de transporte de mercancías por carretera desde el año 2005 hasta el año 2014. Los resultados obtenidos principalmente son que este sector está endeudado, aunque ha ido disminuyendo este nivel de endeudamiento posiblemente por la falta de acceso a crédito, lo que provoca que haya mayor autonomía financiera por parte de las empresas.

Las empresas tienen mayores ratios de liquidez en los años de crisis, posiblemente porque estén acumulando recursos líquidos para protegerse de las mayores dificultades para la financiación ajena. Este efecto parece ser más pronunciado en las

PYMES. Y por último destacar la disminución de las rentabilidades con el comienzo de la crisis.

### **3 ANÁLISIS DEL SECTOR**

#### **3.1 DESCRIPCIÓN DEL SECTOR**

El sector de transporte de mercancías por carretera tiene como principal función toda actividad encargada de transportar productos de un punto de origen hasta un lugar distinto. Hay que destacar tres conceptos:

- Los puntos de origen y destino deben estar en lugares geográficamente distintos, debido a que trasladar dentro de la misma área de trabajo se considera una actividad como manipulación de productos.
- Se clasifica un producto en mercancía, si está debidamente envasado, empaquetado o embalado y es una materia prima, componentes, semielaborado o producto terminado y que forma la base del tráfico mercantil.
- Dentro de este sector se excluye el transporte de fluidos, energías eléctricas o similares, así como los llamados Transportes Especiales para obra civil, etc.

Definiremos la función del transporte como todas las actividades relacionadas directa e indirectamente con la necesidad de llevar los productos a sus destinos de una forma rápida, segura y con el mínimo coste posible (Anaya Tejero, 2009).

El transporte de mercancías por carretera tiene una serie de ventajas:

- La infraestructura vial universal, que está formado por autopistas y autovías, donde España se encuentra situada en el tercer país del mundo, después de EE. UU y China.
- Otras ventajas son la versatilidad y velocidad, además de no hay que hacer una inversión elevada debido a que permite tener medios propios o ajenos.

El transporte de mercancías por carretera tiene una serie de desventajas:

- La dependencia de combustible debido al gran coste que supone.
- Otro término a tener en cuenta es distancias largas y pesos grandes porque es un sector con un alto número de accidentes.

Desde principios de siglo hasta el año 2007 la economía española estuvo incrementándose, debido a que los recursos estuvieron en constante crecimiento más que la productividad que daban estos mismos. La productividad se redujo notablemente a partir del año 2007, donde la competitividad exterior en precios sobrepasaba a la de los principales competidores de España. Se crearon otros desequilibrios como el sobreendeudamiento de empresas que condujeron a la crisis que empezó en 2007 (Coton Millan e Inglada-López, 2007).

#### **3.2 EVOLUCIÓN DE LAS PRINCIPALES MAGNITUDES DEL SECTOR**

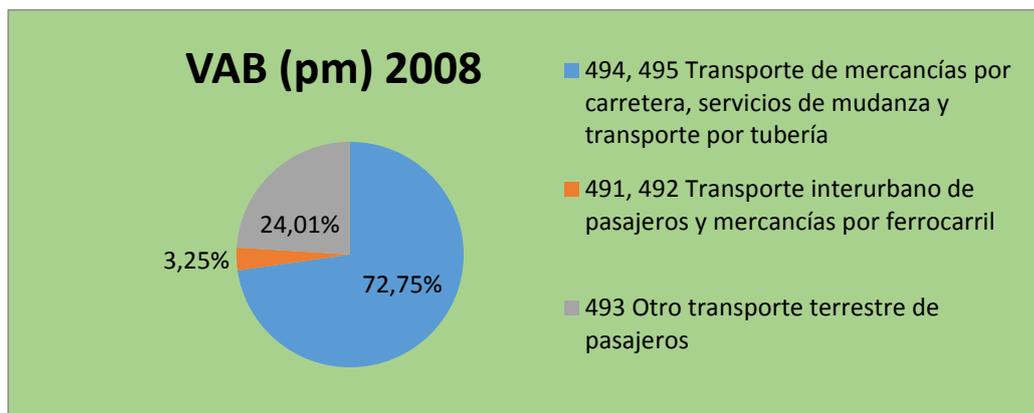
A continuación, analizamos como ha afectado la crisis a las principales magnitudes del sector de transporte de mercancías por carretera. La crisis ha tenido un serio impacto sobre este sector afectando a una serie de magnitudes como las mercancías transportadas, precio medio, tipos de mercancías transportadas, personal ocupado, valor añadido bruto y valor de la producción al PIB.

El Valor Añadido Bruto es un indicador el cual mide la aportación de los sectores a la hora de generar riqueza en un país. Es un indicador principal en las diferentes ramas de la actividad económica.

El transporte terrestre y por tubería es uno de los subsectores que más aporta a la generación de riqueza en comparación con el resto de transporte, pues en el año 2013 aportó un total de 1,73% del Valor Añadido Bruto Nacional de España. Mientras que, a principios de la crisis, en el año 2008 fue un 2,1% del VAB Nacional de España.

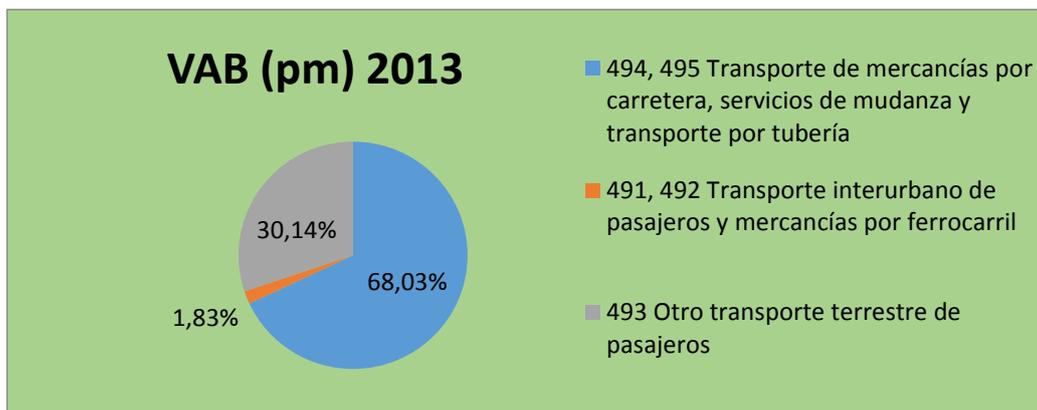
El subsector “494, 495 Transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería” dentro del sector de Transporte terrestre y por tubería (49) es uno de los que más VAB aporta a este sector. En el año 2013 este subsector formaba el 68,02% a la hora de generar riqueza de este sector, mientras que en año 2008 este subsector formaba el 72,75%.

Gráfico 3.1 VAB (pm) en el año 2008 en el subsector 49 Transporte terrestre y por tubería



Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE 2015

Gráfico 3.2 VAB (pm) en el año 2013 en el subsector 49 Transporte terrestre y por tubería



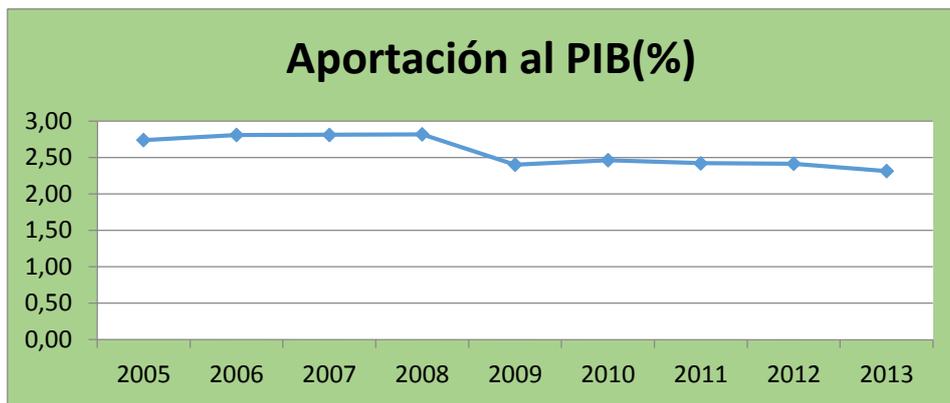
Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE 2015

El valor de la producción en el subsector de transporte de mercancías por carretera ha disminuido como la mayoría de sectores con el comienzo de la crisis. Durante los años anteriores a la crisis, este valor ha ido aumentando hasta alcanzar la cifra de 31.472.785 (miles de €) en el año 2008. En los siguientes años ha ido disminuyendo el valor cada año, pero en el año 2009 es donde más se redujo esta cifra con respecto al año anterior al disminuir la cantidad en un 21,4%.

Si lo comparamos con el valor que aporta a España, es decir al Producto Interior Bruto (PIB), es un subsector que está entre el 2,3% y 2,8% del total del valor de la producción de España.

Como podemos observar en el siguiente gráfico la mayor aportación de este subsector a España fue en el año 2008 con un 2,82% del valor total de la producción. El peor año durante la crisis es en el año 2013 donde todavía no se ha recuperado este sector y disminuye cada año. En el año 2013 aportó un 2,32 % al total del valor de la producción. En 7 años ha disminuido este valor un 0,05%.

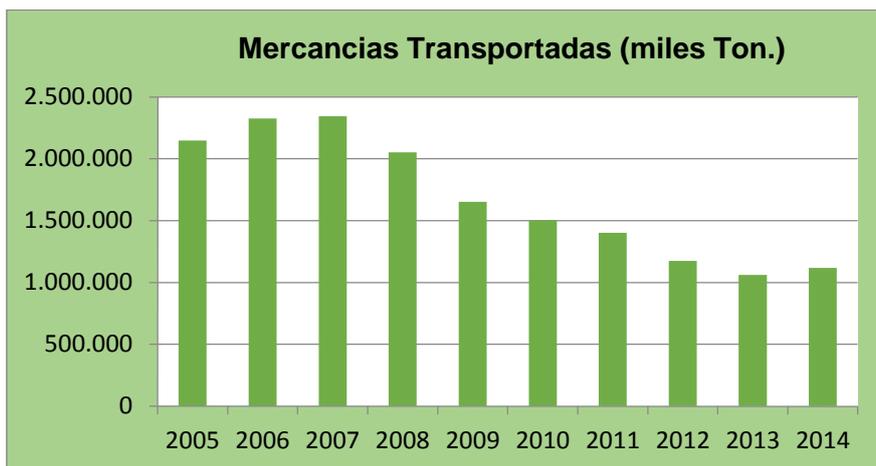
*Gráfico 3.3 Evolución del Valor de la Producción respecto al PIB de España. Aportación del subsector Transporte de mercancías por carretera al valor total de producción en España. (2005-2013)*



*Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE 2015*

En cuanto a las mercancías transportadas, vemos en el siguiente gráfico como le afectó la crisis.

*Gráfico 3.4 Evolución del tráfico de mercancías por carretera transportadas. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2005-2014)*



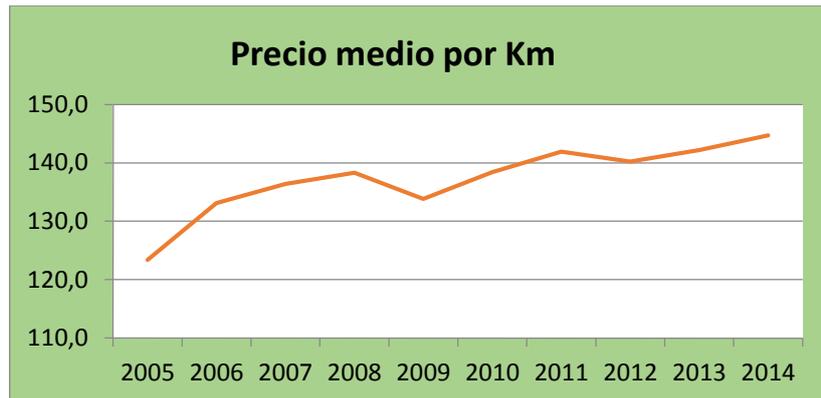
*Fuente. Elaboración propia con datos de la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). Ministerio de Fomento*

A partir del año 2008 hay una bajada considerable de las mercancías transportadas en España, disminuyendo desde los 2.344.763 (miles toneladas) que se transportaron en 2008 hasta los 1.059.671 (miles toneladas) que se transportaron en 2013. En el último año (2014) el sector se ha recuperado un poco y es el primer año desde el comienzo

de la crisis que aumenta las mercancías transportadas con respecto al año anterior, pasando a ser en el último año 1.116.810 (miles toneladas).

