



FACULTAD DE CIENCIAS DEL TRABAJO
GRADO EN RELACIONES LABORALES Y RECURSOS
HUMANOS

“ANÁLISIS MULTIDISCIPLINAR DE UNA EMPRESA DE
TRANSPORTE”

Trabajo Fin de Grado presentado por Miriam Segovia Mendoza, siendo el tutor del mismo el profesor Francisco Serrano Domínguez.

Vº. Bº. DEL TUTOR:

ALUMNA:

D. Francisco Serrano Domínguez

Dña. Miriam Segovia Mendoza

SEVILLA, JUNIO DE 2023



GRADO EN RELACIONES LABORALES Y RECURSOS HUMANOS

FACULTAD DE CIENCIAS DEL TRABAJO

TRABAJO FIN DE GRADO

CURSO ACADÉMICO: 2022 – 2023

TÍTULO:

ANÁLISIS MULTIDISCIPLINAR DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE

AUTORA:

MIRIAM SEGOVIA MENDOZA

TUTOR:

D. FRANCISCO SERRANO DOMÍNGUEZ

DEPARTAMENTO:

CONTABILIDAD Y ECONOMÍA FINANCIERA

RESUMEN:

En este Trabajo Fin de Grado se ha realizado un análisis multidisciplinar de la situación económico-financiera actual de la empresa “Materiales de construcción y transporte Endrina, S.L.” y de cómo ha sido su evolución en los últimos cinco años. Para ello, hemos contextualizado la empresa y observado cómo la misma interactúa en su sector. Seguidamente, mediante el análisis de sus Cuentas Anuales hemos obtenido información clave para determinar la situación, tanto económica como financiera, de la empresa en cuestión. A continuación, analizamos la responsabilidad social corporativa, centrándonos en el medioambiente y los grupos que actúan principalmente con la empresa (clientes y trabajadores), y por último con todos estos datos, hemos realizado un análisis DAFO y CAME como consecuencia de todo lo anterior que, junto a las conclusiones finales, tienen el fin de resultar provechoso para la directiva de la empresa y que este análisis pueda ayudar en cierta medida a la hora de tomar decisiones en las que se tengan que tener en cuenta los datos que hemos analizado a lo largo del trabajo.

ABSTRACT:

In this Final Degree Project, we have carried out a multidisciplinary analysis of the current situation of the company “Materiales de Construcción y Transporte Endrina, S.L.” and how it has evolved over the last five years. To do this, we have contextualized the company and the way it interacts in its sector of activity. Then, by analyzing the Annual Accounts of that company, we are going to determine its economic and financial situation, followed by an analysis of the corporate social responsibility, looking in depth at the environment, customers, and employees. With all these details, we develop a SWOT analysis accompanied by a CAME analysis to supplement the previous one.

Beside all this information obtained we have made some conclusions and suggestions to be fruitful for decision making within the company

PALABRAS CLAVE:

Análisis financiero, análisis económico, cuentas anuales, ratios, rentabilidad, situación financiera, transporte.

ÍNDICE

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN.....	1
1. MOTIVACIÓN.....	1
2. OBJETIVOS.....	1
3. METODOLOGÍA.....	2
CAPÍTULO II. SOBRE LA EMPRESA Y SU ENTORNO	3
4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN EMPRESARIAL.....	3
4.1. ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LA EMPRESA.....	3
4.2. ANÁLISIS MACROECONÓMICO.....	4
4.2.1. <i>INTRODUCCIÓN AL SECTOR DEL TRANSPORTE</i>	4
4.2.2. <i>¿QUÉ ES EL TRANSPORTE?</i>	5
4.2.3. <i>IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE EN LA ECONOMIA</i>	7
4.3. ANÁLISIS MICROECONÓMICO.....	16
4.3.1. <i>CLIENTES OBJETIVOS</i>	16
4.3.2. <i>COMPETENCIA</i>	18
CAPÍTULO III. ANÁLISIS DE LAS CUENTAS ANUALES	21
5. ANÁLISIS DE LAS CUENTAS ANUALES DE LA EMPRESA	21
5.1.1. <i>ANÁLISIS DE LA LIQUIDEZ</i>	23
5.1.2. <i>ANÁLISIS DE LA SOLVENCIA</i>	29
5.1.3. <i>ANÁLISIS DE LA RENTABILIDAD</i>	32
CAPÍTULO IV. RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA	37
CAPÍTULO V. ANÁLISIS DAFO Y CAME	41
CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	47
6. CONCLUSIONES	47
7. RECOMENDACIONES	49
BIBLIOGRAFÍA.....	51

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

1. MOTIVACIÓN.

La gestión de una empresa no es tarea fácil y en ella incurren muchos factores externos e internos que hay que tener en cuenta a la hora de tomar decisiones. Esta toma de decisiones debe tener como principal objetivo el garantizar la supervivencia de la empresa y de todos aquellos que se nutren de su actividad y una vez esto se alcance, tratar de expandir horizontes y aumentar su tamaño, empleados, volumen de negocios...

Es por ello por lo que he decidido realizar este análisis multidisciplinar sobre la empresa Materiales de construcción y transporte Endrina, S.L (*en adelante, Endrina, S.L.*) ya que es una pequeña empresa familiar que ha ido aumentando su tamaño paulatinamente, para analizar cuál es su situación actual y cómo ha sido la evolución en estos últimos años, si la labor de los mandos superiores de la misma está siendo efectiva y en qué aspectos destaca o no en su sector.

2. OBJETIVOS.

Estableceremos un análisis exhaustivo de la situación económico-financiera de Endrina, S.L., para lo que es importante situar a la empresa el entorno en el que se desarrolla su actividad y cómo se desenvuelve en él.

Para ello, tenemos que alcanzar unos objetivos más específicos, como son establecer la situación financiera tanto a corto como a largo plazo y la rentabilidad económica y financiera.

Esto lo realizaremos a partir del Balance de situación, la Cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria de las Cuentas Anuales, a partir de distintos indicadores cuyo resultado será comparado con la media del sector para ver si esta empresa evoluciona a la par que el mismo y si tiene valores parecidos a la media, mejores o peores.

Además, es importante definir la responsabilidad social empresarial que lleva a cabo ya que esta nos muestra cómo la actividad desarrollada afecta a los usuarios del entorno y al medioambiente.

Con todo esto, el objetivo principal de este Trabajo de Fin de Grado es realizar un trabajo de consultoría a la empresa, a partir de haber establecido cuál es la situación económico-

financiera de la empresa, si es rentable o no y si actúa en armonía con el sector, para que el mismo pueda ayudar en la medida de lo posible a la toma de decisiones por parte de la directiva de la empresa y así, si cabe, tratar de aportar observaciones que se tengan en cuenta a la hora de la gestión empresarial.

3. METODOLOGÍA.

Para la consecución de los objetivos planteados, hemos contado con la total entrega de la empresa, la cual nos ha ofrecido toda la ayuda que hemos necesitado para el desarrollo de este trabajo.

Por un lado, hemos llevado a cabo distintas entrevistas con los directivos de Endrina, S.L. para poder obtener información que nos ha resultado de interés, conocer su historia, evolución y forma de gestionar la empresa de primera mano; además de proporcionarnos las cuentas anuales de la empresa para poder realizar un análisis en el aspecto económico.

Nos han facilitado las Cuentas Anuales del periodo que abarca desde 2017 hasta este último año 2022 para poder realizar así un profundo análisis de la situación de la empresa y ver su evolución a lo largo de los años, lo que nos ha ofrecido una visión muy completa de la situación económica-financiera de la empresa a través de distintas ratios e indicadores.

Por otro lado, para poder trabajar más fácilmente con los documentos de las Cuentas Anuales, hemos volcado la información del Balance de situación y de la Cuenta de pérdidas y ganancias en un Excel que se aportará como “ANEXO I” en el cual se han calculado todos los indicadores necesarios para estimar la situación empresarial y su evolución a lo largo de estos años de estudio.

Además, para poder establecer si se encuentra en una posición favorable o no, llevamos a cabo una comparativa constante entre la situación de Endrina, S.L. con los resultados de las ratios del sector a partir de la información proporcionada por la Central de Balances del Análisis Económico-Financiero de la Empresa Española para el sector en el que se desenvuelve la empresa objeto de este trabajo.

CAPÍTULO II. SOBRE LA EMPERESA Y SU ENTORNO

4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN EMPRESARIAL.

4.1. ORÍGEN Y EVOLUCIÓN DE LA EMPRESA.

Materiales de construcción y transporte Endrina, S.L. es una empresa familiar que se constituyó como Sociedad Limitada en octubre del año 1998 en el Registro Mercantil de Sevilla.

Su domicilio social sita en Bormujos, Sevilla, aunque sus principales instalaciones las encontraremos en el Polígono Industrial PIBO, en la localidad vecina de Bollullos de la Mitación, donde se encuentra la nave con las oficinas, el taller para el mantenimiento de los vehículos y un solar anexo donde está la maquinaria propiedad de la empresa.

Endrina, S.L. es una empresa familiar cuya composición societaria es de 4 participaciones, cada una del 25% del capital social de la entidad, las cuales pertenecen a tres hermanos y a su padre,

Pese a que Endrina S.L. se constituyó en el año 1998, la actividad que desarrolla la misma comenzó años antes por parte de D. José Endrina, el padre de la familia, que había estado trabajando en el extranjero durante los años 80, en una empresa internacional, transportando los materiales necesarios para la construcción de la red de carreteras de Libia.

Cuando este volvió a España decidió seguir trabajando en el mismo sector, por lo que comenzó a desarrollar esta actividad por cuenta propia y, aunque se presentaron diferentes dificultades (como por ejemplo la crisis tras la EXPO'92, que aunque trajo grandes oportunidades y una expansión de la economía de nuestra ciudad, también hubo muchos impagos y esto supuso un lastre para el desarrollo muchas empresas), consiguió superarlas y finalmente constituir la empresa a partir del trabajo anterior que había desarrollado.

Todos los hijos comenzaron así también a trabajar en la empresa y desarrollar diversas actividades dentro de la misma, hasta que, a día de hoy, el hermano mayor es el responsable máximo de la empresa y encargado de la organización del trabajo, el mediano es el responsable del taller y mantenimiento de vehículos, aunque ambos, además de estas funciones, realizan funciones de transporte cuando es preciso; y la menor de los tres es la

que desarrolla las tareas de administración y documentación. Junto a ellos tres, la empresa cuenta con una plantilla media de 20 trabajadores en el último año.

Desde sus inicios, y hasta día de hoy, la actividad principal que desarrolla Endrina, S.L. es el transporte al por mayor de los materiales necesarios para la construcción de carreteras, en concreto, asfalto y áridos, con semirremolques bañera.

Sin embargo, a medida que han pasado los años, han tenido la oportunidad de ofrecer más servicios a sus clientes, por lo que amplían su línea de servicios, para lo que se comienza a adquirir diferentes tipos de maquinaria que sirven para realizar movimientos de tierras, diversos trabajos relacionados con la adecuación de espacios como caminos en el campo (esto se realiza con máquinas retro-mixtas, rulos tándem, niveladoras, giratorias...).

Por lo tanto, Endrina S.L. es una empresa que tiene una línea principal de actividad desde sus inicios, que es el transporte al por mayor de asfalto y áridos, aunque con el paso de los años ha conseguido ampliar su gama de servicios hasta poder ofrecer a sus clientes la facilidad de que, tanto el transporte de los materiales necesarios, como todas las actividades anexas a la obra que se esté llevando a cabo, lo abarcan ellos mismos y así estos no tienen que depender de más de una empresa para realizar todas estas actividades previas y de adecuación, como pueden ser el movimiento de tierras, la retirada de la misma, aplanar terrenos, etc.

4.2. ANÁLISIS MACROECONÓMICO.

4.2.1. INTRODUCCIÓN AL SECTOR DEL TRANSPORTE

Un análisis macroeconómico nos permitirá situar el sector en el que actúa la empresa y cómo este contribuye a la economía de nuestro país. Esta empresa se encuentra dentro del sector servicios, un sector muy heterogéneo que engloba todas las actividades que prestan servicios a los ciudadanos para satisfacer sus necesidades.

Dentro del sector del transporte, nos podemos encontrar dos tipos según su naturaleza: *privado*, que hace referencia al desplazamiento realizado por particulares con finalidades individuales; o de *servicio público*, que es en el que nos centraremos a lo largo del trabajo ya que es el que se realiza por cuenta ajena y por una cantidad económica.