A pesar de esta disminución de mercancías transportadas por carretera, los precios medios por kilómetro han ido aumentando cada año, situándose en el año 2014 en 144,7 euros por kilómetro recorrido. Hay que recordar que en el año 2005 el precio medio por kilómetro era de 123,4.

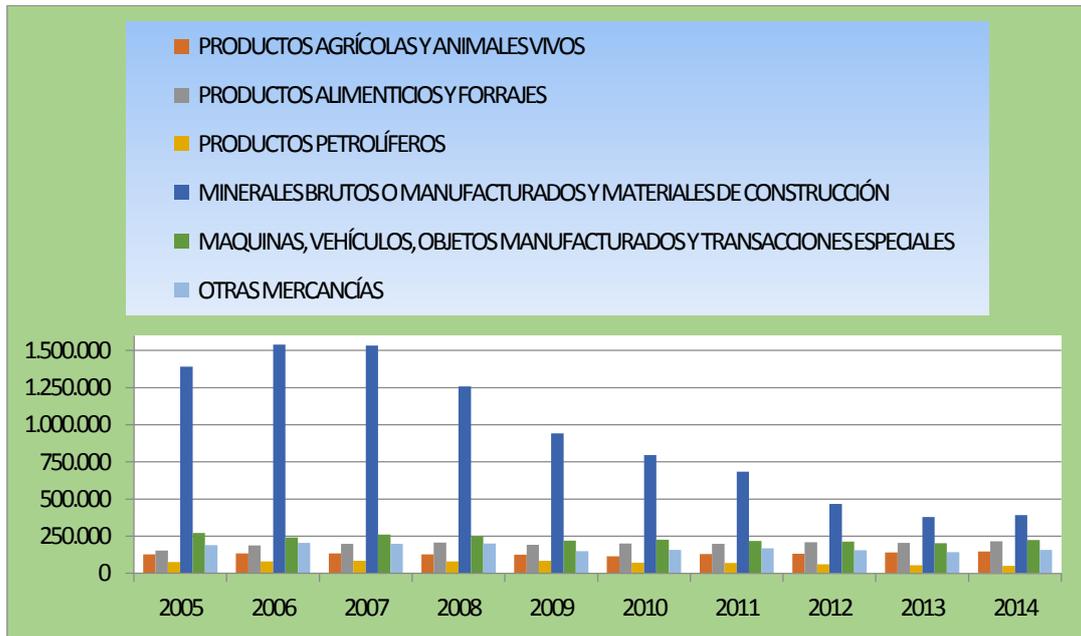
*Gráfico 3.5 Evolución del precio medio por kilómetro del subsector de transporte de mercancías por carretera. Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). (2005-2014)*



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

Según el tipo de mercancía transportada, hay que destacar la disminución notable que sufrió el transporte de materiales brutos o manufacturados y materiales de construcción. En el año 2007 transportaron un total de 1.533.861 (miles de toneladas) y en el año 2013 un total de 377.845 (miles de toneladas). Esto se debe a la crisis que ha sufrido España donde el sector más perjudicado es el de la construcción e inmobiliaria.

Gráfico 3.6 Evolución del tráfico de mercancías en España según el tipo de mercancía (miles de toneladas) (2005-2014)

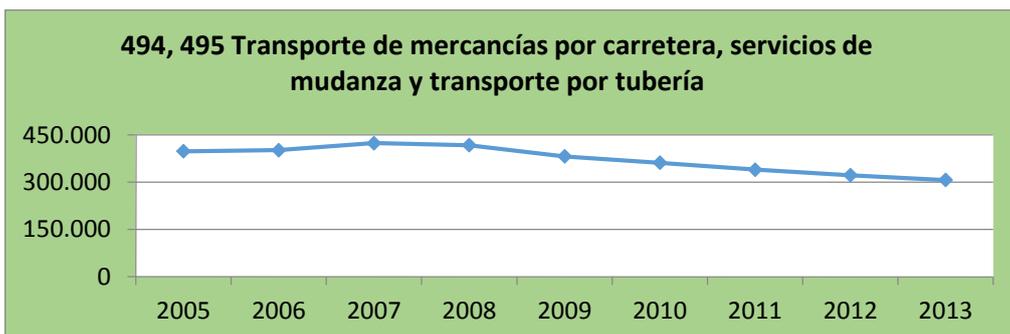


Fuente. Elaboración propia con datos de la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). Ministerio de Fomento

Los demás tipos de mercancías también han ido disminuyendo desde el inicio de la crisis hasta el año 2013 entre un 10% y 30%, pero algunos tipos de mercancías empiezan ya a recuperarse. El único tipo de mercancía que sigue disminuyendo en el año 2014 con respecto al año anterior es el de producto petrolífero. Todos los demás tipos de mercancías parece que empiezan a recuperarse, pero aún siguen estando lejos de las cifras antes de la crisis.

Desde comienzos de la crisis económica-financiera que sufre España, la ocupación de empleo en el transporte ha ido disminuyendo con el paso de los años. Su mejor año fue en 2008 donde este subsector alcanzó la cifra de 424.244 empleados, suponiendo un 2,28% del trabajo en España. Con el paso de los años, como en la mayoría de sectores el número de empleados es menor. El año con la cifra más baja de empleados es en el 2013 con 307.047 ocupando el 1,89% de empleo en España. En este aspecto el sector de transporte aún no se ha recuperado, debido a que sigue disminuyendo cada año. Un total de 117.197 empleados menos hay desde el comienzo de la crisis.

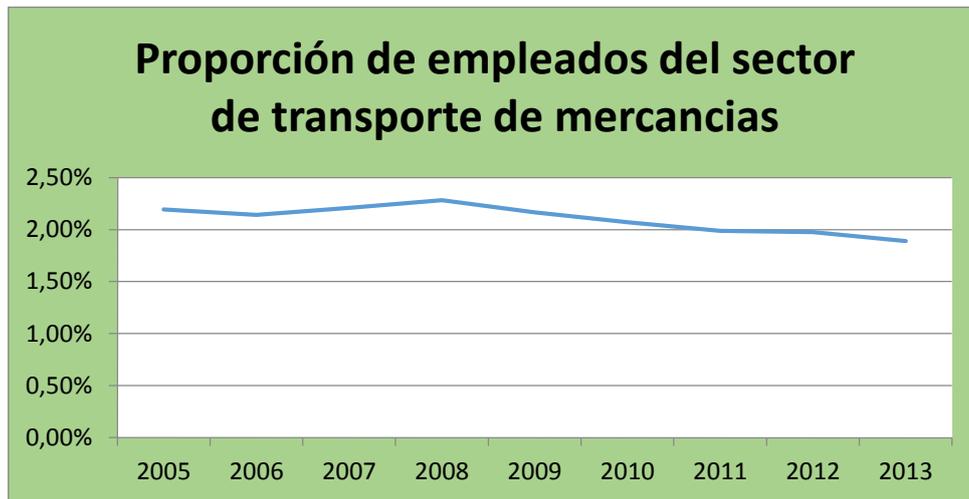
Gráfico 3.7 Evolución del empleo medio del subsector 494, 495 Transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería (2005-2013)



*Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE 2015*

Si observamos la proporción de empleados que aporta el sector de transporte de mercancías por carretera a España, desde antes de la crisis hasta el año 2013 se sitúa esta cifra entre el 2% y 2,3%, disminuyendo cada año desde que empezó la crisis financiera.

*Gráfico 3.8 Evolución de la proporción de empleados que aporta el subsector 494, 495 Transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería a España (2005-2013)*



*Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE 2015*

Respecto a la financiación, en los últimos años en España se intenta reducir el endeudamiento que hay, debido a que a principios de la crisis en el año 2007 hubo una gran concesión de créditos y préstamos que luego las empresas o particulares no podían solventar.

En el último año, la economía de España sigue con el proceso de intentar disminuir el endeudamiento, que comenzó en el año 2008 con la aparición de la crisis.

Durante la crisis, en el sector de transporte ha habido una importante reducción de financiación para todas las empresas, afectando la mayoría a PYMES, donde han desaparecido cerca de 20.000 empresas. Una de las salidas a este problema fue la financiación a través de financieras de marca, pero con el inconveniente de préstamos a mayor tipo de interés para intentar protegerse de los altos riesgos de morosidad, según el informe sobre el vehículo industrial en España, elaborado por la consultora IPC Research para la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac).

Hay que destacar que en último año Gedesco, que es una empresa especializada en la financiación de circulante, destinó 46 millones de euros al sector de transporte en España con el fin de proporcionar liquidez a empresas y autónomos. Ha proporcionado para el año 2014 un 39% más que en el ejercicio anterior. Una fórmula que usa para que sea más accesible para los empresarios son el anticipo de facturas y descuento de pagarés asegura su director Javier García. En total más de 2.700 empresas se han beneficiado de estos servicios, un 35% más que en el año anterior. (Expansión, 2014)

## 4 METODOLOGÍA

El sector de transporte de mercancías por carretera es un subsector que está muy demandado y cada año aparecen más empresas, a la vez que otras desaparecen debido a factores como la crisis económica.

En España en el año 2014 había un total de 12.286 empresas que se dedican a la actividad de transporte de mercancías por carretera (4941 CNAE).

La base de datos con la que empezamos a realizar nuestro estudio es Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI), el cual se centra en las empresas de España.

En un primer lugar, el objetivo es hacer un estudio de la evolución de este subsector desde 2005 hasta 2014 y analizar los efectos que ha tenido la crisis sobre su situación económica-financiera.

Una vez que escogemos el listado de empresas que se dediquen a la actividad de transporte de mercancías por carretera utilizaremos unos criterios de búsqueda para acotar el número de empresas que hay en España, excluyendo las microempresas<sup>1</sup>.

Una vez importada la muestra, hemos aplicado filtros, donde tienen que aparecer datos de las partidas del balance general y cuenta de pérdidas y ganancias, para eliminar las sociedades de las cuales no disponemos datos.

Las empresas que hemos eliminado son aquellas con fondos propios negativos y que no disponen de datos para las siguientes partidas: activo circulante, existencias, otros activos líquidos, activo total, fondos propios, pasivo fijo, pasivo líquido, número de empleados, ingresos de explotación, ventas, resultado del ejercicio y EBIT.