4.2.2. ¿QUÉ ES EL TRANSPORTE?

El transporte es, en sentido literal es la actividad que traslada personas o bienes de un lugar a otro; facilita la movilidad y accesibilidad a muchos territorios y es muy importante para el desarrollo económico del país (*El transporte: Concepto, características, funciones y clases de transportes*, s. f.). Esta actividad se puede llevar a cabo por medio terrestre, aéreo o marítimo.

El transporte cumple con muchas funciones, entre las que nos podemos encontrar la satisfacción de las necesidades de desplazamiento de personas, materiales o mercancía; la comunicación ágil entre distintos puntos del territorio nacional, comunitario o intracomunitario o la generación de riqueza y de una importante cantidad de puestos de trabajo.

Además, facilita la movilidad laboral y la libre circulación de personas y bienes en el territorio tanto nacional como de la Unión Europea.

CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA:

España cuenta con una extensa red ferroviaria, de carreteras, de puertos y aeropuertos a lo largo del territorio nacional a través de las cuales se desarrolla esta actividad, por lo que es fundamental que dichas infraestructuras se encuentren en un estado óptimo para el correcto funcionamiento de los distintos medios de transporte.

Respecto al desarrollo, ampliación y mantenimiento de las distintas infraestructuras, cabe destacar la descentralización de las competencias en esta materia y por ello juega un papel muy importante el listado de competencias atribuidas exclusivamente al estado que establece el artículo 149 de la Constitución Española, ya que en su apartado 20º nos establece que serán competencia exclusiva del mismo los puertos y aeropuertos de interés general y por otro lado, en el apartado 21º, los ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma. Por lo que, en estos casos, será responsabilidad del Gobierno central, aunque no todas las infraestructuras cumplen estas características, por lo que habrá que atender a la posibilidad de adquirir competencias en esta materia por parte de las comunidades autónomas como prevé el artículo 148.

Este establece la posibilidad de la gestión de los ferrocarriles y carreteras que se desarrollen íntegramente por el territorio de la comunidad autónoma en cuestión, a la vez que las obras públicas que se desarrollen en ellas, por lo que esto puede generar

desigualdad entre las distintas comunidades autónomas ya que estará en la decisión de cada gobierno autonómico la inversión que se realiza en obras públicas para mantener, mejorar o ampliar la red terrestre de infraestructuras para el transporte.

Por otro lado, España destaca por ser uno de los países, a nivel mundial, que mayor red de autovías y autopistas posee; en concreto, ocupa el tercer puesto solo detrás de China y Estados Unidos; desde 1990, España ha conseguido triplicar la longitud de sus redes de vías de alta capacidad hasta ocupar dicho puesto (Juan Carlos Payo, 2015).

El transporte por carretera, en el cual nos centramos a lo largo del trabajo, presenta ventajas e inconvenientes derivados de su utilización para el transporte de mercancía.

Una de las ventajas más importantes, es la flexibilidad que ofrece frente a otros medios de transporte ya que, por un lado, se adapta más fácilmente a las demandas, entre otros motivos, por la extensa red de carreteras que posee nuestro país y que a su vez permite realizar un servicio “puerta a puerta”; y, por otro lado, juega con la libertad de horarios ya que no precisan, como otros medios de transporte, de horas determinadas para realizar viajes.

Sin embargo, también presenta ciertos inconvenientes frente a otros medios de transporte, como puede ser su capacidad limitada, ya que esta debe atender al tamaño de los vehículos de los que disponga la empresa en cuestión, su alta siniestralidad en comparación con la generada en el transporte aéreo, marítimo o ferroviario y la dificultad de una aproximación de los costes que asumirá la empresa por el cambio constante de los precios del combustible necesario para el funcionamiento de los vehículos (además de su alta contaminación).

Otra característica muy importante son los desequilibrios que encontramos a lo largo del territorio nacional, como puede ser el nivel de población de las distintas comunidades autónomas, ya que por ejemplo respecto al transporte público de pasajeros, ciudades como Madrid o Barcelona precisan de un servicio mucho más amplio y frecuente para evitar el colapso en horas determinadas del día que por ejemplo Huelva o Murcia; y por otro lado, respecto al transporte de mercancías, ciudades con más tejido industrial precisarán de más empresas dedicadas a ello para poder trasladar su producción a los distintos clientes que otras ciudades que quizás requieran más de transporte turístico.

Como veremos posteriormente, en España, el transporte por carretera es el predominante en nuestro país, ya sea de pasajeros o de mercancías, frente a los otros medios de

transporte ya que, como se ha desarrollado anteriormente, este presenta ventajas para sus usuarios que otros medios no pueden ofrecer.

4.2.3. *IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE EN LA ECONOMIA*

CANTIDAD DE EMPRESAS QUE COMPONEN EL TRANSPORTE

El número de empresas activas en nuestro país lo podemos encontrar en el Directorio Central de Empresas (*DIRCE*), un informe estadístico elaborado por el Instituto Nacional de Estadística (*INE*), donde se recogen las empresas activas en el ámbito nacional, de comunidad autónoma o provincial según distintos parámetros de los que nos centraremos en el que las distingue según la actividad principal que desarrollan.

En el último año, 2022, había un total de 165.775 empresas activas cuya actividad principal se engloba en el transporte terrestre y por tubería; y tomando como referencia este grupo, el transporte de mercancía por carretera y servicios de mudanza supone el 38% de las empresas de transporte terrestre.

La evolución de las empresas activas en este sector según la actividad principal de las mismas, es decir, según el CNAE-2009, que es la Clasificación Nacional de Actividades Económicas y se utiliza para identificar la actividad principal que realiza una empresa o autónomo es la siguiente:

TABLA 1. Nº EMPRESAS ACTIVAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRANSPORTE TERRESTRE Y POR TUBERÍA	165.990	166.261	160.438	165.575	164.512	165.775
TRANSPORTE DE MERCANCÍA POR CARRETERA	103.795	103.773	100.355	103.263	102.848	103.736

Fuente: elaboración propia con los datos del DIRCE – INE. Unidad: Nº empresas.

Si nos centramos en los últimos datos disponibles del año 2022, donde había un total de 165.775 empresas dedicadas al transporte terrestre, cabe destacar que, de esas empresas, alrededor de un 63% de las mismas están clasificadas más específicamente a la actividad

del transporte de mercancías, por lo que esta actividad será muy influyente en cuanto al descenso o incremento del número de empresas dedicadas al transporte terrestre.

Por otro lado, atendiendo a los datos proporcionados por el INE respecto de cada comunidad autónoma, en Andalucía, durante los años de estudio (2017 – 2022), se mantienen en una media de 15.465 empresas activas afectas al transporte de mercancía por carretera, solo por debajo de Cataluña, siendo la segunda comunidad más importante para esta actividad en lo que número de empresas activas se refiere. Por lo que, las empresas cuyo domicilio social se encuentra en Andalucía suponen en torno al 15% de las empresas dedicadas a este tipo de transporte respecto del total nacional.

Este dato es importante ya que refleja la preponderancia del transporte de mercancía por carretera, lo que puede estar relacionado con las distintas ventajas que presenta este medio frente a otros como se ha comentado anteriormente.

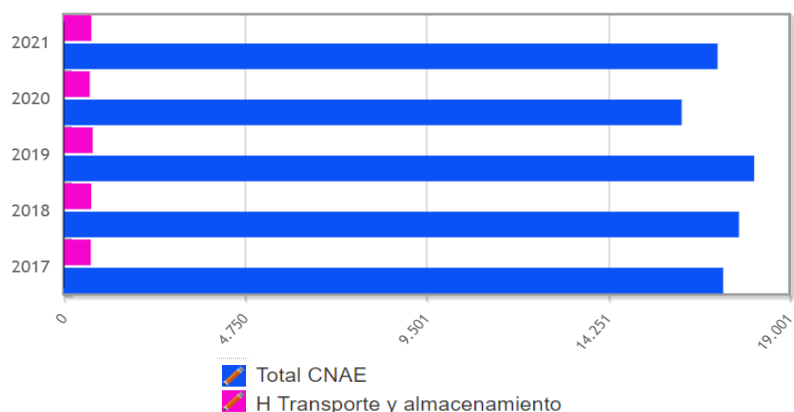
Además, en cuanto a los requisitos para la constitución de las mismas estos son más sencillo ya que, al margen de los distintos trámites burocráticos y administrativos que supone, este tipo de empresas no precisan de infraestructuras complejas como aeropuertos, vías de ferrocarril o puertos, simplemente almacenes o centros logísticos donde resguardar el material y los distintos vehículos que posea, además de que la cualificación de los trabajadores que se requiere para trabajar es más asequible que la que requieren por ejemplo los pilotos de avión.

NÚMERO DE TRABAJADORES A LOS QUE OCUPA EL TRANSPORTE

Otro de los datos más relevantes para observar el nivel de contribución del sector del transporte a la economía de nuestro país es el número de personas empleadas en el mismo. Para la obtención de estos datos, he utilizado la base de datos disponible en la página web del Instituto Nacional de Estadística (*INE*); la ocupación se ofrece dividida según el CNAE-2009.

En este apartado estudiaremos el número de puestos de trabajo de personas asalariadas que pertenecen al sector del transporte y almacenamiento en primer lugar respecto del total de las actividades, y a continuación, los puestos correspondientes según la clase de medio de transporte: terrestre, marítimo y aéreo.

GRÁFICO 1. TRABAJADORES EMPLEADOS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE RESPECTO DEL TOTAL DE ACTIVIDADES



Fuente: elaboración propia con los datos de proporcionados por el INE.

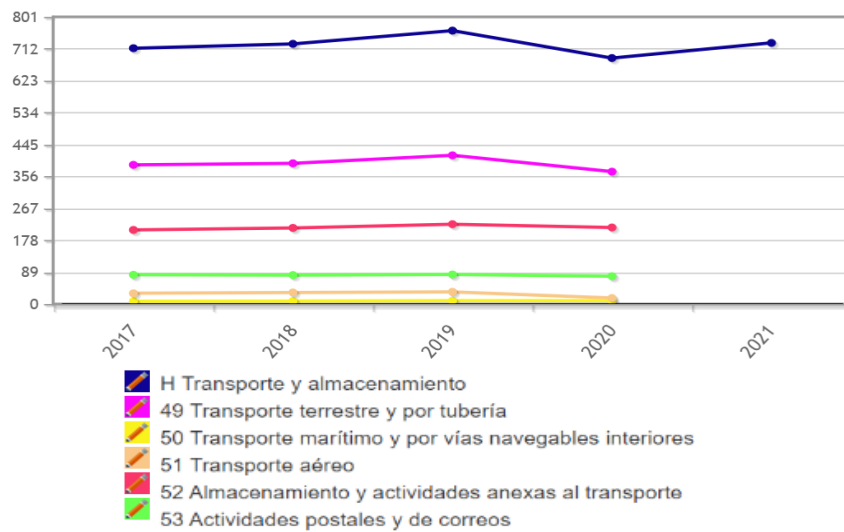
Unidad: miles de personas.

Este primer gráfico hace referencia al número de personas asalariadas por el total de las actividades económicas en nuestro país y a las incluidas en la sección del transporte y almacenamiento.

La ocupación del sector del transporte es relativamente baja ya que solo supone, durante los años de estudio, entorno al 4% del total de asalariados en nuestro país, pero hay que tener en cuenta que la clasificación nacional de actividades económicas está muy dividida (en secciones, divisiones, grupos y clases) por lo que la contribución individual de cada actividad no será demasiado relevante respecto del total de actividades, aunque haya algunas muy importantes para nuestra economía, como puede ser la construcción o la hostelería que suponen una media de un 6 y un 8 por ciento, respectivamente, de los puestos de trabajo en nuestro país.

A continuación, la siguiente tabla muestra la contribución de cada división de la sección del transporte y almacenamiento: transporte terrestre, marítimo y aéreo y las actividades postales y anexas al transporte:

GRÁFICO 2. TRABAJADORES EMPLEADOS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR MEDIO DE TRANSPORTE



Fuente: elaboración propia con los datos de proporcionados por el INE. Unidad: miles de personas.