A continuación, observamos el número de empresas que hay en cada año, por tamaños, así como la distribución de la muestra por Comunidades Autónomas:

Tabla 4. 1 Evolución del número de empresas

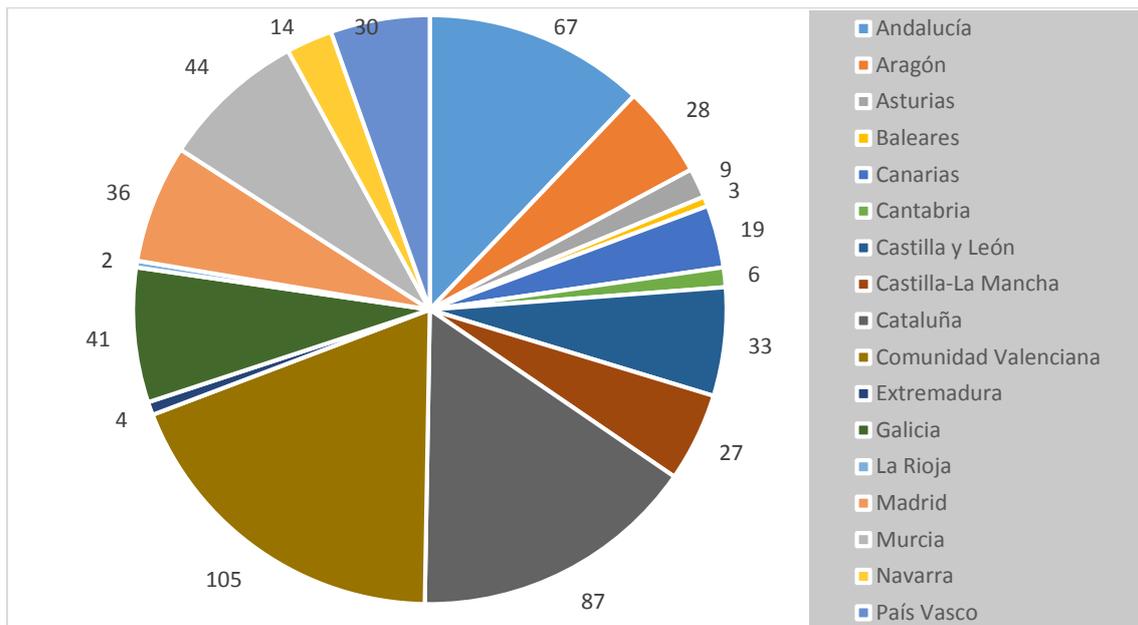
Nº de empresas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Empresas pequeñas</b>	687	743	807	794	728	725	741	715	694	468
<b>Empresas medianas</b>	104	108	121	113	109	103	101	98	96	76
<b>Empresas grandes</b>	12	15	16	19	15	16	13	14	14	11
<b>Total empresas</b>	803	866	944	926	852	844	855	827	804	555

*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

<sup>1</sup> Microempresas: en el momento de cierre durante dos ejercicios consecutivos la empresa cumpla con al menos dos de los siguientes límites cuantitativos:

- Que el total de las partidas del activo no supere los 1.000.000 euros.
- Que el importe neto de su cifra anual de negocios no supere los 2.000.000 euros.
- Que el número medio de sus empleados durante el ejercicio sea igual o menor de 10 trabajadores

Gráfico 4.1 Número de empresas por Comunidades Autónomas en el año 2014



Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

Posteriormente, calculamos los ratios de cada empresa y en cada año. Después hacemos una mediana de todas las empresas para ese año para poder estudiar su evolución.

También incluiremos un análisis de los ratios por intervalos, viendo el porcentaje de empresas para cada intervalo y cada año.

## 5 ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO

El análisis económico financiero del subsector ofrece la información necesaria para conocer la situación real del subsector de transporte de mercancías durante un periodo de tiempo determinado, en este caso desde el año 2005 hasta el año 2014.

Los factores que analizaremos serán la liquidez y solvencia, la autonomía financiera y endeudamiento, y las rentabilidades.

La situación económica-financiera se puede estudiar desde el punto de vista estático o dinámico, dependiendo si se analiza uno o más periodos. A la hora de analizar los ratios es conveniente compararlos con otros periodos para ver su evolución.

### 5.1 LIQUIDEZ Y SOLVENCIA

Los ratios de liquidez y solvencia son un conjunto de indicadores y medidas cuya finalidad es aclarar si una sociedad es capaz de generar tesorería durante su ciclo de explotación.

#### 5.1.1 Liquidez inmediata

Este ratio mide la capacidad que tienen las sociedades de atender obligaciones a corto plazo con los activos disponibles como la tesorería.

Realizamos la mediana de cada ratio porque proporciona el valor típico aun cuando el grupo de datos esté desviado hacia un lado u otro. La mediana de los ratios de liquidez inmediata de las empresas de este subsector ha sufrido altibajos a lo largo de los años del estudio. En el año 2005 estaba en un 13% en pequeñas empresas, un

11,97% en medianas empresas y un 16,20% en empresas grandes. En el año 2014, este ratio estaba en un 20,01%, 16,62 % y 18,45% en empresas pequeñas, medianas y grandes.

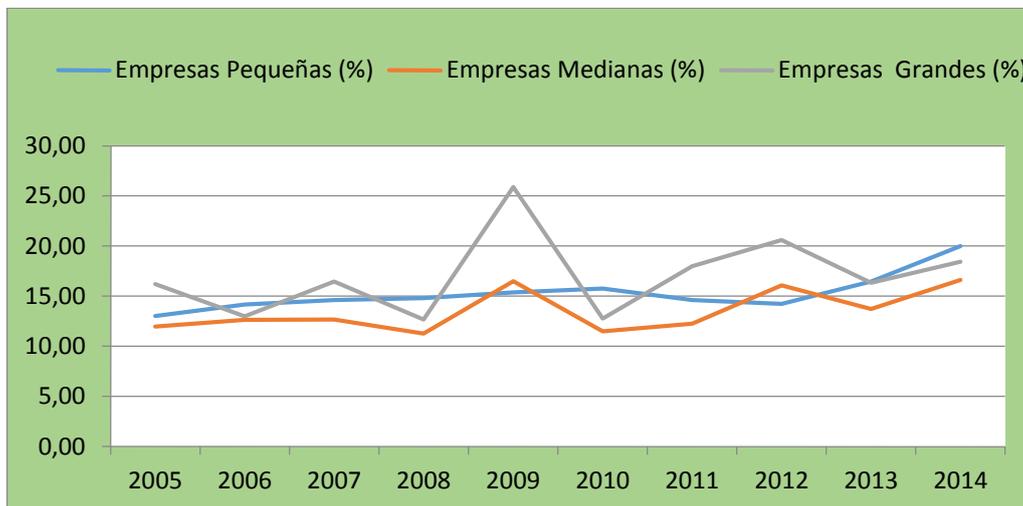
Este aumento es una buena señal de que las empresas tienen cada vez más liquidez para hacer frente a sus obligaciones, pero aún está muy por debajo del nivel ideal que es entre el 20% y el 30 %. Esto indica que la mayoría de las empresas pueden tener problemas a la hora de hacer frente a las deudas que tengan a corto plazo, debido a que su disponibilidad es muy baja.

Durante los años del estudio, la liquidez inmediata ha sido irregular, aumentando y disminuyendo cada año. Destacar en el año 2009, donde hay un periodo de recesión y las entidades bancarias hacen una desaceleración en la concesión de préstamos. En este año hay un aumento considerable de liquidez inmediata en empresas. Una suposición puede ser para protegerse de las restricciones de financiación que había y disponer ellos mismos de liquidez inmediata.

En las empresas medianas cabe destacar el año 2010 donde por cada unidad de pasivo corriente hay una disponibilidad de 11,47 de tesorería para hacerla frente, el cual es el año donde las empresas tienen peor liquidez inmediata.

En el último año del estudio, la liquidez inmediata ha aumentado, estando en unos valores de 20,01% en empresas pequeñas, 16,62% en empresas medianas y 18,45% en empresas grandes. Salvo las empresas pequeñas, las empresas medianas y grandes tienen que aumentar este valor para disponer de una liquidez adecuada porque ahora por cada unidad de pasivo corriente, estas empresas tienen un 16,62 y 18,45 unidades en tesorería para hacerla frente en el corto plazo.

*Gráfico 5.1 Evolución del ratio de liquidez inmediata del subsector de transporte por carretera (empresas pequeñas, medianas y grandes) (2005-2014)*



*Fuente: elaboración propia a partir de datos del SABI 2015*

El comienzo de la crisis afectó más a las empresas medianas y grandes que a las pequeñas empresas a la hora de disponer de tesorería inmediata, donde las empresas pequeñas se mantuvieron estables aumentando su liquidez considerablemente en los dos últimos años para protegerse de la mayor restricción de préstamos.

En las siguientes tablas analizamos la liquidez inmediata por intervalos, viendo el porcentaje de empresas para cada intervalo y cada año

*Tabla 5.1 Porcentaje de empresas pequeñas según intervalos en el ratio de liquidez inmediata en los años del estudio*

Liquidez inmediata (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<20	64,77%	60,70%	59,43%	56,80%	57,77%	56,69%	59,78%	58,88%	56,34%	49,89%
20-30	9,90%	14,40%	11,29%	9,95%	9,35%	11,31%	8,91%	10,49%	10,81%	9,64%
31-60	13,10%	12,79%	17,74%	16,62%	13,89%	13,93%	13,23%	12,45%	15,56%	15,85%
>61	12,08%	12,11%	11,54%	16,37%	18,98%	18,07%	18,08%	18,18%	17,29%	24,63%

*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

En las empresas pequeñas, la mayoría de sociedades no disponen de una liquidez inmediata adecuada. Es verdad que el número de empresas que tienen una liquidez inmediata por debajo de la adecuada ha ido disminuyendo con el paso de los años. En el año 2005 un 64,77% de empresas estaban por debajo, mientras que en el año 2014 hay un total de 49,79%.

Sin embargo, el número de empresas pequeñas con un exceso de liquidez ha aumentado desde antes de la crisis hasta ahora por diferentes motivos como la restricción a la hora de conceder préstamos a PYMES, que hace que las empresas tengan más miedo a la hora de hacer frente a los pagos a corto plazo y guarden más liquidez. En el año 2005, había un 12,08% de empresas pequeñas con exceso de liquidez, mientras que en el año 2014 hay un total de 24,57%. Este exceso de liquidez podría ser invertida por estas empresas para obtener un mayor rendimiento.

*Tabla 5.2 Porcentaje de empresas medianas según intervalos en el ratio de liquidez inmediata en los años del estudio*

Liquidez inmediata (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<20	64,42%	64,81%	65,29%	63,72%	54,13%	65,05%	63,37%	61,22%	62,50%	55,26%
20-30	10,58%	14,81%	9,92%	10,62%	10,09%	5,83%	7,92%	15,31%	14,58%	13,16%
31-60	17,31%	9,26%	14,88%	15,93%	24,77%	25,24%	21,78%	17,35%	15,63%	13,16%
>61	7,69%	11,11%	9,92%	9,73%	11,01%	3,88%	6,93%	6,12%	7,29%	18,42%

*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

El porcentaje de empresas medianas que tienen una liquidez inmediata adecuada es mayor que el de las empresas pequeñas, siendo su cifra en el año 2014 un 13,16% de empresas medianas con una buena tesorería para hacer frente a sus deudas a corto plazo.

Destacar que, en el último año, ha disminuido el porcentaje de empresas que tienen una escasa liquidez hasta un 55,26% de empresas y ha aumentado el porcentaje de

empresas que tienen un exceso de liquidez hasta un 18,42% posiblemente para protegerse de restricciones de crédito bancario como sucedía en las empresas pequeñas.

*Tabla 5.3 Porcentaje de empresas grandes según intervalos en el ratio de liquidez inmediata en los años del estudio*

Liquidez inmediata (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<20	75,00%	66,67%	75,00%	57,89%	46,67%	62,50%	53,85%	50,00%	64,29%	54,55%
20-30	8,33%	20,00%	18,75%	15,79%	6,67%	6,25%	15,38%	21,43%	7,14%	18,18%
31-60	16,67%	6,67%	0,00%	21,05%	40,00%	25,00%	15,38%	21,43%	21,43%	18,18%
>61	0,00%	6,67%	6,25%	5,26%	6,67%	6,25%	15,38%	7,14%	7,14%	9,09%

*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

En empresas grandes, antes de la crisis el 75% de empresas tenían una escasa liquidez inmediata. Este porcentaje disminuyó cuando empezó la crisis en el año 2008 hasta ser un 57,89% las empresas con escasa liquidez.