Es interesante ver como el transporte terrestre y por tubería es el que marca la tendencia de crecimiento o no de la línea correspondiente a la sección del transporte y almacenamiento ya que, como podemos observar, ambas crecen y decrecen de forma similar en los mismos años, por ser la actividad preponderante dentro del sector.

Esta tendencia, se ve más marcada en la línea relativa al total de la actividad ya que esta es resultado de todas las

También se puede observar en la gráfica que otra de las actividades más importantes dentro de este sector y que es fundamental para el buen funcionamiento del transporte, sea cual sea el medio, es el almacenamiento y las actividades anexas al mismo, en resumen, todo lo que abarca la logística necesaria para el desarrollo de la actividad del transporte, ya sea de mercancías o de pasajeros. Por ejemplo, para un correcto transporte de mercancías es necesaria una ordenación previa de las mismas para establecer rutas lo más eficientes y eficaces posibles para que así las empresas no generen gastos innecesarios, y ese tipo de actividades y centros logísticos donde se llevan a cabo, son inherentes a la actividad de transporte en sí.

Por lo tanto, podemos llegar a la conclusión de que, aunque para la economía nacional el transporte y almacenamiento no suponga una aportación demasiado importante, ya que hay actividades que contribuyen con un porcentaje mayor de personas ocupadas, si nos

centramos en esta misma sección y analizamos las clases que hay dentro de ella, observamos que el transporte por carretera es la actividad más importante en cuando a empleo se refiere ya que supone en torno al 54% de las personas ocupadas en este sector, seguida de las actividades anexas necesarias para su correcto funcionamiento con un 30,6% aproximadamente; y finalmente el transporte marítimo y aéreo tienen un papel residual ya que ambas en conjunto suponen apenas un 5,7% de las personas ocupadas dentro de este sector.

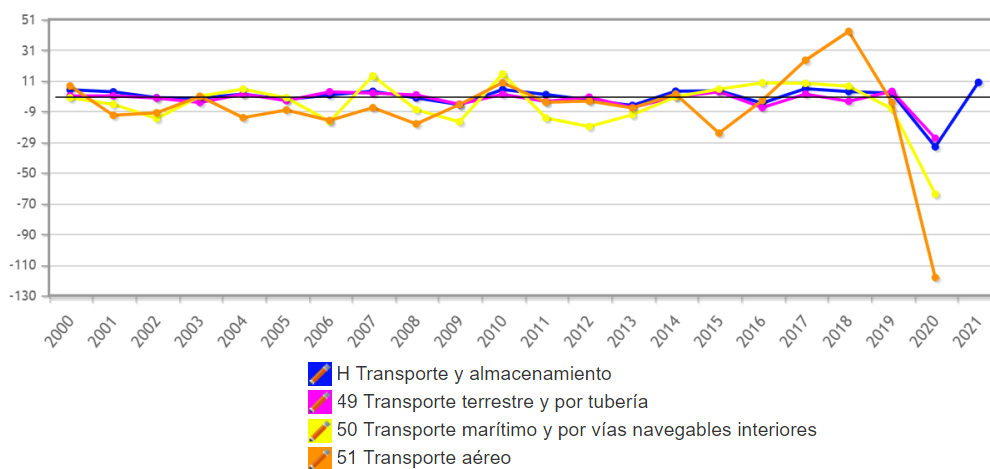
LA RIQUEZA QUE APORTA EL TRANSPORTE

Otra de las variables que mide la importancia económica de la actividad del transporte es el Valor Añadido Bruto (en adelante, *VAB*), que es una magnitud macroeconómica que mide el valor creado por el conjunto de bienes y servicios de un país sin contar los impuestos indirectos y consumos intermedios, para así evitar las duplicaciones; en resumen, se puede calcular como la diferencia entre valor final de la producción y el valor necesario que hemos utilizado para esa producción (outputs – inputs). (López, 2020)

Tiene una relación muy estrecha con el Producto Interior Bruto (en adelante, *PIB*) ya que, en este caso, esta otra magnitud macroeconómica es la que refleja la producción total de un territorio y mide la riqueza y capacidad económica de un país o territorio y nos permitirá conocer el crecimiento o decrecimiento económico. (Arias, 2021)

En el siguiente gráfico, se muestra la variación anual del Valor Añadido Bruto según el medio de transporte desde el año 2000 hasta el 2020 en cada clase de transporte, y hasta el 2021 en el grupo del transporte y almacenamiento:

GRÁFICO 3. VALOR AÑADIDO BRUTO DEL SECTOR DEL TRANSPORTE



Fuente: elaboración propia con los datos de proporcionados por el INE. Unidad: tasa.

Como observamos, a lo largo de los años, el transporte terrestre es el medio que menos cambios ha sufrido, manteniendo una variación anual muy leve, incluso durante la crisis del año 2008 y los años posteriores, por lo que vemos que en una mala época para la economía española esta actividad continuó siendo indispensable para el desarrollo de la misma y mantuvo su VAB.

Por otro lado, en lo que se refiere a la crisis ocasionada por la pandemia del COVID-19, es cierto que todos los medios de transporte han sufrido una variación negativa muy importante ya que una de las medidas para la contención de la misma fue la limitación de la libre circulación por los distintos territorios, tanto nacional como internacionalmente, aunque una vez más, es el transporte por carretera el que menos variación negativa sufre respecto al transporte aéreo o marítimo. Esto puede deberse a que, en concreto el transporte por carretera, ya sea de mercancías o de pasajeros, es el más común para en España, y el aéreo o marítimo son más utilizados para el traslado de personas o mercancías a otros países o territorios más lejanos a los que sea más accesible por estos medios; y esto es lo que estuvo especialmente restringido, la comunicación entre distintos territorios.

Por su parte, el transporte aéreo sufre una gran variación positiva a partir del año 2015 hasta el 2018, alcanzando una tasa de variación de 43,13 respecto del año anterior; mientras que en la crisis del COVID-19 es el que mayor variación negativa sufre, cayendo hasta una tasa de -118,20, ya que como hemos comentado anteriormente, el transporte entre distintos países (para lo que el medio aéreo es el más utilizado).

Por último, como venimos observando hasta el año 2020, la tasa de variación del transporte por carretera ha ido de la mano con la del grupo del transporte y almacenamiento en general, por lo que podemos intuir que, en los datos de 2021 para esta clase de transporte, se verá reflejada una variación positiva para su respectiva tasa, al igual que en los demás medios de transporte, aunque en estos será menor esta variación.

RELEVANCIA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍA POR CARRETERA (POR LAS TONELADAS TRANSPORTADAS)

Como se ha expuesto anteriormente, el transporte en general, tanto de mercancías como de personas, juega un papel muy importante en nuestra economía, pero en concreto el transporte por carretera, tanto de mercancías como de viajeros, es el predominante frente

al ferroviario, aéreo o marítimo. Esto lo podemos apreciar a través de los datos que nos proporciona mayoritariamente el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante, *Ministerio de Transporte*).

Es el transporte de mercancía por carretera el más importante frente al ferroviario, aéreo o marítimo debido a la relación de toneladas – kilómetro de mercancías transportadas por este medio, y lo podemos comprobar a través de los datos que ofrece el Ministerio de Transportes en el Informe Anual del Observatorio de Transporte y Logística en España en su décima edición (en adelante, *OTLE 2022*). En concreto, la siguiente tabla hace referencia a la evolución del transporte interior total de mercancías por modo de transporte:

TABLA 2. TONELADAS TRANSPORTADAS POR MEDIO DE TRANSPORTE

	2007	2020	2021	Var. 2021/ 2020	Var. 2021/ 2007
Carretera (EPTMC)	2.353.352	1.391.430	1.541.099	+10,8 %	-34,5 %
Ferroviario (OFE)	26.859	17.681	20.049	+13,4 %	-25,4 %
Aéreo (AENA)	102	49	56	+15,3 %	-45,0 %
Marítimo (Puertos del Estado)	49.597	45.074	48.223	+7,0 %	-2,8 %

Fuente: OTLE 2022 – Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Unidad: miles de toneladas.

Como podemos observar, el transporte por carretera es el preponderante en cuanto al transporte de mercancía ya que, aun siendo el modo que sufre una de las variaciones negativas más grandes en 2021, teniendo en cuenta como año base el 2007, con una caída del -34,5% en 2021 respecto al 2007, soporta un 95,8% de las toneladas totales interiores de mercancía transportadas en dicho año.

Respecto a la variación realizada en el último año del estudio 2021/2020, todos los modos de transporte experimentan un incremento en la cantidad de toneladas transportadas, siendo el transporte aéreo el que mejor se comporta con un 15,3% de aumento frente al 10,8% que sufre el transporte por carretera. Sin embargo, aun siendo los datos relativos del transporte aéreo los mejores en la comparativa de estos años, su aportación en el transporte interior de mercancías sigue siendo mínima y pese a esta variación positiva, es el modo de transporte al que más le está costando volver a los valores de referencia del año 2007.

TABLA 3. EVOLUCIÓN DE LAS TONELADAS TRANSPORTADAS POR SECTORES

	VAR. 2018/2017	VAR. 2019/2018	VAR. 2020/2019	VAR. 2021/2020
CARRETERA (EPTMC¹)	+ 4,6%	+ 4,66%	- 4,8%	+ 10,8%
FERROVIARIO (OFE²)	+ 1,7%	- 11,07%	- 17,9%	+ 13,4%
AÉREO (AENA³)	- 0,2%	- 9,39%	- 17,5%	+ 15,3%
MARÍTIMO (Puertos Del Estado)	+ 0,2%	- 0,20 %	- 12,5%	+ 7,0%

Fuente: elaboración propia con los datos de la OTLE 2019, 2020, 2021 y 2022.

Unidad: %.

Como podemos observar a lo largo de estos años, ha sido el transporte de mercancía por carretera el que mejor variación ha tenido todos los años, siendo este positivo y constante, a excepción del año 2020, que aunque sean cifras negativas, este medio de transporte es el que menor disminución experimenta en la cantidad de toneladas transportadas respecto del año anterior.

Esta disminución generalizada en el transporte de mercancías (aunque pudo verse también una fuerte disminución en el transporte de pasajeros) se debe a la crisis ocasionada por la pandemia del COVID-19, ya que se establecieron fuertes restricciones a lo largo del año para la contención de la misma que afectaron principalmente a la libertad de movilidad y a la producción de muchas empresas que no fueron consideradas servicio esencial y por ello tuvieron que hacer un parón en su actividad.

En este caso, el transporte de mercancías (tanto por carretera como por cualquier otro medio) fue considerado como servicio esencial ya que así se garantizaba el

¹ Encuesta Permanente del Transporte de Mercancía por Carretera

² Observatorio del Ferrocarril en España

³ Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

abastecimiento a la población, aunque igualmente se tomaron medidas de prevención para los trabajadores del transporte como pudo ser la limitación de los ocupantes de una cabina. Pese a la variación negativa generalizada en 2020, podemos observar que la variación que se da en 2021 respecto del año anterior es positiva en todos los casos, aunque es solo el transporte por carretera el medio que consigue revertir esa pérdida de toneladas transportadas e incluso las supera las en dicho año respecto a las de 2019 y años anteriores:

TABLA 4. TONELADAS TRANSPORTADAS POR CARRETERA

	2017	2018	2019	2020	2021
CARRETERA (EPTMC)	1.335.365	1.396.224	1.461.425	1.391.430	1.541.099

Fuente: elaboración propia con los datos de la OTLE 2019, 2020, 2021 y 2022.

Unidad: miles de toneladas.

Por lo tanto, como podemos observar con los datos proporcionados por los Informes del OTLE del Ministerio de Transporte a lo largo de los años, el transporte de mercancía interior por carretera tiene el mayor peso del sector y es el que, en general, mejor se ha comportado en los últimos años en lo que se refiere a la evolución de la cantidad de mercancías transportadas y el que mejor se ha recuperado de la crisis del COVID-19 aunque no ocupa el primer puesto en cuanto a la recuperación con los valores de referencia de 2007, puesto que ocupa el transporte marítimo ya que este fue también el menos afectado por la crisis de dicho año y es por ello el que más cerca está de volver a obtener las mismas cifras que aquel año (tan solo con un -2,8% de variación entre 2021 y 2007).