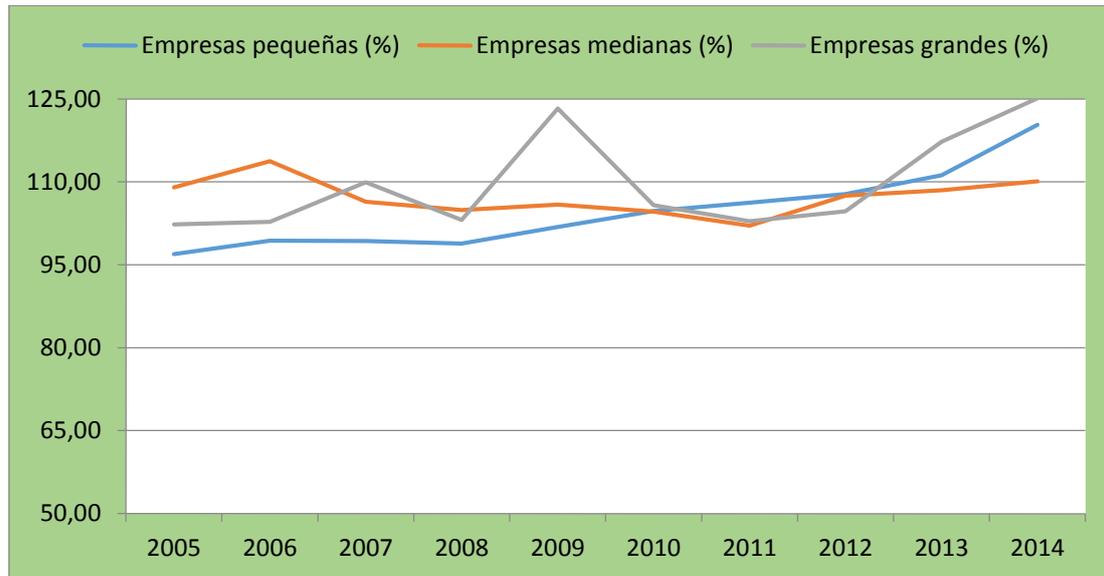
Las empresas grandes con una liquidez inmediata mayor que 60% aumenta, aunque representan un porcentaje menor que las empresas PYMES. Esto puede ser como hemos mencionado antes, que las PYMES posiblemente tengan mayores restricciones a la hora de financiación ajena y por eso intentan aumentar en mayor medida su liquidez.

En conclusión, parece que las empresas que acumulan mayor liquidez por precaución en los últimos años son las PYMES debido probablemente a las mayores dificultades que presentan a la hora de obtener financiación ajena, con respecto a las empresas grandes que tienen más facilidades para financiarse.

### **5.1.2 Test ácido**

El ratio de prueba ácida es la capacidad que tiene la empresa para generar liquidez suficiente con los elementos patrimoniales perteneciente al disponible y al realizable para pagar las deudas a corto plazo. A este ratio se le quita la parte menos líquida del activo corriente, las existencias.

Gráfico 5.2 Evolución del ratio de test ácido del subsector de transporte por carretera (empresas pequeñas, medianas y pequeñas) (2005-2014)



Fuente: elaboración propia a partir de datos del SABI 2015

Si quitamos la parte menos líquida del activo podemos observar que la liquidez del subsector de transporte de mercancías por carretera ha sido estable en empresas pequeñas y medianas. En empresas grandes, en el año 2009 sufrió un aumento de liquidez, pero al año siguiente sufrió una brusca caída, donde se recupera en los dos últimos años.

En las empresas pequeñas ha ido aumentando cada año llegando en el año 2014 a 120,31%, es decir, por cada euro de deuda a corto plazo hay 1,2 euros de liquidez para solventarla.

A partir del año 2008, estas empresas intentan protegerse de posibles impagos de las deudas a corto plazo y como no hay tanta facilidad para la financiación ajena, intentan acumular más liquidez en su tesorería y posiblemente por eso este indicador ha ido aumentando cada año desde entonces.

Tabla 5.4 Porcentaje de empresas pequeñas según intervalos en test ácido en los años del estudio

Test ácido (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<90	42,65%	40,78%	41,14%	43,83%	39,42%	36,44%	37,24%	34,69%	31,56%	27,78%
90-110	19,65%	20,59%	17,84%	15,62%	16,35%	17,41%	17,24%	16,08%	16,43%	15,81%
111-150	17,90%	17,50%	19,83%	17,13%	18,13%	19,03%	20,14%	20,98%	22,91%	23,72%
>150	19,80%	21,13%	21,19%	23,43%	26,10%	27,13%	25,38%	28,25%	29,11%	32,69%

Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

En las empresas pequeñas, antes del inicio de la crisis el 42,65% de empresas no cubrían su pasivo no corriente con sus activos más líquidos. Este porcentaje ha mejorado con el paso de los años, situándose en el año 2014 en el 27,78%.

Las empresas que tienen un buen indicador de test ácido se ha mantenido constante entre el 19% y 16% de empresas que tienen un test ácido cerca del 100% durante los años del estudio.

Como hemos indicado anteriormente, el número de empresas que tienen un exceso de liquidez ha aumentado, siendo en el año 2014 un total del 32,69%.

*Tabla 5.5 Porcentaje de empresas medianas según intervalos en test ácido en los años del estudio*

Test ácido (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<90	31,73%	28,70%	30,58%	36,28%	33,03%	30,10%	35,64%	31,63%	30,21%	27,63%
90-110	18,27%	17,59%	23,97%	23,01%	17,43%	22,33%	20,79%	21,43%	21,88%	22,37%
111-150	29,81%	30,56%	23,14%	21,24%	27,52%	28,16%	27,72%	22,45%	28,13%	25,00%
>150	20,19%	23,15%	22,31%	19,47%	22,02%	19,42%	15,84%	24,49%	19,79%	25,00%

*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

En las empresas medianas, las empresas que no llegan cubrir su pasivo corriente con sus activos quitando las existencias, son 31,73% en el año 2005, mientras que cuando empezó la crisis en el año 2008 subió hasta 36,28%.

Como sucede en las empresas pequeñas, el porcentaje de empresas que disponen de una liquidez adecuada se ha mantenido relativamente constante a lo largo de los años del estudio, teniendo un test ácido cercano a 100%. Destacar que en el año 2014 ha aumentado las empresas medianas que han aumentado sus activos más líquidos, teniendo un exceso que podrían invertirlos en otras opciones.

*Tabla 5.6 Porcentaje de empresas grandes según intervalos en test ácido en los años del estudio*

Test ácido (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<90	41,67%	26,67%	31,25%	26,32%	26,67%	25,00%	23,08%	14,29%	7,14%	27,27%
90-110	8,33%	46,67%	18,75%	42,11%	13,33%	31,25%	38,46%	50,00%	21,43%	9,09%
111-150	41,67%	20,00%	31,25%	26,32%	46,67%	31,25%	15,38%	28,57%	57,14%	36,36%
>150	8,33%	6,67%	18,75%	5,26%	13,33%	12,50%	23,08%	7,14%	14,29%	27,27%

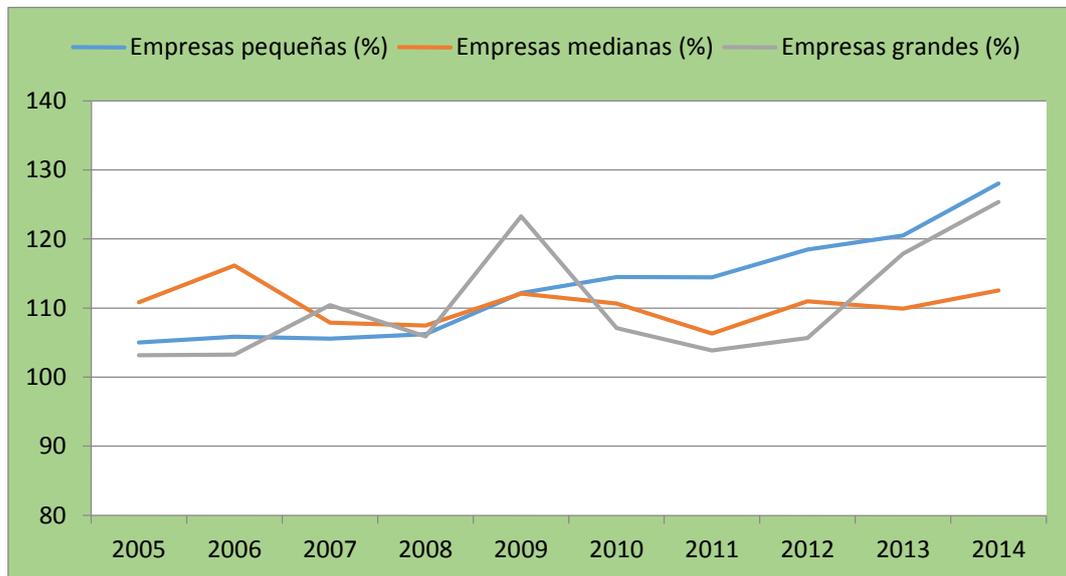
*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

En empresas grandes, vemos que al inicio de la crisis no aumenta tanto su test ácido como sucedía en PYMES. Esto puede ocurrir porque estas empresas no tienen tantas dificultades para acceder a la financiación. La liquidez aumenta en las empresas grandes en los dos últimos años del estudio.

### 5.1.3 Solvencia

La solvencia de las empresas es la capacidad que tienen éstas para pagar todas sus deudas o compromisos de pago a corto plazo con los recursos que forman su patrimonio, es decir, su activo circulante.

Gráfico 5.3 Evolución del ratio de solvencia del subsector de transporte por carretera (empresas grandes, medianas y pequeñas) (2005-2014)



Fuente: elaboración propia a partir de datos del SABI 2015

La solvencia de las empresas pequeñas ha ido aumentando con el paso de los años llegando en el año 2014 a su mejor nivel estando en un 128,02%, es decir por cada euro de deuda hay unos 1,28 euros para solventarla con su activo corriente. Las empresas medianas ha ido variando con el paso de los años aumentando y disminuyendo siendo su mejor año en el año 2006 con un 116,14%. Las empresas grandes han sufrido altibajos a lo largo de los años del estudio, teniendo una solvencia óptima en el año 2008 en 123,26%, la cual se reduce considerablemente a partir de 2009 coincidiendo con la crisis, aunque se recupera nuevamente en los dos últimos años del estudio.

Durante todos los años de este estudio la solvencia de estas sociedades es estable, menos en las empresas grandes. Esta mediana de la solvencia se encuentra por debajo de la ideal que sería superior del 150%, para pagar sus obligaciones de deuda a corto plazo. La mediana de empresas pequeñas, medianas y grandes está por encima de 100% y por debajo de 150%, lo que significa que son empresas solventes, pero tendrán problemas en un futuro para pagar sus deudas.

En las siguientes tablas analizamos la solvencia por intervalos, viendo el porcentaje de empresas para cada intervalo y cada año

Tabla 5.7 Porcentaje de empresas pequeñas según intervalos de solvencia en los años del estudio

Solvencia (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<100	44,83%	43,20%	43,62%	42,95%	40,52%	36,83%	35,90%	34,55%	30,98%	28,21%
100-150	32,46%	33,38%	32,47%	30,35%	30,63%	34,07%	33,47%	33,43%	36,74%	33,55%
151-200	10,63%	12,25%	12,39%	10,83%	12,09%	11,31%	12,15%	13,01%	14,41%	14,74%
>200	12,08%	11,17%	11,52%	15,87%	16,76%	17,79%	18,49%	19,02%	17,87%	23,50%

Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

El número de empresas pequeñas que no podían solventar sus deudas con sus activos circulantes antes del inicio de la crisis en el año 2005 fue un 44,83%. A lo largo de los años del estudio, las empresas pequeñas han acumulado mayor liquidez siendo en el año 2014 un 28,21% de empresas pequeñas que tienen un ratio de solvencia menor que 100%. Cuando empezó la crisis en el año 2008, el indicador de solvencia era similar al año 2005, y a partir de aquí aumentó el porcentaje de empresas con un ratio de solvencia mayor que 150%. Destacar que, en el año 2014, hay un 23,50% de empresas muy solventes, con un ratio de solvencia mayor que 200%, y que desaprovechan recursos. Este es otro indicador de que las empresas pequeñas pueden estar acumulando recursos líquidos para protegerse de las mayores restricciones de financiación ajena que sufren.