Gracias a estos datos ofrecidos por el OTLE a lo largo de los últimos años, podemos observar la evolución del transporte por carretera (en concreto, el de mercancías) y así entender que sea la red de carreteras de nuestro país la infraestructura para el transporte más desarrollada frente a la ferroviaria, marítima o aérea, además de que es la más utilizada para el desplazamiento particular e individual de la población española (el Ministerio de Transporte nos indica que el transporte interurbano de pasajeros por carretera, en 2021, alcanzó la cifra de 352.627 millones de viajeros-kilómetro lo que supone un 90% del total de los pasajeros de nuestro país).

4.3. ANÁLISIS MICROECONÓMICO.

Una vez analizado el entorno macroeconómico en el que se desenvuelve la empresa, procederemos a estudiar el microeconómico, es decir, los factores que afectan directamente a la empresa como los clientes, proveedores y la competencia.

4.3.1. CLIENTES OBJETIVOS

Como hemos comentado anteriormente, Endrina S.L. tiene como actividad preponderante el transporte de materiales necesarios para el desarrollo de obras civiles como la construcción y mantenimiento de carreteras principalmente, aunque también lo realiza para la primera fase de muchas obras, tanto las actividades necesarias para el movimiento de tierra como para la cimentación de edificaciones y adecuación de caminos y espacios rurales.

Sus clientes objetivos son sobre todo empresas privadas que se dedican a la construcción, aunque la mayoría de ellas trabajan a su vez con distintas administraciones públicas a todos los niveles. Por otro lado, Endrina S.L. también trabaja directamente con administraciones públicas a través de licitaciones, sobre todo con los ayuntamientos de la provincia de Sevilla y Huelva.

Algunos ejemplos de los clientes con los que trabaja esta empresa son el Grupo Eiffage, que es una empresa francesa que opera en España y trabaja con administraciones públicas, lo que le repercute directamente a la hora del cobro de los servicios prestados, cosa que analizaremos en adelante.

Otro de sus mayores clientes es la empresa sevillana Firme y Asfaltados del Sur, S.L. (FAS), que se dedica a la gestión y ejecución de todo tipo de obras y construcciones, ya sean públicas o privadas, actividad para la que necesita del transporte de los materiales y realizar los correspondientes movimientos de tierra.

Endrina S.L. desarrolla su actividad principalmente en las provincias de Sevilla y Huelva, realizando trabajos en sitios más lejanos de una forma muy puntual. Esto se debe a que:

- Por un lado, como hemos comentado anteriormente, el fundador de la empresa tuvo que trabajar en el extranjero y, por ende, no podía ver regularmente a su familia, por lo que cuando se instaló en España de nuevo y constituyó la empresa, uno de sus objetivos era también que todos los trabajadores duerman en casa todos

los días, ya que el de primera mano supo lo que era no vivir con su familia durante años y no quería eso para sus trabajadores.

- Por otro lado, si nos centramos en el ámbito público, gracias al volumen de negocio que les aportan los clientes privados, pueden permitirse el acogerse solo a las licitaciones de los ayuntamientos de las provincias de Sevilla y Huelva, aunque puedan hacerlo a las de toda España.

Además, como ya sabemos, esta empresa se dedica al transporte al por mayor de todos estos materiales por lo que, sus clientes son empresas que vayan a realizar una obra de un cierto tamaño, no prestan servicios a particulares ya que sus maquinarias son de grandes dimensiones.

Sin embargo, aunque tengan maquinaria de gran tamaño, también disponen de una variedad de ellas de menor tamaño para poder realizar trabajos en lugares que son menos accesibles para un camión de grandes dimensiones, como, por ejemplo, podemos observar en las siguientes imágenes, el semirremolque bañera de menor tamaño del que disponen y que, en esta ocasión se utiliza en una obra pública en el centro de Sevilla, concretamente para la reparación del pavimento de la plaza de San Francisco:

IMAGEN 1. TRABAJOS DE MEJORA DEL ASFALTO EN SEVILLA



Fuente: Twitter (@RawLeone)

Por otro lado en cuanto al transporte al por menor de materiales para obras de pequeño tamaño (como pueden ser ladrillos, cemento...) no les interesa, ya que, como desde un primer momento se han dedicado al transporte al por mayor, toda su estructura y maquinaria está orientada a ello y cambiarlo le supondría un coste demasiado grande que no les compensa ya que, para esta actividad, además de otro tipo de maquinaria, necesitaría disponer de un polvero, cosa que hoy en día no precisan ya que trabajan directamente con canteras para adquirir los materiales que tienen que transportar.

También prestan servicios puntuales de transporte de maquinarias pesadas ya que disponen de remolques góndolas necesarios para ello, aunque no es una actividad normal de la empresa. Además, disponen de la certificación para realizar transportes internacionales, aunque esto es en ocasiones muy especiales y cuando lo requiera uno de sus grandes clientes.

Como trabajan con empresas que a su vez trabajan con Administraciones Públicas y también directamente con las mismas, a la hora del cobro de las facturas, este puede verse retrasado ya que cuando actúan entes públicos, puede demorarse incluso 180 días, por lo que no cobran, en muchos casos, la factura antes de los 30 días tras su emisión. Generalmente no tienen problemas de cobro y, además, cuando se trata de administraciones públicas, también cuentan con la garantía de cobrar esos servicios prestados ya sea antes o después.

4.3.2. COMPETENCIA

En cuanto a la competencia, es importante ubicar una gran crisis que hubo alrededor del año 2010 en el sector del transporte, consecuencia directa de la crisis económica del 2008 tras la caída del sector de la construcción en España, la cual supuso el cese de la actividad de muchos transportistas y el cierre de muchas empresas dedicadas a esta actividad.

Sin embargo, gracias a la buena gestión del patrimonio, de los beneficios de la empresa y de una actuación prudente por su parte durante esta crisis, pudieron salir delante de la misma e incluso reforzados, ya que, al haber una disminución del número de empresas dedicadas al transporte, consiguieron acaparar a un mayor número de clientes demandantes de sus servicios que anteriormente estaban dispersos en más empresas.

Tras ello, comenzaron a ampliar su flota de camiones para poder cubrir todas estas demandas ya que comenzó a aumentar la demanda de sus servicios y era necesario para poder hacer frente a ello.

Endrina S.L. destaca frente a otras empresas de la competencia, entre otras cosas por el servicio al cliente que ofrece, ya que tienen una gran capacidad de trabajo y, por parte de la dirección de la empresa hay una atención al cliente 24 horas, por lo que, a la hora de imprevistos y problemas de cualquier tipo, estos son más fáciles de atender y solucionar ya que es una atención inmediata, lo que no todas las empresas pueden ofrecer por tener un horario determinado de atención al cliente.

Por otro lado, esta empresa ofrece a sus clientes un servicio integral, ya que como hemos comentado anteriormente, a lo largo de los años, además de su línea principal de negocio, que es el transporte de asfalto y áridos en grandes cantidades, ha conseguido consolidar otras como el movimiento y retirada de tierras y la adecuación de distintos espacios, por lo que, a la hora de elegir con qué empresa llevar a cabo una obra, esta es una ventaja frente a otras, puesto que ofrecen un servicio mucho más completo y la mayoría de empresas dedicadas a este tipo de transporte, se limitan a ello y por tanto, los promotores de las obras tienen que realizar más de una subcontratación, lo que aumenta la posibilidad de que ocurran problemas ya que hay más involucrados en la línea de trabajo.

Por ejemplo, si nos encontramos con una obra de construcción de un hotel en un solar en bruto, Endrina, S.L. se podría encargar perfectamente al completo de la fase inicial de la obra en cuestión: comenzaría con la preparación del terreno y con las tareas de excavación, tanto el vaciado como el terraplenado, según sea necesario; continúan con la carga, transporte y acarreo de los materiales para desplazarlos de un lugar a otro con la maquinaria específica de la que disponen para ello. Ellos mismos realizarían también la extensión y compactación del terreno para adecuarlo a los requerimientos de la obra, continuarían con la humectación del mismo y finalizarían con el refine del terreno con motoniveladoras (Jiménez Rey, A. 2022).

Por lo que, como podemos observar, ofrecen un servicio muy completo que le aporta comodidad al cliente ya que solo tendrían que gestionar estas tareas con un solo proveedor y para la empresa supone una mayor fuente de ingresos.

Puede que un inconveniente frente a sus competidores sea el no disponer de página web o redes sociales ya que estas son unas herramientas fundamentales hoy en día para dar a

conocer. Sin embargo, al actuar principalmente en Sevilla y Huelva, que no son ciudades de gran tamaño les ayuda mucho su forma de trabajar ya que son eficaces y ofrecen un servicio completo, cercano y resolutivo, por lo que sus clientes los recomiendan mucho a otras empresas del sector que precisan de estos servicios, además del trabajo que realizan con los distintos ayuntamientos.

CAPÍTULO III. ANÁLISIS DE LAS CUENTAS ANUALES

5. ANÁLISIS DE LAS CUENTAS ANUALES DE LA EMPRESA

Para el desarrollo de este apartado, nos centraremos en el balance de situación y la cuenta de pérdidas y ganancias de la empresa desde el año 2017 al 2022, abarcando así hechos importantes que han afectado al sector, como las limitaciones ocasionadas por la crisis del COVID-19, los importantes aumentos en los precios de los carburantes o las diferentes huelgas convocadas en el sector del transporte.

Utilizaremos distintas técnicas para analizar más en profundidad la información que nos aportan estos documentos y así completarla y ver cuál ha sido la evolución de esta empresa durante los últimos años.

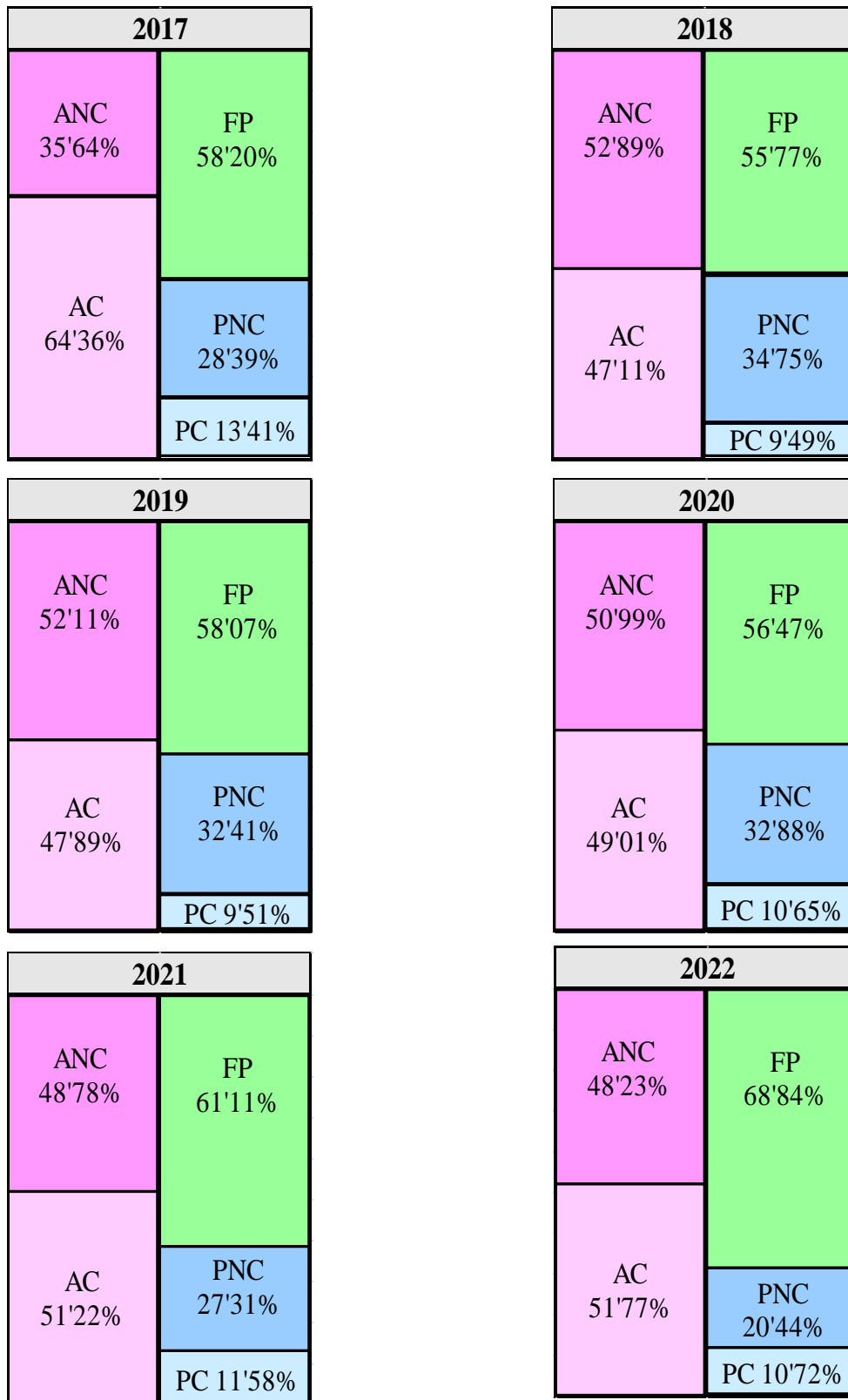
Analizaremos la estructura económica y financiera de la empresa a través de la representación gráfica del balance; seguidamente, la liquidez, la solvencia y la rentabilidad de la misma a través de diferentes ratios y, por último, nos centraremos en la evolución de distintas masas patrimoniales y la comparación con el sector de y comparación con el sector de algunas partidas que destaquen o que sean importantes para este tipo de empresa.

Una vez calculados dichos parámetros, para ver en qué situación se encuentra la empresa respecto del sector, y así estimar si se comporta de una forma similar al resto, compararemos estos datos con los ofrecidos por la Central de Balances del Banco de España a través del Análisis económico-financiero de la Empresa Española.

Aunque los datos a los que nos podemos acoger se limitan al espacio temporal entre 2018 y 2020, compararemos cual ha sido la situación en dichos años y así poder ver la evolución de las empresas.

A continuación, se muestra la estructura porcentual de los balances de situación de Endrina, S.L. de los años de estudio, a partir de los cuales podremos ver como una primera aproximación la evolución de las grandes masas patrimoniales que componen dicho documento:

TABLA 5. REPRESENTACIÓN GRÁFICA DE LA ESTRUCTURA DE LOS BALANCES DE SITUACIÓN FINALES



Fuente: elaboración propia a partir de las cuentas anuales de Endrina, S.L.

5.1.1. ANÁLISIS DE LA LIQUIDEZ

Hablar de la liquidez de la empresa es lo mismo que hablar sobre la capacidad que esta tiene para hacer frente a sus pagos a corto plazo, es decir, el equilibrio financiero de la misma. Para ello, nos centraremos en las cuentas de activo y pasivo corriente.

Estudiaremos la situación financiera a corto plazo de Endrina, S.L. a través de los siguientes parámetros:

- **FONDO DE MANIOBRA:**

El fondo de maniobra es la magnitud que nos indica la parte del pasivo no corriente que financia el activo corriente de la empresa.

Lo ideal, en términos generales, es que el activo corriente pueda hacer frente al exigible a corto plazo, ya que esto significaría que la empresa no presenta problemas para hacer frente a los pagos que tenga que realizar, y, además, una parte del pasivo no corriente.

Por lo tanto, si poseemos un fondo de maniobra positivo, nos encontraremos en una situación en la que la empresa puede hacer frente a sus deudas a corto plazo e incluso parte de las que son a largo plazo, y, por tanto, esta parte, sería el margen operativo de la misma.

En la siguiente tabla, vemos la evolución del fondo de maniobra de Endrina, S.L.:

TABLA 6. FONDO DE MANIOBRA Y PASIVO TOTAL

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
FONDO DE MANIOBRA	445.465,9	379.961,9	457.464,6	546.768,4	669.838,9	751.532,4
PNC + PC	365.420,1	446.755,0	499.823,0	620.338,7	657.135,9	570.226,8

Fuente: elaboración propia a partir de las cuentas anuales de Endrina, S.L.

Como podemos observar, a lo largo de los años de estudio, Endrina, S.L. mantiene un buen fondo de maniobra, positivo, y que, a excepción del año 2018, va aumentando paulatinamente.

Dado que su fondo de maniobra es positivo, concluimos en una primera aproximación que esta empresa goza de una buena salud financiera y es capaz de hacer frente a sus deudas a corto plazo. Además, en los años 2017, 2021 y 2022, podemos observar que el

fondo de maniobra es mayor que la suma del pasivo total, por lo que en esos años podría haber hecho frente a la totalidad de su exigible.

Por otro lado, aunque el fondo de maniobra es grande, es cierto que, en su mayor medida, el activo corriente de la empresa pertenece a los derechos de la misma sobre sus clientes, por lo que, si la empresa quisiera saldar sus deudas con las fuentes de financiación ajena, antes se debería hacer efectivo ese cobro a los clientes.

Por último respecto al fondo de maniobra, hay que señalar que la principal fuente de financiación de la empresa son los fondos propios, que como se aprecia en la descripción gráfica de los balances van aumentando gradualmente año tras años a la vez que lo hace el resultado del ejercicio (a excepción del 2018), resultado de reservar la totalidad del resultado positivo de ejercicios anteriores para las posibles necesidades que se presenten a la empresa y además poder permitirse jugar con plazos de cobro a sus clientes tan amplios, como veremos a continuación, y por lo tanto, contar igualmente con un saldo de deudores considerablemente grande.

Sin embargo, este saldo de deudores no es mayor a la media del sector, es más, para los años de los que disponemos de los datos del sector a través de la Central de Balances, tan sólo en 2020 Endrina, S.L. posee una partida de deudores superior a la del sector.

▪ **RATIO DE LIQUIDEZ**

Esta ratio relaciona el activo y el pasivo corriente y nos muestra la capacidad de la empresa para hacer frente a sus pagos, es decir de la cantidad monetaria de la que la empresa dispone por cada euro de deuda generada.

No se definen valores óptimos para cada ratio, pero se estima que lo ideal para este sería encontrarse entre 1,2 – 1,5, próximo a 1, ya que esto significa que la empresa puede hacer frente a sus pagos y no presenta problemas de liquidez (Muñoz Cabrera, 2022).

TABLA 7. RATIO DE LIQUIDEZ

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
$\text{Ratio de liquidez} = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}} =$	4,80	4,97	5,03	4,60	4,42	4,83

Fuente: elaboración propia a partir de las cuentas anuales de Endrina, S.L.

Una vez que conocemos la ratio de liquidez de esta empresa en concreto, para poder comprar su situación financiera a corto plazo, vamos a extraer los datos de la Central de

Balances de las empresas del sector en el total nacional para poder hacer una aproximación a la evolución de esta ratio.

Para los años de los que poseemos datos a través de la Central de Balances, recordemos, 2018, 2019 y 2020, la ratio de liquidez general se sitúa entre un 1,25 y el 1,35 y ha ido aumentando poco a poco cada año. Esta cantidad se encuentra en el rango que nos propone Muñoz Cabrera.

Sin embargo, como podemos observar, la ratio de liquidez de esta empresa supera con creces lo que podría ser un valor óptimo para esta ratio y el valor medio de las empresas del sector y eso puede significar que existen deficiencias en la gestión de algunos activos corrientes llevando a una menor rentabilidad para la empresa.

Sin embargo, Endrina, S.L. presenta ciertas peculiaridades en el desarrollo de su actividad que explican esta diferencia tan grande. Hay que recordar que la mayor parte del activo corriente de la empresa lo forman los deudores comerciales, suponiendo, a excepción del año 2017, en torno a un 90% del mismo. Si nos fijamos en los porcentajes verticales ofrecidos por los informes de la Central de Balances, el saldo de los deudores comerciales se queda en torno a un 50% del activo corriente.

Recordemos que la actividad principal de esta empresa es el transporte al por mayor de materiales de construcción, principalmente asfalto y áridos, para la construcción de carreteras (aunque no es el único) y esto deriva en el trabajo directa e indirectamente con las administraciones públicas. Este trabajo con los entes públicos hace que el cobro de los servicios prestados sea mayor del plazo normal de cobro entre empresas privadas, con las que existe la posibilidad de negociar condiciones tanto por una como, por otra parte.

Aunque el saldo de esta cuenta es grande y puede parecer peligroso, esto se justifica con este trabajo que realizan con la administración, por lo que es una peculiaridad respecto a otras empresas del sector.

Por un lado, trabajar con la administración presenta ventajas como la garantía de cobro de los servicios prestados que no garantiza tan fuertemente el trabajo con entidades privadas; aunque, por otro lado, también presenta inconvenientes como la falta de capacidad de negociación con el cliente (que sería la administración) y el posible retraso de los pagos.

Por ello, aunque se nos presente un gran saldo de deudores comerciales, hay que tener en cuenta la calidad de esta deuda es buena ya que gran parte de ella proviene de empresas

privadas que trabajan a su vez con la administración, por lo que se forma una cadena de cobro que comienza por la administración pública que garantiza el cobro de las empresas implicadas en la contratación; o directamente de trabajos con la administración.

Por otro lado, aunque entre los deudores de Endrina, S.L. encontramos mayoritariamente empresas privadas, estas en su gran mayoría son empresas grandes que no presentan por lo general problemas de cobro; y hay que tener también en cuenta que el transporte de estos materiales se realiza para obras civiles, por lo que la prestación de estos servicios no se finaliza de forma inmediata, sino que hay que esperar a que se termine el trabajo por completo.

Por último, podemos destacar que, dado que es una empresa de servicios, comparar la ratio de liquidez con el de liquidez inmediata (que en este caso sería el cociente del activo corriente, a excepción de las existencias, entre el pasivo corriente) carece de sentido ya que no dispone de existencias.

La existencia de mercaderías en Endrina, S.L. solo se da en el año 2020, con un anticipo a proveedores por un valor de 2.000 €, lo que realmente es una cantidad insignificante si la comparamos con el resto del activo corriente y por ello, la variación de la liquidez inmediata con la liquidez general es prácticamente nula.

Sin embargo, las empresas del sector sí que presentan variación entre una ratio y otra, pero, aunque no sea una diferencia demasiado grande, si nos indica que las empresas del sector disponen de existencias.

Este dato puede indicarnos que las empresas dedicadas al transporte de mercancía por carretera sí disponen de almacenes y polveros para guardar los elementos y demás materiales que transportan y por otro lado nos indica también la particularidad de que esta empresa realiza servicios al por mayor y por ello no dispone de estos almacenes si no que busca la mercancía necesaria para el desarrollo de su actividad directamente en canteras o polveros ajenos, lo que le supone un ahorro ya que no necesita disponer de ese espacio.

▪ **RATIO DE TESORERÍA**

Esta ratio relaciona el dinero más líquido que posee la empresa, la tesorería, con el exigible a corto plazo, es decir, la cantidad de pasivo corriente que puede ser cubierto por la tesorería.

TABLA 8. RATIO DE TESORERÍA

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
$\text{Ratio de Tesorería} = \frac{\text{Tesorería}}{\text{Pasivo Corriente}} =$	1,53	0,30	0,42	0,23	0,43	0,85

Fuente: elaboración propia a partir de las cuentas anuales de Endrina, S.L.

El valor de esta ratio es siempre inferior a 1 exceptuando el año 2017, en el cual la empresa gozaba de un saldo en su tesorería muy grande que además superaba el valor del pasivo corriente. Por otro lado, en el año 2022, el valor de esta ratio se acerca a la unidad, aunque sin llegar a ella ya que, aunque vuelve a tener una gran cantidad en su tesorería, en este año presenta una mayor cantidad de deudas a corto plazo.

Si lo comparamos con las empresas del sector, la ratio de tesorería para las mismas está alrededor de 0,50, mientras que para nuestra empresa este es inferior, sobre todo para el año 2020, lo que puede ser una debilidad para ella ya que implica poca capacidad de pagar sus deudas más exigibles con el dinero más líquido que poseen.

Sin embargo, podemos encontrar una explicación a esta situación al igual que para el gran saldo de deudores que posee; la naturaleza del trabajo que desarrollan hace que tanto por sus pagadores como por el ciclo de explotación de las obras no se reciba el dinero en el momento de prestar estos servicios.

Por lo tanto, lo que en un primer momento puede parecer una amenaza para la empresa, se justificaría en la naturaleza de su actividad y pagadores que, aunque estén a crédito, tienen la garantía de cobrar dichas cantidades.

Por esta seguridad que da la administración pública y la buena gestión de este dinero líquido que poseen, la empresa no se plantea realizar ningún tipo de adelanto de cantidades a través de confirming ya que esto le supondría unos gastos financieros innecesarios y eso conllevaría una disminución de los beneficios netos que obtiene a final del ejercicio.