Tabla 5.8 Porcentaje de empresas medianas según intervalos de solvencia en los años del estudio

Solvencia (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<100	38,46%	37,04%	36,36%	41,59%	40,37%	38,83%	40,59%	39,80%	39,58%	30,26%
100-150	38,46%	37,96%	41,32%	37,17%	34,86%	39,81%	41,58%	32,65%	39,58%	44,74%
151-200	14,42%	16,67%	13,22%	14,16%	12,84%	16,50%	10,89%	19,39%	10,42%	7,89%
>200	8,65%	8,33%	9,09%	7,08%	11,93%	4,85%	6,93%	8,16%	10,42%	17,11%

Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

En las empresas medianas y grandes sucede como en las empresas pequeñas. Se ha ido disminuyendo el porcentaje de las sociedades que no podían afrontar sus pagos y ha aumentado el porcentaje de empresas que tienen mayor activo corriente comparado con su pasivo corriente. Estas variaciones son menos pronunciadas que en el caso de las pequeñas empresas.

Tabla 5.9 Porcentaje de empresas grandes según intervalos de solvencia en los años del estudio

Solvencia (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<100	50,00%	40,00%	37,50%	36,84%	26,67%	37,50%	46,15%	35,71%	21,43%	36,36%
100-150	41,67%	53,33%	43,75%	57,89%	60,00%	50,00%	30,77%	57,14%	64,29%	36,36%
151-200	8,33%	6,67%	18,75%	5,26%	13,33%	12,50%	23,08%	7,14%	14,29%	18,18%
>200	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,09%

Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

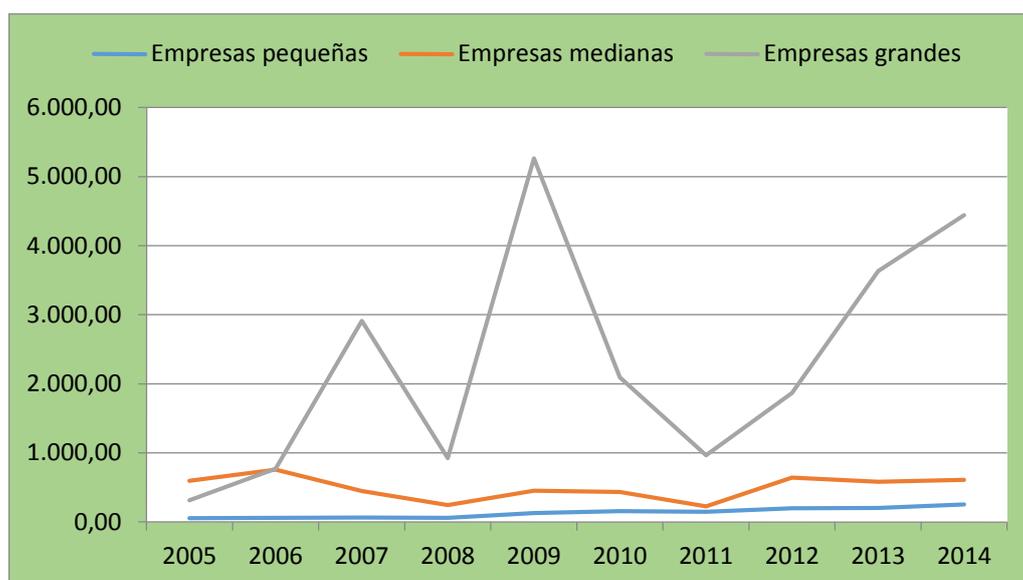
#### 5.1.4 Fondo de maniobra

El fondo de maniobra es la capacidad que tiene la empresa para sobrevivir a los cobros y pagos, contando que no todos los activos son cobros y no todos los pasivos son pagos.

Este fondo de maniobra son los recursos que necesita la empresa para afrontar los pagos que vencerán durante el periodo medio de maduración.

Como observamos en el siguiente gráfico, la mediana del fondo de maniobra en este sector siempre se ha mantenido por encima de 0, lo que significa que una parte del activo corriente de estas empresas está financiado con pasivos corrientes y la otra parte con capitales permanentes. En las empresas pequeñas ha ido aumentando cada año del estudio este ratio. Las empresas grandes han sufrido altibajos muy fuertes donde su valor máximo fue en el año 2009.

Gráfico 5.4 Evolución del ratio de fondo de maniobra del subsector de transporte por carretera (empresas grandes, medianas y pequeñas) (2005-2014)



Fuente: elaboración propia a partir de datos del SABI 2015

Tabla 5.10 Porcentaje de empresas pequeñas según intervalos del fondo de maniobra en los años del estudio

Fondo de maniobra	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<0	44,83%	43,20%	43,62%	42,95%	40,52%	36,83%	35,90%	34,55%	30,98%	28,21%
0	0,00%	0,00%	0,12%	0,13%	0,14%	0,00%	0,13%	0,14%	0,29%	0,00%
>0	55,17%	56,80%	56,26%	56,93%	59,34%	63,17%	63,97%	65,31%	68,73%	71,79%

Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

Desde el año 2005 hasta el año 2008, el porcentaje de empresas pequeñas que tienen un fondo de maniobra menor que 0 está en torno al 43%. El 43% de empresas, al tener el fondo de maniobra por debajo de 0, además del activo corriente, hay parte del activo fijo o inmovilizado que está financiado con recursos a corto plazo. El resto de activo fijo o inmovilizado está financiado con recursos financieros de carácter permanente.

También hay que destacar que, en el año 2008, en las empresas pequeñas de este subsector había un mayor porcentaje de empresas que no cubrían su pasivo corriente. Con el paso de los años este número de sociedades ha disminuido, a la vez que ha aumentado las sociedades con un fondo de maniobra mayor que 0, pudiendo pagar sus obligaciones, posiblemente debido a una mayor acumulación de recursos líquidos.

Tabla 5.11 Porcentaje de empresas medianas según intervalos del fondo de maniobra en los años del estudio

Fondo de maniobra	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<0	38,46%	37,04%	36,36%	41,59%	40,37%	38,83%	40,59%	39,80%	39,58%	30,26%
0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
>0	61,54%	62,96%	63,64%	58,41%	59,63%	61,17%	59,41%	60,20%	60,42%	69,74%

Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

En empresas medianas ocurre lo mismo que en pequeñas, desde que comenzó la crisis hasta el año 2013 el porcentaje de empresas que tienen un fondo de maniobra por debajo de 0 está cerca del 40%. El 40% de sociedades no eran capaces de cubrir todas sus deudas a corto plazo, pero con el paso de los años, estas empresas han disminuido y ahora un total del 69,74% de sociedades medianas si cubren su pasivo corriente con su activo corriente.

Las empresas grandes han sufrido altibajos bruscos, disminuyendo el porcentaje de empresas que no cubren todas sus deudas a corto plazo hasta el año 2009 situándose en un 26,67%. A partir del año 2009 comienza a aumentar este porcentaje situándose en el año 2011 en un 46,15% de empresas grandes con un fondo de maniobra negativo. En el año 2013 disminuye hasta un 21,43% este valor y en el último año vuelve a aumentar hasta un 36,36% de empresas que no cubren sus deudas a corto plazo.

Tabla 5.12 Porcentaje de empresas grandes según intervalos del fondo de maniobra en los años del estudio

Fondo de maniobra	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<0	50,00%	40,00%	37,50%	36,84%	26,67%	37,50%	46,15%	35,71%	21,43%	36,36%
0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
>0	50,00%	60,00%	62,50%	63,16%	73,33%	62,50%	53,85%	64,29%	78,57%	63,64%

Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

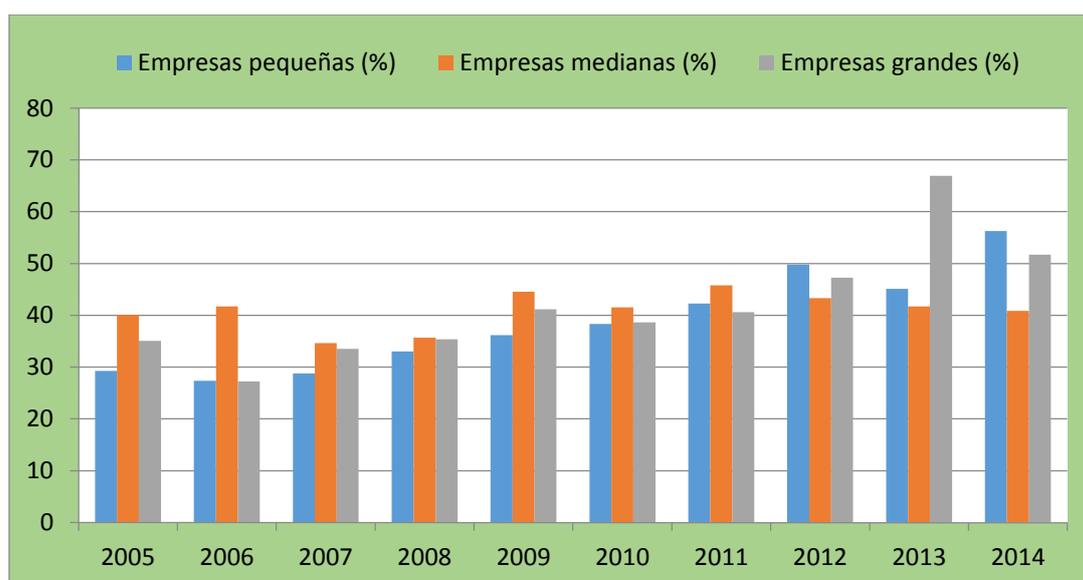
## 5.2 AUTONOMÍA FINANCIERA Y ENDEUDAMIENTO

La autonomía financiera es el grado de independencia que tiene la empresa en función de la procedencia o fuente de los recursos que utiliza.

### 5.2.1 Autonomía financiera

Ratio que mide la capacidad de la empresa para financiarse. Es una relación entre los capitales propios de la empresa sobre el total de fondos ajenos.

Gráfico 5.5 Evolución del ratio de autonomía financiera del subsector de transporte por carretera (empresas grandes, medianas y pequeñas) (2005-2014)



Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

Aunque con el paso de los años el índice de autonomía financiera ha ido aumentando, sigue aun estando por debajo de tener las sociedades una buena autonomía financiera. En este subsector las sociedades dependen de la financiación externa, es decir del endeudamiento para pagar sus deudas. El sector se encuentra endeudado y tiene una gran dependencia de los acreedores.

El mejor año en las empresas pequeñas es en el año 2014 con una autonomía financiera de 56,26%, es decir, este subsector solo cubre el 56,26% de su pasivo con sus fondos propios. En empresas medianas el mejor índice de autonomía financiera fue en el año 2011 cubriendo un 45,75% del pasivo con lo que las empresas generaban sin recurrir a financiación externa.

Este mayor recurso al endeudamiento es bueno si estas sociedades tienen un apalancamiento financiero positivo. Con el paso de los años del estudio, hemos visto que las sociedades incrementan sus fondos propios, por eso el índice de autonomía financiera ha aumentado en este subsector y cada vez hay menos endeudamiento.

En las siguientes tablas analizamos la autonomía financiera por intervalos, viendo el porcentaje de empresas para cada intervalo y cada año. Observamos que aumenta el porcentaje de empresas con mayor autonomía financiera con el paso de los años.