Sin embargo, no tienen desterrada esta opción, pero solo piensan en recurrir a ella en el supuesto que haya problemas de tesorería y sea necesario hacer frente a pagos a terceros, ya sean proveedores, acreedores o el pago del salario de sus trabajadores.

Por lo tanto, podemos concluir que Endrina, S.L. hace una buena gestión de la tesorería evitando gastos innecesarios y priorizando los pagos que tenga que hacer a terceros, por ello, no precisa adelantar los cobros a los clientes y puede adaptarse a los plazos de pago.

Esto es también una ventaja frente a otras empresas que, unido a la mínima cantidad de financiación ajena a corto plazo que tiene, hace que pueda ofrecer a sus clientes un periodo de pago más flexible, ya que se pueden permitir disponer de menos cantidad de efectivo, del que pueden ofrecer otras empresas que si tengan más obligaciones en el corto plazo a las que tengan que hacer frente.

▪ **PLAZO MEDIO DE COBRO A LOS CLIENTES**

El plazo medio de cobro a los clientes es el número de días que tarda la empresa en cobrar el servicio desde su prestación hasta que recibe el importe correspondiente.

TABLA 9. PLAZO MEDIO DE COBRO A CLIENTES

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
$Plazo\ Medio\ de\ Cobro\ de\ Clientes = \frac{Deudores \times 365}{Ventas}$	183,74	193,42	200,29	243,46	217,09	185,35

Fuente: elaboración propia a partir de las cuentas anuales de Endrina, S.L.

Como hemos comentado anteriormente, Endrina S.L. presenta la particularidad de trabajar directa o indirectamente con administraciones públicas, por lo que este plazo puede verse extendido por esto mismo respecto a otras empresas del sector que trabaje con clientes de naturaleza privada.

Si comparamos este periodo medio de cobro con el periodo medio del sector, que se sitúa en: 118 días para 2018; 116 días para 2019 y 127 días para 2020; podemos observar que los días que tarda nuestra empresa en recibir el pago por los servicios prestados supera con creces a la media del sector, lo que se justifica por lo comentado anteriormente respecto a la particularidad de la naturaleza de sus clientes.

Por otro lado, si comparamos la media del sector del transporte de mercancía por carretera con el sector del transporte marítimo y aéreo, según los datos obtenidos a través de la Central de Balances, observamos que este sector presenta igualmente unos plazos bastante más largos de los que presenta el sector marítimo y aéreo, siendo el plazo medio de cobro de 70, 80 y 83 días para 2018, 2019 y 2020, respectivamente.

Por lo tanto, podemos llegar a la conclusión de que el sector del transporte de mercancía por carretera presenta unos plazos de cobro más amplios que los de otros sectores, causado principalmente por la naturaleza de la actividad.

Por otra parte, todos los plazos medios de cobro presentan el mismo comportamiento: aumentan en el año 2020 con la crisis generada por el COVID-19.

Por situaciones de crisis imprevisibles, jugar con plazos medios de cobro tan grandes en comparación con el sector, aunque el plazo medio de cobro del mismo tampoco sea demasiado pequeño, puede ser una gran amenaza para la empresa ya que, en este caso, aunque exista garantía de cobro, dado que muchos de sus clientes hacen cadena con distintas administraciones públicas, si no lo son ellas mismas, esta puede verse en una situación de no poder hacer frente a sus obligaciones o distintos imprevistos que puedan surgir si en algún momento concreto necesita más saldo de tesorería.

5.1.2. ANÁLISIS DE LA SOLVENCIA

Una vez analizada la situación a corto plazo, analizaremos la solvencia de la empresa, su estructura económico-financiera, más a largo plazo.

Al ser este análisis más a largo plazo, es más incierto ya que es más fácil que los datos que se utilizan para ello pueden variar más fácilmente que los que hemos utilizado en el análisis a corto plazo ya que hay más tiempo para que se pueda producir esta variación.

En el análisis de la solvencia nos centraremos en los elementos que integran el activo y el pasivo no corriente, ya que son estos los que responden a la planificación que lleva a cabo la empresa para el desarrollo de sus actividades y cómo van a financiarse, y para ello utilizaremos los siguientes indicadores:

▪ **RATIO DE SOLVENCIA O GARANTÍA**

Mediante esta ratio medimos la capacidad de la empresa para hacer frente a sus deudas. En este caso, esta ratio debe situarse por encima de 1 ya que, para que una empresa sea solvente, por cada euro de deuda generado debe poseer, como mínimo, ese mismo euro para poder afrontar esa deuda. Cuanto mayor sea la ratio, más solvente será la empresa.

TABLA 10. RATIO DE SOLVENCIA

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
$Ratio\ de\ solvencia = \frac{Activo\ Total\ Real}{Pasivo\ Exigible\ Total} =$	2,39	2,26	2,38	2,30	2,57	4,83

Fuente: elaboración propia a partir de las cuentas anuales de Endrina, S.L.

Siguiendo los datos extraídos de las cuentas de Endrina, S.L., podemos observar que durante todos estos años ha sido una empresa que ha presentado una buena situación de solvencia, manteniéndose en torno a un valor de 2,30.

Sin embargo, en 2022 este valor se duplica, lo que significa que, por cada euro de deuda generado, esta empresa posee 4,83 para hacer frente a estas deudas generadas. Esto es así porque la principal fuente de financiación de Endrina, S.L. son sus fondos propios más que la financiación ajena, siendo estos mayores al pasivo total durante todos los años de estudio.

En este último año, el pasivo no corriente se reduce mucho respecto a los años anteriores, suponiendo un 20% aproximadamente de la estructura financiera del balance, y manteniéndose el pasivo corriente en torno al 10%, hace que aumenten los fondos propios hasta alcanzar casi un 70% de dicha estructura. Debido a esta reducción del pasivo y el correspondiente aumento del patrimonio neto, aumenta esta ratio y por tanto ha conseguido mejorar su capacidad para hacer deudas a largo plazo.

Aunque de manera aislada esta ratio no sea suficiente para analizar la situación financiera de la empresa, a ojos de terceros e inversores puede ser considerado buena señal y, por tanto, más facilidad para que les concedan préstamos.

Por otro lado, aunque tener un alto ratio de garantía generalmente es buena señal, en el caso que sea demasiado alto esto puede significar que existe un riesgo de tener demasiado activo corriente que podría perder valor con el paso del tiempo, como, por ejemplo, aunque no es el caso, del dinero del que disponga la empresa en efectivo o de más en una cuenta corriente; en estos casos, se podrían estar infrautilizando recursos. (Infoautonomos, 2023)

Sin embargo, al igual que otros indicadores, esta amplia ratio de garantía se explica en parte por la naturaleza de los clientes de Endrina, S.L., que como hemos comentado anteriormente, o son directamente administraciones públicas, o se trabaja indirectamente con las mismas a través de otras empresas privadas; lo que hace que los plazos de cobro, aunque sean seguros, sean más amplio que para otras situaciones.

Además, la naturaleza de la actividad que desarrolla la empresa también influye porque la prestación de servicios se realiza en un periodo de tiempo en la mayoría de los casos, por lo que no cobran el servicio al completo, sino que hay una parte que es abonada al finalizar la prestación correspondiente.

- **RATIO DE ENDEUDAMIENTO:**

Esta ratio es muy importante ya que se utiliza mucho para la concesión de préstamos bancarios, sirve de límite para aprobar o no un préstamo.

Lo ideal es que se encuentre por debajo de la unidad ya que esto significa que los recursos propios son mayores a los ajenos y por tanto tiene que hacer frente a menos deudas con terceros.

TABLA 11. RATIO DE ENDEUDAMIENTO

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
$Ratio\ de\ Endeudamiento\ (\alpha) = \frac{Recursos\ Ajenos}{Recursos\ Propios} =$	0,72	0,79	0,72	0,77	0,64	0,45

Fuente: elaboración propia a partir de las cuentas anuales de Endrina, S.L.

El año 2022 es el que mejores datos presenta respecto a esta ratio ya que es el más inferior y, por tanto, cuando menos financiación ajena requiere.

Podemos observar que la ratio de endeudamiento ha ido disminuyendo con los años, lo que nos podría indicar que cada vez se gestiona mejor tanto el pago de las deudas existentes con terceros como la adquisición de nuevas.

Por otro lado, si observamos la distribución porcentual de la estructura financiera del balance, vemos que los fondos propios varían positivamente de 2017 a 2022 alrededor de un 10%.

Esto se debe a que año tras año, los resultados positivos del ejercicio anterior permanecen en la empresa y no se reparten entre los socios, lo que indica también en parte el compromiso de los mismos con el deseo de que la empresa goce de una buena salud financiera.

Generalmente, optar por la autofinanciación mejora la imagen de la empresa ya que así esta presenta a ojos de terceros solidez y confianza. Además, evita los riesgos que se generan al aceptar una deuda con terceros, como las subidas de los tipos de interés, y así gozar de mayor estabilidad financiera. De esta forma, también está generando un ahorro a largo plazo de todos esos gastos financieros que se acumularían para poder obtener esa fuente de financiación y esto se traduce en menores gastos financieros en los distintos ejercicios.

Por lo tanto, atendiendo a la evolución de esta ratio, que cada vez es menor, y a la de la estructura financiera del balance, podemos llegar a la conclusión de que Endrina, S.L. está llevando a cabo una estrategia de independencia financiera ya que cada vez, más activo está financiado con recursos propios y esto, como hemos comentado

anteriormente, reduce la incertidumbre que se genera frente a la inestabilidad financiera de los mercados.

Sin embargo, no podemos olvidar que, para desarrollar su actividad, Endrina, S.L. precisa de maquinaria y elementos de transporte que suponen una fuerte inversión ya que son adquisiciones costosas frente a las cuales sí puede interesar financiar una parte para que así no se reduzca demasiado el importe de tesorería y, aunque genere algunos costes adicionales, poder pagar en distintas cuotas una cantidad fija y seguir realizando operaciones con el dinero disponible.

Por último, si comparamos el endeudamiento de Endrina, S.L. con el de la media del sector nacional a partir de los datos proporcionados por la Central de Balances, llegamos a la conclusión de que esta empresa goza de una independencia financiera mayor a la del sector, por lo que está más protegida frente a los posibles imprevistos que puedan surgir en los mercados financieros:

TABLA 12. RATIO DE ENDEUDAMIENTO EMPRESA/SECTOR

RATIO ENDEUDAMIENTO	2018	2019	2020
ENDRINA, S.L.	0'79	0'72	0'77
MEDIA SECTOR TRANSPORTE	1'26	1'24	1'33

Fuente: elaboración propia a partir de las cuentas anuales de Endrina, S.L y los datos ofrecidos por la Central de Balances.

5.1.3. ANÁLISIS DE LA RENTABILIDAD

Para los anteriores análisis, hemos utilizado masas patrimoniales integrantes del balance de situación, pero para analizar la rentabilidad nos centraremos en los datos proporcionados por la cuenta de pérdidas y ganancias, ya que este análisis relaciona los recursos generados en el ejercicio económico con los activos empleados para ello y los recursos utilizados para la adquisición de los mismos.

El estudio de la rentabilidad se compone del cálculo de la rentabilidad económica, la financiera y la del accionista. Sin embargo, en este caso nos centraremos únicamente en la rentabilidad económica y la financiera ya que para calcular la rentabilidad del accionista debe existir una mínima cantidad de dividendos brutos, la cual no se da en esta empresa y, por lo tanto, al faltarnos este dato, no podemos calcularla.

▪ **RENTABILIDAD ECONÓMICA**

La rentabilidad económica es el resultado de relacionar el beneficio antes de intereses e impuestos con el activo total medio, para así evitar las variaciones que haya podido sufrir el mismo a lo largo del periodo a estudiar. La evolución de la rentabilidad económica de Endrina, S.L. es la siguiente:

TABLA 13. RENTABILIDAD ECONÓMICA

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
$\text{Rentabilidad Económica (RE)} = \frac{\text{BAIT (Beneficio Antes de Intereses e Impuestos)}}{\text{Activo Total Medio}} =$	0,16	0,09	0,17	0,13	0,20	0,18

Cuanto mayor es el valor de la rentabilidad económica, más productivo es el activo. En este caso, parece que la rentabilidad económica tiene una evolución estable exceptuando el año 2018.