*Tabla 5.13 Porcentaje de empresas pequeñas según intervalos de la autonomía financiera en los años del estudio*

Autonomía Financiera (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<50	66,67%	67,16%	67,41%	60,20%	58,38%	56,69%	55,06%	50,35%	52,59%	45,94%
50-100	17,61%	19,52%	17,35%	18,77%	19,23%	19,31%	20,51%	24,34%	23,05%	24,79%
101-150	5,53%	5,52%	7,31%	8,31%	7,97%	10,07%	9,31%	9,37%	9,22%	10,90%
>150	10,19%	7,81%	7,93%	12,72%	14,42%	13,93%	15,11%	15,94%	15,13%	18,38%

*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

*Tabla 5.14 Porcentaje de empresas medianas según intervalos de la autonomía financiera en los años del estudio*

Autonomía Financiera (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<50	59,62%	62,96%	68,60%	68,14%	59,63%	61,17%	56,44%	55,10%	57,29%	55,26%
50-100	23,08%	21,30%	18,18%	19,47%	23,85%	23,30%	28,71%	26,53%	26,04%	17,11%
101-150	6,73%	5,56%	4,96%	5,31%	8,26%	10,68%	7,92%	7,14%	7,29%	14,47%
>150	10,58%	10,19%	8,26%	7,08%	8,26%	4,85%	6,93%	11,22%	9,38%	13,16%

*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

*Tabla 5.15 Porcentaje de empresas grandes según intervalos de la autonomía financiera en los años del estudio*

Autonomía Financiera (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<50	66,67%	73,33%	58,06%	73,68%	53,33%	68,75%	53,85%	50,00%	42,86%	36,36%
50-100	25,00%	13,33%	0,00%	21,05%	26,67%	12,50%	23,08%	35,71%	28,57%	27,27%
101-150	8,33%	13,33%	8,06%	5,26%	20,00%	12,50%	7,69%	0,00%	7,14%	18,18%
>150	0,00%	0,00%	33,87%	0,00%	0,00%	6,25%	15,38%	14,29%	21,43%	18,18%

*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

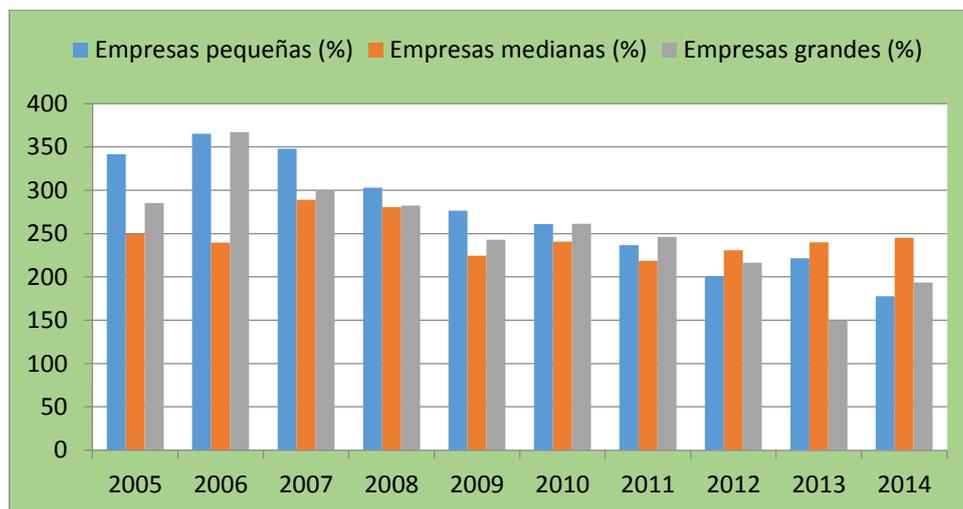
### 5.2.2 Endeudamiento

El endeudamiento de las empresas españolas es uno de los factores que provocó los problemas de la crisis. El subsector de transporte de mercancías por carretera es un subsector muy endeudado como la mayoría de los sectores.

En ningún año desde el año 2005 hasta el 2014 la mediana del ratio de endeudamiento no baja del 149% en las empresas.

Antes de la crisis económica-financiera concedían préstamos y créditos fácilmente, y en el año 2006 el ratio de endeudamiento en empresas pequeñas estaba en 365,35%. Cuando comenzó la crisis en el año 2008, era más difícil la financiación externa porque ya no concedían fácilmente préstamos o créditos y esto hizo que el endeudamiento de las empresas en general disminuyese, pero aún sigue en índices muy elevados. Posiblemente el menor acceso al endeudamiento haya hecho que las empresas confíen más en sus recursos internos, lo que explica el aumento de la autonomía financiera observada durante la crisis.

Gráfico 5. 6 Evolución del ratio de endeudamiento del subsector de transporte por carretera (empresas grandes, medianas y pequeñas) (2005-2014)



Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

El porcentaje de empresas pequeñas que tienen una proporción de financiación ajena inferior al 100% en el año 2008 está en torno al 21% y en el año 2014 cerca del 30%. Como hemos analizado anteriormente, en todas las empresas la financiación ajena tiene un elevado peso como observamos en las siguientes tablas.

Tabla 5.16 Porcentaje de empresas pequeñas según intervalos del endeudamiento en los años del estudio

Endeudamiento (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<40	3,93%	3,23%	4,21%	5,67%	7,14%	6,34%	8,10%	9,09%	7,49%	10,26%
40-60	4,37%	3,10%	3,10%	5,42%	5,36%	5,93%	5,40%	4,90%	5,91%	6,20%
61-100	7,42%	7,00%	7,93%	9,95%	9,89%	11,72%	10,93%	11,33%	10,95%	12,82%
>101	84,28%	86,68%	84,76%	78,97%	77,61%	76,00%	75,57%	74,69%	75,65%	70,73%

Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

Tabla 5.17 Porcentaje de empresas medianas según intervalos del endeudamiento en los años del estudio

Endeudamiento (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<40	1,92%	0,93%	2,48%	0,88%	2,75%	1,94%	2,97%	2,04%	3,13%	9,21%
40-60	4,81%	5,56%	4,13%	4,42%	3,67%	1,94%	3,96%	5,10%	5,21%	3,95%
61-100	10,58%	9,26%	6,61%	7,08%	10,09%	11,65%	7,92%	11,22%	8,33%	14,47%
>101	82,69%	84,26%	86,78%	87,61%	83,49%	84,47%	85,15%	81,63%	83,33%	72,37%

Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

Tabla 5.18 Porcentaje de empresas grandes según intervalos del endeudamiento en los años del estudio

Endeudamiento (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<40	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
40-60	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	21,43%	18,18%
61-100	8,33%	13,33%	18,75%	5,26%	20,00%	18,75%	23,08%	14,29%	7,14%	18,18%
>101	91,67%	86,67%	81,25%	94,74%	80,00%	81,25%	76,92%	85,71%	71,43%	63,64%

Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

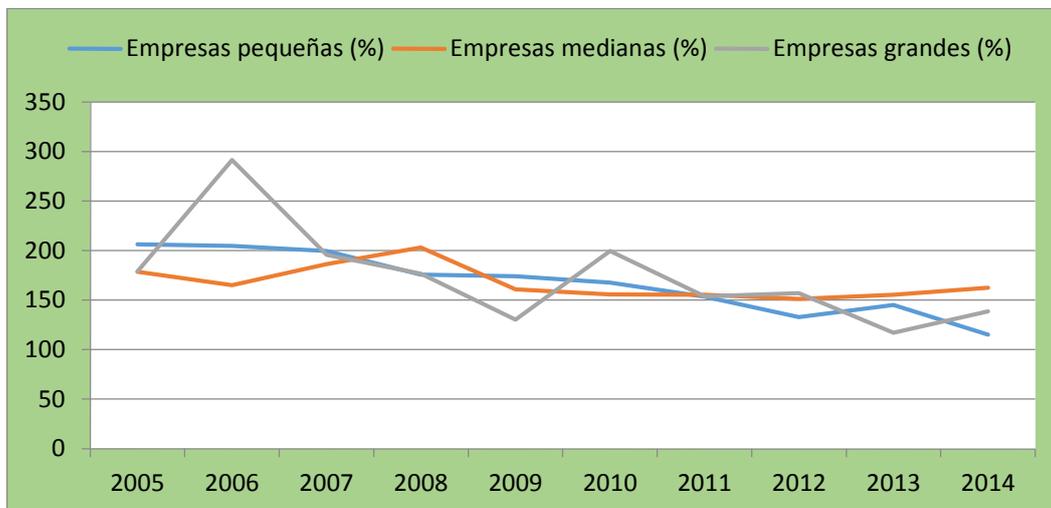
Como observamos en las tablas anteriores, las empresas de este subsector están endeudadas y la mayoría de las empresas en el año 2005 dependía de la financiación ajena porque su endeudamiento supera el 100%. Cuando empezó la crisis en el año 2008, la dependencia de recursos ajenos alcanzó su mayor nivel y empezó a disminuir el endeudamiento de las empresas como hemos mencionado anteriormente, posiblemente debido a las mayores restricciones de crédito.

### 5.2.3 Endeudamiento a corto plazo

Las empresas de este subsector cuando empezó la crisis estaban muy endeudadas a corto plazo con unos valores de endeudamiento en el año 2008 de 175,7% en empresas pequeñas, 203,07% en empresas medianas y 176,62% empresas grandes, lo que implica que los fondos ajenos a corto plazo eran el doble de los fondos propios de estas sociedades y supone un problema para los acreedores de estas sociedades.

Con el paso de los años, la financiación ajena era más difícil de obtener y esta fue disminuyendo hasta el año 2014 donde los valores de endeudamiento eran un 115,12% en empresas pequeñas, 162,58% en empresa medianas y 138,64% en empresas grandes.

Gráfico 5. 7 Evolución del ratio de endeudamiento a corto plazo del subsector de transporte por carretera (empresas grandes, medianas y pequeñas) (2005-2014)



Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

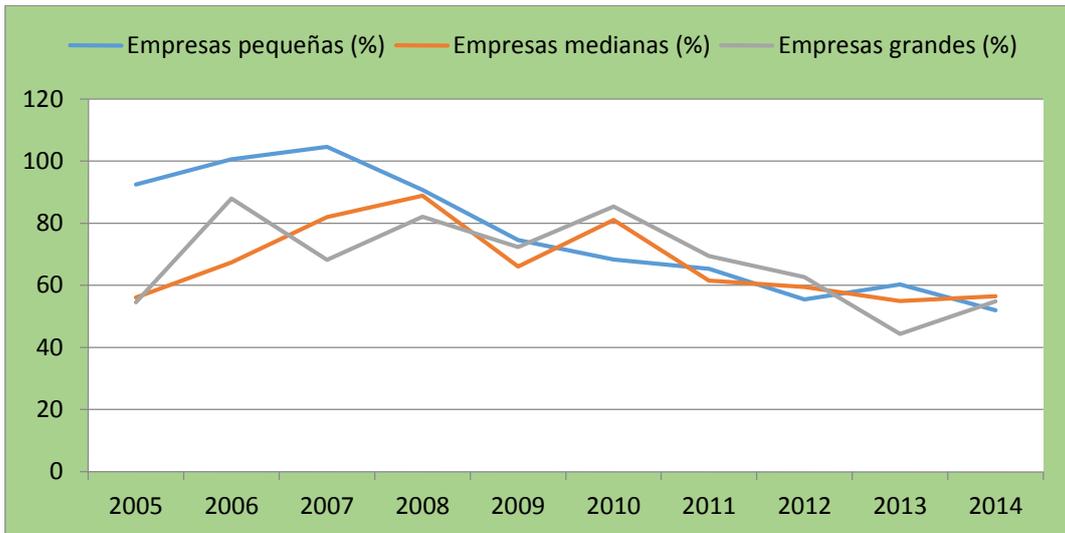
### 5.2.4 Endeudamiento a largo plazo

Las empresas generalmente prefieren endeudarse a largo plazo para disponer de más tiempo para conseguir liquidez y pagar sus deudas.

A comienzos del estudio este tipo de endeudamiento era mayor en empresas grandes, pero a partir de la crisis se igualó en todas las empresas.