Esto se debe a que, en 2018, la empresa obtuvo un resultado antes de impuestos menor al de otros años, ya que, aunque obtuvo un importe neto de la cifra de negocios en línea con la evolución del periodo, es decir, mayor al del año anterior, aunque menor a su vez que al del año consecutivo, si lo comparamos con 2017, soportó mayores gastos de personal, de otros gastos de explotación y una mayor cantidad de amortización del inmovilizado, además, si nos fijamos en el apartado “13. Otros resultados”, obtiene una cantidad mucho inferior a la que obtuvo en ese mismo apartado para 2017.

Además, si atendemos a la memoria económica correspondiente al año 2018 de la empresa, esta nos indica que el inmovilizado material aumenta, por la adquisición de un solar anexo a la nave en propiedad de la empresa donde se ubican los elementos de transporte y la maquinaria que posee la empresa para el desarrollo de la actividad, por lo que esto supone una mayor cantidad en el denominador; por lo que, al presentar un menor resultado antes de intereses e impuestos y un mayor valor del activo en general, aunque hayamos destacado la partida del inmovilizado material, hace que el resultado de este cociente sea menor al año anterior.

Hemos hecho referencia al resultado de explotación ya que el procedimiento seguido para calcular el resultado antes de intereses e impuestos ha sido sumar al resultado antes de impuestos la cantidad correspondiente a los gastos financieros.

Por otro lado, es interesante tener en cuenta la rentabilidad obtenida en 2020, año marcado por la crisis del COVID-19 y que podemos observar que vuelve a sufrir una pequeña

disminución respecto del año anterior, aunque en cierta manera, es insignificante ya que se recupera en el año anterior.

Además, si comparamos los resultados de esta ratio de actividad con los datos que nos proporciona la Central de Balances sobre la rentabilidad económica de las empresas del sector del transporte terrestre y por tubería en España, observamos que Endrina, S.L. se encuentra en una posición muy favorable en comparación con el sector ya que obtiene una rentabilidad muy alta respecto del mismo:

**TABLA 14. COMPARACIÓN RENTABILIDAD ECONÓMICA
EMPRESA/SECTOR**

RENTABILIDAD ECONÓMICA	2018	2019	2020
ENDRINA, S.L.	9%	17%	13%
MEDIA SECTOR TRANSPORTE	4,78%	5,49%	2,33%

Fuente: elaboración propia a partir de las cuentas anuales de Endrina, S.L y los datos ofrecidos por la Central de Balances.

Aunque la rentabilidad económica de Endrina, S.L. sea superior, observamos que en los años en los que la Central de Balances nos proporciona datos, se comporta de forma similar al sector, aumentando en 2019 respecto al año anterior; y sufriendo una disminución en 2020 respecto a 2019, aunque en el sector, esta disminución cae hasta obtener para ese año una rentabilidad menor a la del 2018 mientras que en nuestra empresa esto no ocurre, lo que también nos puede indicar que esta supo gestionar más eficazmente los activos que el sector en general.

Una vez calculada la rentabilidad económica, debemos estimar el coste medio de la fuente de financiación, ya que la rentabilidad económica debe ser superior al coste medio del pasivo, porque de lo contrario, sostener la situación a largo plazo sería insostenible. El coste medio del pasivo sería el siguiente:

TABLA 15. COSTE MEDIO DE LA FUENTE DE FINANCIACIÓN

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
$C.M. fuente financiación = \frac{Gastos\ financieros + Dividendos}{Pasivo\ Total} =$	-0,01	-0,02	-0,02	-0,02	-0,01	-0,02

Fuente: elaboración propia a partir de las cuentas anuales de Endrina, S.L.

Como observamos, la rentabilidad de los activos supera con creces el coste del mantenimiento de los mismos, por lo que la empresa genera los beneficios suficientes a

través de su actividad para hacer frente a los costes que se han generado para obtener los activos necesarios para desarrollar dicha actividad.

La rentabilidad económica se descompone en el margen sobre ventas y la rotación del activo, indicadores sobre los cuales la empresa puede incidir para realizar estimaciones y poder así aproximar un objetivo de rentabilidad económica en concreto.

TABLA 16. ROTACIÓN DEL ACTIVO.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
$\text{Ratio de Rotación del Activo} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Total Activo}} =$	0,87	0,84	0,80	0,70	0,78	0,84

Esta ratio nos indica la capacidad de la empresa para generar ingresos a partir de sus activos, y, si además comparamos el resultado del mismo a lo largo de distintos ejercicios, cómo evoluciona la gestión de los activos, si va mejorando o empeorando (Bizkaia, 2020).

En esta caso, observamos que la gestión de los activos sigue una trayectoria lineal y no sufre demasiados cambios, y podemos estimar de media un beneficio de 0,96€ por cada euro de activo que posee la empresa, dato también más benévolo para la misma en comparación con el sector atendiendo a los datos proporcionados por la Central de Balances, que obtendrían una media de beneficio para la rotación de activos de 0,70€; por lo que esto nos corrobora que los activos de esta empresa parecen estar gestionados más eficazmente que la media de las empresas del sector.

▪ **RENTABILIDAD FINANCIERA**

En este caso, para calcular la rentabilidad financiera, relacionaremos el beneficio antes intereses e impuestos con los fondos propios y así calcularemos la rentabilidad de la aportación de los socios; a mayor valor, mayor rentabilidad de la inversión de los mismos.

TABLA 17. RENTABILIDAD FINANCIERA

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
$\text{Rentabilidad Financiera (RF)} = \frac{\text{BAIT (Beneficio Antes de Intereses e Impuestos)}}{\text{Fondos Propios}} =$	0,27	0,15	0,26	0,20	0,30	0,25

Fuente: elaboración propia a partir de las cuentas anuales de Endrina, S.L.

Como el coste medio de financiación es inferior a la rentabilidad económica, en todos los años, la rentabilidad financiera es mayor a la rentabilidad económica, que se acompaña a su vez de la ratio de endeudamiento, ya que, a mayor grado de endeudamiento, mayor es la diferencia entre la rentabilidad económica y la financiera.

Por lo tanto, las deudas ejercen un “efecto palanca” sobre la rentabilidad financiera, aumentándola si la rentabilidad económica es mayor al coste de la financiación de los activos y disminuyéndola si dicho coste es mayor al rendimiento de los activos.

Por último, relacionaremos la rentabilidad económica y financiera con el coeficiente de apalancamiento financiero. Este índice nos indicará, según su valor, si el endeudamiento que soporta la empresa es beneficioso, indiferente o perjudicial.

TABLA 18. APALANCAMIENTO FINANCIERO.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
$\text{Coeficiente de Apalancamiento Financiero} = \frac{\text{Rentabilidad Financiera (RF)}}{\text{Rentabilidad Económica (RE)}} =$	1,72	1,67	1,59	1,63	1,51	1,40

Fuente: elaboración propia a partir de las cuentas anuales de Endrina, S.L.

En una primera aproximación, podemos estimar que, al ser el rendimiento de los activos superior al coste de mantenerlos, es soportable a largo plazo y por tanto no es perjudicial para la empresa, y esto lo comprobaremos con el coeficiente de apalancamiento financiero calculado anteriormente.

Para que la empresa goce de un endeudamiento beneficioso, por la propia definición del indicador, el resultado de este debe ser superior a 1, lo que supondría que la rentabilidad financiera es mayor a la económica, lo que se cumple en Endrina, S.L., por lo que podemos concluir que, para la empresa, sería beneficioso el endeudamiento.

Aquí podríamos hablar de un coste de oportunidad si enfrentamos ambas rentabilidades; por un lado, según el indicador del apalancamiento financiero, para Endrina, S.L. sería beneficioso endeudarse ya que este es superior a 1, pero como hemos indicado a lo largo del trabajo, esta empresa trabaja con una política de prudencia y tiende a la autofinanciación a medida que pasan los años, por lo que prefiere obtener rentabilidad sobre el trabajo que realiza y los activos de los que dispone antes que sobre su financiación, ya que entraría en un mercado más volátil que quizás le provocaría más inseguridad a la hora de realizar operaciones y están más condicionados a la coyuntura económica que se da en cada momento.

CAPÍTULO IV. RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

La responsabilidad social corporativa es la forma de dirigir las empresas que se basa en gestionar los impactos que genera su actividad sobre los clientes, empleados, medioambiente, accionista y la sociedad en general (*Qué es RSC - Observatorio de Responsabilidad Social Corporativa*, 2016). En este apartado, hablaremos de la responsabilidad social corporativa (*en adelante, RSC*) que lleva a cabo Endrina, S.L. en distintos ámbitos:

En primer lugar, nos centraremos en su compromiso con el medio ambiente y cómo trata de minimizar el impacto que tiene su actividad en él. Como hemos comentado a lo largo del trabajo, Endrina, S.L. hace el mantenimiento de sus elementos de transporte y maquinaria en la nave que tiene afecta a la propiedad, de lo que es responsable uno de los directivos de la misma, en concreto, el hermano menor, junto a los trabajadores que tienen conocimiento en esta materia.

Debido a esta actividad, se producen muchos residuos altamente contaminantes como son los fluidos del motor de los camiones que precisan de cambios de aceite y otros. Para la gestión de este impacto, tienen contratada el transporte y la correspondiente eliminación de los mismos con una empresa externa especializada en retirar los residuos que resultan del mantenimiento de elementos de transporte, para así cumplir con la normativa y evitar que una mala eliminación de estos residuos provoque una alta contaminación.

Además, a la hora de hacer el cambio de ruedas de los vehículos y maquinaria que poseen, pagan una tasa determinada junto al precio de compra de dichas ruedas para que, una vez finalizada su vida útil, estas sean igualmente retiradas y recicladas por la empresa a la que se compran las mismas.

Por lo tanto, a la hora de gestionar residuos y emisiones contaminantes, Endrina, S.L. no tiene que hacerse cargo de ello ya que tiene estas actividades subcontratadas con distintas empresas especializadas.

Por otro lado, dentro de la RSC debemos incluir la satisfacción de expectativas y necesidades de los grupos de interés que interactúan con la empresa, como los trabajadores, clientes, proveedores, accionistas...

Endrina, S.L. tiene un especial compromiso con los trabajadores tratando que su experiencia en la empresa sea lo más satisfactoria posible y fomentando que haya un buen clima laboral.

Para ello toman distintas medidas que afectan a los trabajadores, como por ejemplo a la hora de aplicar las categorías profesionales del convenio colectivo correspondiente. Todos sus trabajadores están incluidos en la categoría de “Conductor/a 1ª Especial”, lo que se traduce en unas retribuciones más elevadas y, por lo tanto, beneficios en la cotización de cara a posibles incidentes, incapacidades temporales y jubilación por tener una mejor base reguladora.

Por otro lado, a la hora de establecer las vacaciones, se ofrece mucha flexibilidad por parte de la dirección de la empresa para que todos los trabajadores puedan optar a ellas de la forma más beneficiosa posible. En cuanto a esto, cabe destacar los acuerdos a los que llegaron en la época del confinamiento por la pandemia del COVID-19, en la cual se continuó con la actividad por ser un servicio esencial; por parte de la empresa, se ofreció a los trabajadores optar el disfrute de vacaciones por adelantado para así evitar realizar un ERTE especial por la pandemia, por lo que se decidió, por acuerdo entre ambas partes, repartir las vacaciones para que siempre hubiera disponible parte de la plantilla y poder hacer frente a posibles trabajos que surgieran en ese tiempo y realizar tareas de mantenimiento necesarias.

Por otro lado, respecto a los trabajadores, entra en juego uno de los objetivos del fundador de la empresa, el que todos ellos pudieran volver a casa una vez finalice el día de trabajo y no tener, excepto bajo alguna ocasión puntual, que dormir fuera de sus casas; por lo que limitan la prestación de sus servicios a los alrededores de su centro de trabajo para que esto pueda cumplirse, pudiendo optar a aceptar trabajos que se desarrollan más lejos y que conllevarían tanto una expansión territorial como un aumento de los ingresos, pero que a su vez tendría que hacer frente a una fuerte inversión y posible endeudamiento para poder afrontarla

Por lo que esto también nos muestra el compromiso de la empresa con los trabajadores y el mantenimiento de su empleo, y si es necesario, el aumento de la plantilla, ya que evitando riesgos y reforzando la autofinanciación, se conseguirá una situación más estable que además transmitirá tranquilidad a los empleados.