Como sucede con el endeudamiento a corto plazo, a partir del inicio de la crisis, empezó a disminuir el endeudamiento a largo plazo. Disminuyó hasta estar en unos valores en el año 2014 en 51,96% en empresas pequeñas, 56,51% en empresas medianas, y 54,79% en empresas grandes, es decir, las deudas a largo plazo que tiene cada empresa equivale a la mitad de los fondos propios de ésta. Uno de los motivos de que este ratio sea menor que el ratio de a corto plazo es porque es más difícil financiarse a largo plazo durante la crisis, ya que los acreedores son más reacios al riesgo y prefieren conceder préstamos a corto plazo.

Gráfico 5.8 Evolución del ratio de endeudamiento a largo plazo del subsector de transporte por carretera (empresas grandes, medianas y pequeñas) (2005-2014)



Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

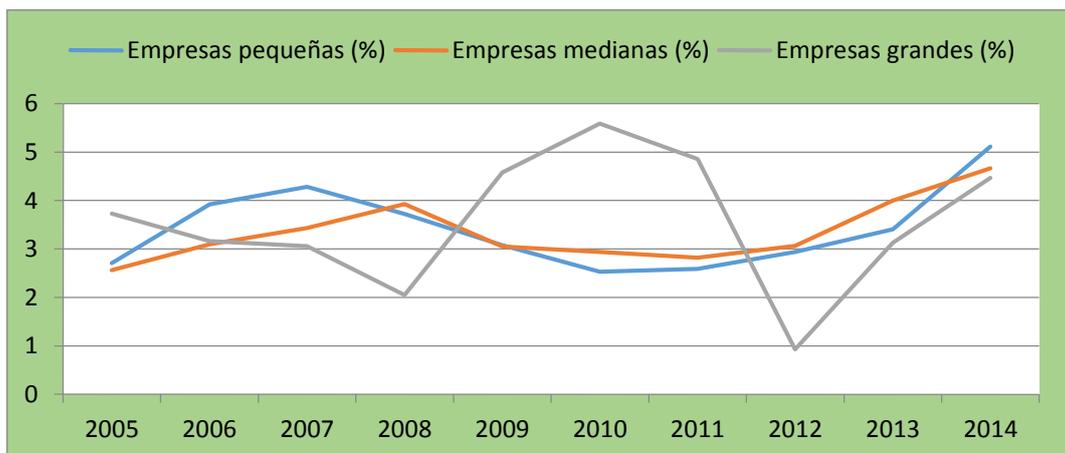
### 5.3 RENTABILIDADES

La rentabilidad mide la eficiencia con la que la empresa utiliza sus recursos financieros para obtener unos mayores beneficios.

#### 5.3.1 Rentabilidad económica

La rentabilidad económica es una medida del rendimiento de los activos de una empresa con independencia de la financiación de los mismos, es decir, la capacidad de los activos de una empresa para generar valor independientemente de cómo han sido financiados. Esta rentabilidad es un indicador básico para juzgar la eficiencia en la gestión empresarial e indica que una empresa sea rentable o no rentable en términos económicos.

Gráfico 5.9 Evolución del ratio de la rentabilidad económica del subsector de transporte por carretera (empresas grandes, medianas y pequeñas) (2005-2014)



Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

A partir del año 2007, la rentabilidad económica de las PYMES empezó a disminuir hasta el año 2010 donde empieza a recuperarse estando en el último año con unos

valores por encima de antes del comienzo de la crisis. En las empresas grandes cada año fluctúa, teniendo su mejor rentabilidad económica en el año 2010

En el año 2014, este subsector por cada euro invertido de su activo generaba 0,0511 euros en empresas pequeñas, 0,0466 euros en empresas medianas y 0,0446 euros en empresas grandes, por lo que este subsector es capaz de generar valor en dicho año. Hay que destacar que en esta rentabilidad no se tienen en cuenta los gastos no financieros como son los intereses de deudas, costes financieros e impuestos.

*Tabla 5.19 Porcentaje de empresas pequeñas según intervalos de la Rentabilidad económica en los años del estudio*

ROA (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<0	27,22%	15,21%	13,63%	20,15%	21,29%	22,21%	24,43%	22,94%	16,43%	6,62%
0-25	71,91%	83,45%	85,50%	78,72%	78,02%	76,97%	74,90%	76,22%	83,14%	91,88%
25-100	0,87%	1,35%	0,87%	1,13%	0,69%	0,83%	0,67%	0,84%	0,43%	1,50%
>100	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

*Tabla 5.20 Porcentaje de empresas medianas según intervalos de la Rentabilidad económica en los años del estudio*

ROA (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<0	26,92%	18,52%	16,53%	21,24%	15,60%	17,48%	22,77%	19,39%	10,42%	5,26%
0-25	73,08%	79,63%	82,64%	78,76%	83,49%	81,55%	77,23%	79,59%	89,58%	94,74%
25-100	0,00%	1,85%	0,83%	0,00%	0,92%	0,97%	0,00%	1,02%	0,00%	0,00%
>100	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

*Tabla 5.21 Porcentaje de empresas grandes según intervalos de la Rentabilidad económica en los años del estudio*

ROA (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<0	16,67%	13,33%	12,50%	26,32%	20,00%	18,75%	15,38%	42,86%	35,71%	9,09%
0-25	75,00%	86,67%	87,50%	73,68%	80,00%	81,25%	84,62%	57,14%	64,29%	81,82%
25-100	8,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,09%
>100	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

Como observamos en las tablas anteriores, el porcentaje de empresas que no generaban valor económicamente con sus activos ha disminuido más de un 20% desde el año 2005 hasta el año 2014. Hay que destacar, que el inicio de la crisis afectó más a las empresas pequeñas y medianas. Vemos que en el periodo desde

2008 hasta 2011 la proporción de estas empresas con una ROA menor que 0 aumentó, mientras que en empresas grandes en este periodo sigue disminuyendo la proporción con una ROA menor que 0.

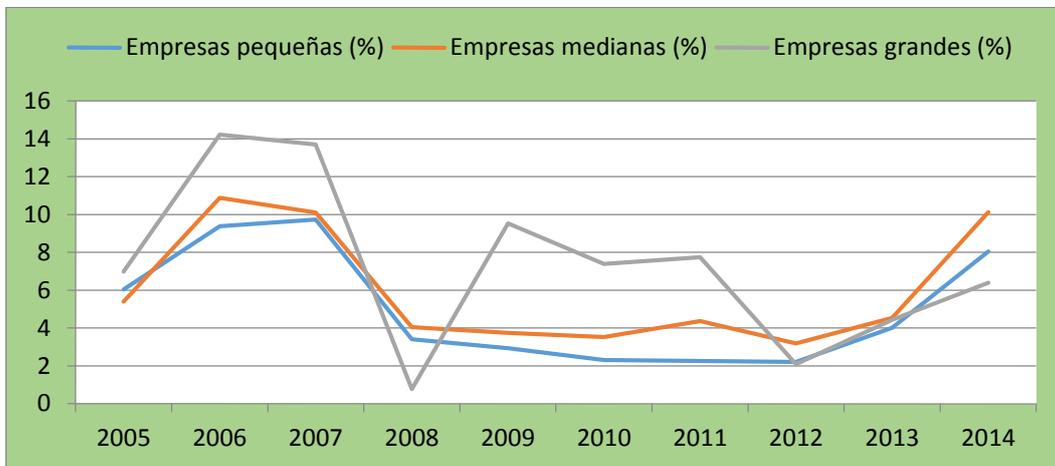
La mayoría de sociedades en el año 2014, generan valor económicamente, siendo sus valores de rentabilidad económica entre el 0 y 25%.

### 5.3.2 Rentabilidad financiera

La rentabilidad financiera es el rendimiento que genera la empresa en un ejercicio a través de sus activos, pero teniendo en cuenta el efecto que sobre ésta ejerce la financiación utilizada.

Esta rentabilidad es el beneficio neto obtenido por los propietarios por cada unidad monetaria invertida en la empresa. Es la rentabilidad de los socios o propietarios.

*Gráfico 5.10 Evolución del ratio de la rentabilidad financiera del subsector de transporte por carretera (empresas grandes, medianas y pequeñas) (2005-2014)*



*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

La crisis económica-financiera afectó al subsector de transporte de mercancías por carretera en gran medida. En el año 2007, las sociedades tenían una rentabilidad financiera en un 9,73%, 10,10% y 13,69% en empresas pequeñas, medianas y grandes respectivamente. Por cada euro invertido en las empresas de este subsector ganaban 0,097, 0,101 y 0,136 euros.

Al año siguiente, 2008, con el estallido de la crisis, esta rentabilidad disminuyó bruscamente situándose en un 3,4%, 4,05% y 0,76% en empresas pequeñas, medianas y grandes.

Con el paso de los años, esta rentabilidad financiera sufrió variaciones más ligeras, empezándose a recuperar en el año 2012, salvo en las empresas grandes que ha sufrido altibajos más pronunciados, pero a partir del año 2012 también empieza a recuperarse. La ROE en el año 2014 se sitúa en un 8,03% en empresas pequeñas, un 10,11% para medianas y 6,38% en empresas grandes. Estos valores siguen siendo bajos con respecto a los valores financieros que existían antes de la crisis.

Tabla 5.22 Porcentaje de empresas pequeñas según intervalos de la Rentabilidad financiera en los años del estudio

ROE (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<0	19,36%	13,06%	11,40%	29,60%	28,43%	29,79%	31,17%	30,91%	20,75%	9,17%
0-25	70,01%	70,12%	71,00%	62,85%	64,29%	64,97%	62,89%	61,54%	70,89%	77,40%
25-100	10,33%	16,02%	16,73%	7,05%	6,73%	5,10%	5,40%	6,99%	7,93%	13,01%
>100	0,29%	0,81%	0,87%	0,50%	0,55%	0,14%	0,54%	0,56%	0,43%	0,43%

Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

Si analizamos esta rentabilidad por intervalos, en el año 2005, casi el 20% de empresas pequeñas no eran capaces de generar valor para los socios y propietarios, comparándolo con los fondos invertidos.

A partir del año 2008, se incrementó la proporción de empresas que tenían una ROE negativa hasta el año 2012, estando cerca del 30% de empresas pequeñas que disponían de una ROE menor que 0.

En el año 2014, a pesar de la gran disminución de sociedades que ha sufrido este subsector, solo el 9,17% de empresas pequeñas no generan valor para sus socios o propietarios.

Tabla 5.23 Porcentaje de empresas medianas según intervalos de la Rentabilidad financiera en los años del estudio

ROE (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<0	25,00%	13,89%	15,70%	27,43%	22,94%	19,42%	25,74%	25,51%	21,88%	14,47%
0-25	65,38%	68,52%	71,07%	63,72%	69,72%	74,76%	68,32%	69,39%	68,75%	72,37%
25-100	9,62%	16,67%	12,40%	7,96%	7,34%	4,85%	4,95%	5,10%	9,38%	11,84%
>100	0,00%	0,93%	0,83%	0,88%	0,00%	0,97%	0,99%	0,00%	0,00%	1,32%

Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

Tabla 5.24 Porcentaje de empresas grandes según intervalos de la Rentabilidad financiera en los años del estudio

ROE (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<0	16,67%	6,67%	18,75%	42,11%	13,33%	18,75%	23,08%	42,86%	28,57%	9,09%
0-25	66,67%	53,33%	68,75%	47,37%	80,00%	56,25%	69,23%	57,14%	64,29%	81,82%
25-100	16,67%	40,00%	12,50%	10,53%	6,67%	25,00%	7,69%	0,00%	7,14%	0,00%
>100	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,09%

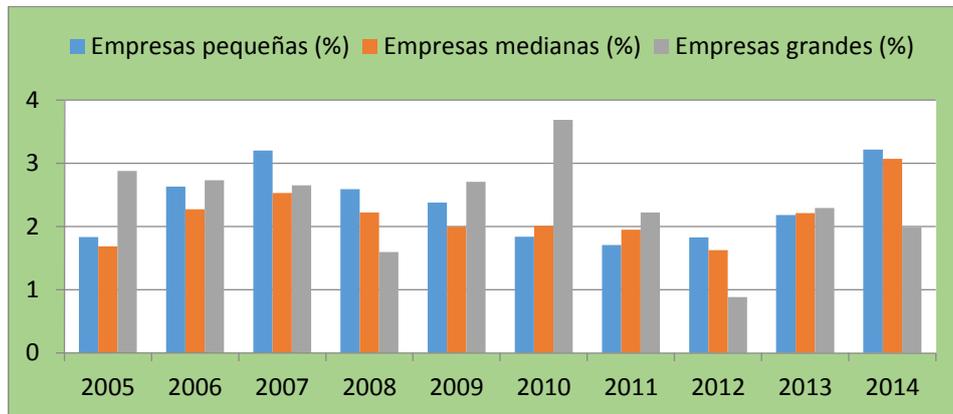
Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI.

En las empresas medianas y grandes la ROE sufre altibajos. Con el inicio de la crisis, la proporción de estas empresas con una rentabilidad financiera negativa aumenta hasta unos porcentajes de 42,11% en empresas grandes y 27,43% en empresas medianas. Con el paso de los años este porcentaje disminuye y aumenta, situándose en el año 2014 en un 9,09% y 14,47% de empresas grandes y medianas que tienen una rentabilidad financiera negativa.

### 5.3.3 Margen

Este ratio mide la eficiencia que alcanza una empresa durante sus operaciones y ayuda a tomar decisiones para mejorarla. Este margen de utilidad es uno de los ratios financieros que más interesa a los emprendedores.

*Gráfico 5.11 Evolución del ratio de margen del subsector de transporte por carretera (empresas grandes, medianas y pequeñas) (2005-2014)*



*Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI*

El ratio de margen forma parte de la rentabilidad económica. Por eso, este ratio tiene índices también bajos como la rentabilidad económica estudiada anteriormente. A partir del año 2007, este ratio fue disminuyendo hasta llegar a su índice más bajo en el año 2012 para empresas grandes y medianas, situándose en un 0,88% respectivamente. En empresas pequeñas el índice más bajo fue en el año 2011 situándose en un 1,70%. A partir del año 2012, este subsector se ha recuperado situándose en el año 2014 en 3,21%, 3,07% y 1,98%. Es decir, por cada unidad vendida las empresas pequeñas y medianas obtienen un beneficio de 0,03 euros para el año 2014, mientras que las empresas grandes obtienen en ese año un 0,0198 de beneficio por unidad vendida.

### 5.3.4 Rotación

En este ratio estudiaremos la rotación del activo, la cual mide el número de veces que se recupera el activo a través de las ventas, es decir el número de unidades vendidas por cada unidad invertida.

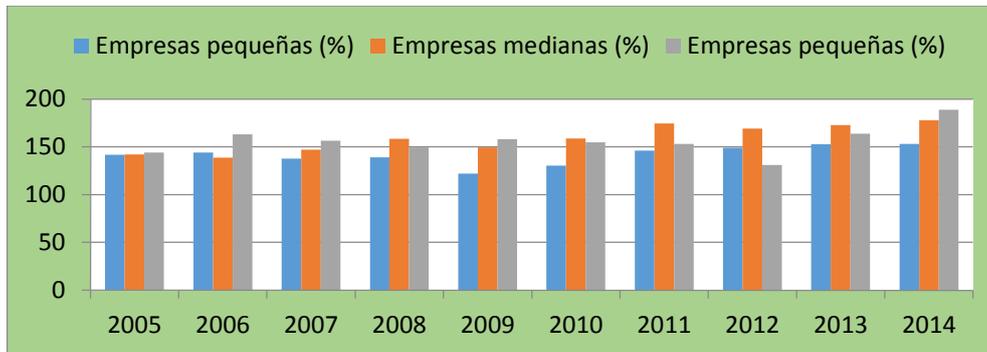
Este ratio es una medida de la eficiencia en la utilización de activos para generar ingresos. El interés de esta magnitud es conocer el grado de aprovechamiento de los activos.

El ratio de rotación de los activos totales, se ha mantenido constante en empresas medianas y grandes durante los años del estudio (2005-2014), con incrementos pequeños, esto quiere decir que este subsector está mejorándose eficientemente. En

empresas pequeñas, al comienzo de la crisis este ratio disminuyó hasta el año 2009 donde empieza a recuperarse.

En el año 2014, este indicador estaba en 1,53, 1,77 y 1,88 en empresas pequeñas, medianas y grandes respectivamente. El subsector de transporte de mercancías por carretera rotó sus activos 1,53, 1,77 y 1,88 veces ese año.

Gráfico 5.12 Evolución del ratio de rotación del subsector de transporte por carretera (empresas grandes, medianas y pequeñas) (2005-2014)



Fuente: elaboración propia con datos extraídos del SABI

Visto los resultados de margen y rotación, la estrategia competitiva que parece utilizar en general el sector de transporte de mercancías por carretera es una estrategia de liderazgo en costes, con unos márgenes bajos intentando economías de escala con unos costes unitarios bajos. Es una estrategia enfocada a la rotación porque hay una alta rotación de sus activos.

## 6 CONCLUSIÓN

Como hemos mencionado anteriormente, uno de los objetivos de este proyecto era ver cómo ha afectado la crisis económica-financiera que hay en España al sector de transporte de mercancías por carretera (CNAE 4941).

Previamente, hemos hecho un análisis del sector y su evolución desde el año 2005 hasta el año 2014. Una vez realizado esta investigación, nos hemos centrado en el análisis de los ratios económico-financieros.

A continuación, veremos los resultados que hemos obtenido de nuestro análisis para conocer la situación de este sector actualmente.

En primer lugar, podemos afirmar que la crisis económico-financiera ha afectado notablemente a este sector, haciendo disminuir el valor de la producción, el número de mercancías transportadas y el personal que trabaja en este sector.

En segundo lugar, centrándonos en los ratios económico-financieros, esta crisis ha afectado en mayor medida a las PYMES que a las grandes empresas. Es un sector bastante endeudado, pero que con la crisis se han reducido los ratios de endeudamiento en favor de una mayor autonomía financiera. Posiblemente, las restricciones de acceso a fuentes de financiación ajena durante la crisis las ha obligado a confiar más en sus fondos internos.

Las sociedades de este sector a partir del inicio de la crisis acumulan más liquidez. Este aumento de la acumulación de liquidez tiene mayor notoriedad en las PYMES,

que posiblemente intentan protegerse de las mayores restricciones de crédito que soportan.

En cuanto a la rentabilidad económica y financiera, la crisis también afectó haciendo disminuir sus valores, pero en los últimos años parece que empieza a recuperarse donde se encuentra en una rentabilidad económica cerca del 5% y una rentabilidad financiera cerca del 10%.

Con todos estos resultados, podemos decir que la crisis económica-financiera afectó en gran medida a este sector, pero parece que en los últimos años se está recuperando el sector de transporte de mercancías por carretera.

## 7 BIBLIOGRAFÍA

AMAT, O. (2008): *Análisis económico-financiero*. Editorial Gestión 2008.

ANAYA TEJERO, J.J., (2009). *El transporte de mercancías (Enfoque logístico de la distribución)*. Madrid: Esic Editorial.

CEOE, El sector de transporte y la logística en España 2013. Disponible en: [http://www.ceoe.es/resources/image/memorandum\\_sector\\_transporte\\_logistica\\_2013.pdf](http://www.ceoe.es/resources/image/memorandum_sector_transporte_logistica_2013.pdf).

COTO MILLÁN, P. y INGLADA LÓPEZ DE SABANDO, V (2007): *Impacto de la nueva economía sobre el transporte*. Primera edn. Fundacion BBVA / BBVA Foundation.

Definición de microempresa, pequeña empresa y mediana empresa. Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=URISERV%3An26026>.

Gedesco adelanta al sector del transporte en España 46 millones durante 2014. Disponible en: <http://www.expansion.com/agencia/efe/2014/12/29/20260623.html>.

INE: Instituto Nacional de Estadística. Encuesta anual de servicios. Disponible en: <http://www.ine.es/jaxi/menu.do?type=pcaxis&path=%2Ft10%2Fa102&file=inebase&L=0>.

Informe OTLE 2014-2015. Disponible en: [http://observatoriotransporte.fomento.es/NR/rdonlyres/86194B1E-887A-4C21-AC95-8F6F8227840B/129597/INFORME\\_OTLE\\_2014.pdf](http://observatoriotransporte.fomento.es/NR/rdonlyres/86194B1E-887A-4C21-AC95-8F6F8227840B/129597/INFORME_OTLE_2014.pdf).

Informe sobre el vehículo industrial en España, elaborado por la consultora IPC Research para ANFAC (2013). La crisis se lleva por delante a 20.000 empresas de transporte 2013. Disponible en: <http://www.abc.es/motor-reportajes/20131119/abc-crisis-lleva-delante-empresas-201311181411.html>.

Ministerio de fomento: Principales magnitudes del sector de transporte de mercancías por carretera. Disponible en: <http://www.fomento.gob.es/BE/?nivel=2&orden=05000000>.

PIB España. Disponible en: <http://www.datosmacro.com/pib/espana>.

ROMANI, M., (2014): La mora se reduce en todos los sectores, menos industria y transporte. Disponible en: <http://www.expansion.com/2014/09/19/empresas/banca/1411125734.html>.

RUS, G.D., CAMPOS, J. y NOMBELA, G., (2003): *Economía del transporte*. Barcelona: Bosch.

SABI. Disponible en: <https://sabi.bvdinfo.com/version-2016119/Home.serv?product=sabineo&setlanguage=es>.

Transforma: Informe del sector de transporte por carretera. Disponible en: <http://fundaciontransforma.es/Informes/Informe%20TTe%20por%20carretera.pdf>.

## ANEXO 1

### FÓRMULAS EMPLEADAS

- LIQUIDEZ Y SOLVENCIA

$$\text{RATIO DE LIQUIDEZ INMEDIATA} = \frac{\textit{Tesoreria}}{\textit{Pasivo Corriente}}$$

$$\text{RATIO DE TEST ACIDO} = \frac{\textit{Activo Circulante} - \textit{Existencias}}{\textit{Pasivo Liquido}}$$

$$\text{RATIO DE SOLVENCIA} = \frac{\textit{Activo Circulante}}{\textit{Pasivo Liquido}}$$

$$\text{RATIO DE FONDO DE MANIOBRA} = \textit{Activo Circulante} - \textit{Pasivo Corriente}$$

- AUTONOMÍA FINANCIERA Y ENDEUDAMIENTO

$$\text{AUTONOMIA FINANCIERA} = \frac{\textit{Fondos Propios}}{\textit{Pasivo Fijo} + \textit{Pasivo Liquido}}$$

$$\text{ENDEUDAMIENTO} = \frac{\textit{Pasivo Liquido} + \textit{Pasivo Fijo}}{\textit{Fondos Propios}}$$

$$\text{ENDEUDAMIENTO C/P} = \frac{\textit{Pasivo Liquido}}{\textit{Fondos Propios}}$$

$$\text{ENDEUDAMIENTO L/P} = \frac{\textit{Pasivo Fijo}}{\textit{Fondos Propios}}$$

- RENTABILIDADES

$$\text{RENTABILIDAD ECONÓMICA} = \frac{\textit{EBIT}}{\textit{Total Activo}}$$

$$\text{RENTABILIDAD FINANCIERA} = \frac{\textit{Resultado del ejercicio}}{\textit{Fondos Propios}}$$

$$\text{MARGEN} = \frac{\textit{EBIT}}{\textit{Ventas}}$$

$$\text{ROTACIÓN} = \frac{\textit{Ventas}}{\textit{Total Activo}}$$