Respecto a sus clientes, Endrina, S.L. es flexible en las negociaciones en lo que respecta a plazos de cobros, lo que proporciona facilidad a los mismos ya que la empresa posee un buen fondo de maniobra y cada vez dispone de menos exigible, siendo el exigible a corto plazo una cantidad poco relevante en la estructura financiera, a la que pueden hacer frente cómodamente si lo comparamos con el fondo de maniobra.

En resumen, Endrina, S.L. subcontrata aquellas actividades que tratan de mejorar su impacto en el medioambiente con empresas especializadas en ello y no cometer errores en el proceso de eliminación de distintos residuos, trata de proporcionar estabilidad y fomentar un clima laboral sano y cooperativo a través de la participación de los trabajadores en la toma de decisiones de la directiva que les afecta directamente y ofrece facilidades a los terceros que interactúan con ella como son sus clientes y la forma o plazos de pago que reciben.

CAPÍTULO V. ANÁLISIS DAFO Y CAME

Como consecuencia de todo lo analizado anteriormente, desde el entorno macro y microeconómico que rodea a Endrina, S.L., el estudio de sus cuentas anuales con sus correspondientes indicadores y ratios para estimar su situación económica y financiera y hasta las acciones de responsabilidad social que esta realiza, llevaremos a cabo el análisis **DAFO**, que nos expondrá las **Debilidades**, **Amenazas**, **Fortalezas** y **Oportunidades** que presenta la empresa, a partir de la información obtenida del análisis y las conclusiones propias tras este estudio.

Una vez realizado el análisis DAFO, continuaremos con la elaboración de un análisis **CAME**, que consiste en **Corregir**, **Afrontar**, **Mantener** y **Explotar** aquello que hemos concluido en el DAFO.

Comenzaremos analizando los aspectos internos de la empresa:

Respecto a las **DEBILIDADES** que encontramos, podemos señalar la alta cantidad de dinero que se mantiene en crédito a los clientes, lo que se traduce en un riesgo para la empresa de no poder hacer efectivos los posibles pagos que tenga pendientes a acreedores o proveedores si no consigue transformar ese crédito en dinero a tiempo. Por otro lado, aunque es una empresa que desarrolla su actividad principalmente en Sevilla y Huelva y su mejor publicidad es la propia experiencia de sus clientes y sus recomendaciones, otra debilidad que presenta frente a otras empresas del sector es la promoción de sus servicios a través de página web o las redes sociales.

Por otro lado, otra debilidad relacionada con el gran saldo de la cuenta de deudores es que parte de sus clientes objetivos sea la administración pública. Aunque es cierto que su cliente principal es la empresa privada, sí que parte de la prestación de sus servicios se da al sector público a través de licitaciones y ofertas de obras públicas. Esto puede ser en parte una debilidad porque para optar a estos trabajos, hay que reunir una serie de requisitos previos que pueden variar según la licitación, lo que puede suponer que la empresa, o no pueda optar a ciertas ofertas públicas por el cambio de requisitos para acceder a ella, o tenga que hacer una inversión para adaptarse a estas posibles nuevas

En cuanto a las **FORTALEZAS** que encontramos, en primer lugar, queremos destacar la gestión de la empresa tanto a nivel de organización del trabajo como de administración de empresa por parte de los socios, que tienen especial compromiso los trabajadores, lo que genera la existencia de un buen clima laboral y una actitud cooperativa por parte de

toda la plantilla. Además, se mantiene una buena gestión de la tesorería basada en la prudencia que hace que la debilidad comentada anteriormente de mantener un alto crédito a los clientes sea menos perjudicial para la empresa ya que con ella es posible hacer frente a las obligaciones corrientes de la misma.

Por otro lado, aunque parezca contradictorio, a la vez que el crédito a los clientes les puede suponer una debilidad por el riesgo que conlleva, esto se justifica con la garantía de cobro que tienen por la naturaleza de esa deuda, es decir, la calidad de la misma es buena debido a que, por un lado, se trabaja con las administraciones públicas, y por otro, que el ciclo de explotación de los servicios que presta, principalmente es de una duración determinada, por lo que no se corresponde la generación de la deuda con el cobro de la misma. Junto a esto, podemos destacar el gran fondo de maniobra que posee, ya que este le permite tener un margen operativo bastante amplio y tener menos riesgos.

Por último, otra fortaleza muy clara y que marca la diferencia entre las distintas empresas del mismo sector es el servicio y trato al cliente. En este caso, Endrina, S.L. ofrece un servicio integral al cliente de todas las tareas necesarias para la obra que se esté llevando a cabo como expusimos anteriormente en el apartado “4.3.3. Competencia”, lo que es una ventaja para el cliente ya que así este tendrá menos preocupaciones al tener que tratar únicamente con una empresa y no con varias; además del trato atento y cercano que ofrecen y su gran capacidad resolutoria a los problemas que puedan surgir gracias a su gran experiencia en el sector.

A continuación, nos centraremos en los factores externos de la empresa:

Respecto a las **AMENAZAS** que presenta el sector, podemos destacar la incertidumbre sobre el precio del combustible, lo que hace que sea muy difícil hacer una previsión de costes y de estimación de objetivos a alcanzar tanto en el medio como en el largo plazo; que además se ha visto acentuada por la coyuntura económica y social europea.

Por otro lado, consecuencia de esta variación irregular de los precios, que se traduce principalmente en un incremento de los mismos, las distintas huelgas que se han convocado en los últimos años en el sector del transporte de mercancía por carretera como protesta frente a esta situación, lo que supone un parón en la actividad productiva y por tanto un laste para la prestación de servicios.

Por último, comentaremos las **OPORTUNIDADES** que se le presentan a la empresa. Por un lado, al dedicarse principalmente al transporte al por mayor de asfalto y áridos para la

construcción de carreteras, trabaja en gran parte con administraciones públicas, las cuales ofrecen licitaciones a las que pueden optar además de los contratos privados que concreten. Aunque el trabajo con administraciones públicas lo hemos planteado anteriormente como una posible debilidad, cabe destacar que si se cumplen todos los requisitos para optar a las ofertas que esta hace, es una gran oportunidad ya que existe una garantía de cobro mucho mayor que la que ofrece el sector privado.

La administración pública brinda grandes oportunidades de trabajar con ella a través de la publicación de múltiples licitaciones y obras públicas a las que se puede optar sin importar el lugar en el que se desarrolla la actividad sea distinto que la localidad el domicilio social de la empresa, es decir, podrían optar a las licitaciones de todo el territorio nacional, donde además es interesante la amplia experiencia de la empresa en este tipo de trabajos

Además, al haber ampliado su gama de servicios, y, por consiguiente, maquinaria, personal y elementos de transporte, tienen cada vez más posibilidad de aceptar trabajos para realizar.

Otra oportunidad que ofrece el sector de transporte de mercancía por carretera es que este es el predominante frente a otros como el marítimo o aéreo, por lo que se desenvuelve en un entorno favorable para seguir desarrollando su actividad y si a esto le añadimos una buena gestión de la empresa y servicio al cliente, la empresa podrá crecer junto al sector.

Una vez realizado el **análisis DAFO**, continuaremos con el **análisis CAME**, para poder establecer qué se debe **Corregir**, **Afrontar**, **Mantener** y **Explotar** en la empresa como consecuencia de todo lo detectado en el análisis anterior:

En primer lugar, veremos cómo puede la empresa **CORREGIR** las debilidades que presenta explotando las oportunidades a través de estrategias de reorientación. Atendiendo a la oportunidad de actuar en el sector de transporte predominante en España, el de carretera, la empresa podría optar por hacer una inversión en publicidad digital para así poder llegar a más personas que requieran sus servicios ya que esto, unido a su gran oferta de servicios y el excelente trato al cliente que dan, puede ser una gran oportunidad de crecimiento por el auge del sector, que se traduciría en un aumento de la prestación de servicios, lo que conllevaría un aumento a su vez del volumen de la empresa tanto en lo que a activos se refiere como a la capacidad para generar empleo.

En segundo lugar, expondremos como **AFRONTAR** las amenazas, tratando de evitar las mismas con la eliminación de las debilidades internas a través de estrategias de supervivencia. A la hora de afrontar las amenazas que hemos expuesto anteriormente, en realidad la empresa no puede incidir sobre estos factores, pero puede tratar de contener el impacto que tienen los mismos en la empresa. Para salvarse de posibles imprevistos que puedan surgir durante el desarrollo de su actividad, podría realizar distintas negociaciones con sus clientes para intentar reducir el plazo medio de cobro a los mismos ya que para esta empresa esta ratio es superior al de la media del sector.

Continuaremos con los aspectos que debe **MANTENER**, es decir, utilizar las fortalezas que presenta frente a las amenazas del sector mediante estrategias defensivas y así posicionarse frente a sus competidores. Como hemos comentado anteriormente, la principal fortaleza de la empresa es la gestión desde la directiva de la misma, de lo que derivan muchas otras como el clima laboral y el desarrollo favorable de la situación económico-financiera de la misma a lo largo del periodo estudiado.

Esta empresa debe mantener la gestión que se realiza de la misma, tanto de los recursos (humanos o materiales) como de la forma de trabajo que se lleva a cabo, ya que debido a esta buena gestión, se mantiene un buen clima laboral y esto favorece el desarrollo de la actividad en periodos de crisis sociales como las vividas recientemente por el incremento de precios del combustible o incluso durante el periodo de confinamiento debido a la pandemia del COVID-19, en los cuales se priorizó el diálogo entre empresa y trabajadores y consiguieron llegar a distintos acuerdos para que ninguna de las partes se viera demasiado perjudicada.

A esto, debemos añadir la buena gestión de los activos pertenecientes a la empresa que les permiten mantenerse fuertes en momentos difíciles y afrontar los posibles imprevistos que puedan surgir.

Por último, veremos qué aspectos se pueden **EXPLOTAR** con estrategias ofensivas, posicionándose en el mercado aprovechando las fortalezas que presenta la empresa unida junto a las oportunidades del mercado.

Principalmente, Endrina, S.L. podrá explotar la prestación de servicios al cliente ya que, aunque su actividad principal es el transporte de mercancías, también tiene la capacidad de realizar todos los trabajos accesorios necesarios para llevar a cabo la fase inicial de

una obra, lo que le abre muchas puertas para aumentar el importe neto de la cifra de negocios porque no se limita a una sola actividad.

Además, dentro del sector del transporte de mercancías por carretera, que es el predominante frente a otros medios de transporte, que ofrezcan también esta línea de servicios es llamativo para sus clientes porque pueden aunar todas las actividades necesarias en esta misma empresa, por lo que sería muy interesante continuar invirtiendo en la maquinaria y otros activos necesarios para poder ampliar estos servicios y así obtener una importante fuente de ingresos a medida que se amplía esta línea de negocio.

CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6. CONCLUSIONES

En este último capítulo expondremos las conclusiones que hemos obtenido a partir del análisis exhaustivo de la situación de la empresa objeto de este trabajo.

En primer lugar, respecto al entorno en el que desarrolla la empresa su actividad, hemos llegado a la conclusión de que se desenvuelve de una forma positiva e interesante ya que ofrece un servicio integral que no toda la competencia es capaz de ofrecer debido a la gran flota de maquinaria y vehículos necesarios para ello de la que dispone, por lo que presenta una ventaja competitiva frente a las empresas que desarrollan actividad similar.

En cuanto al análisis de las cuentas anuales, hemos llegado a las siguientes conclusiones:

- Amplio fondo de maniobra gracias al cual mantiene un buen margen de seguridad para poder hacer frente a sus distintas obligaciones junto a la buena gestión de la tesorería basada en la prudencia con vistas a la estabilidad de la empresa a la hora de realizar los pagos pertinentes, esto añadido a los buenos resultados de los demás indicadores, estimamos que Endrina, S.L. presenta una buena situación financiera a corto plazo.
- Por otro lado, se puede permitir los amplios plazos de cobro porque la cantidad de deudas a corto plazo a las que tiene que hacer frente son una mínima parte de su exigible.
- En cuanto a la solvencia de la empresa, concluimos que presenta una excelente situación financiera a largo plazo con tendencia a mejorar debido a que estimamos que está llevando a cabo una estrategia de independencia financiera, ya que, a lo largo de los años, cada vez más parte de la estructura financiera de la empresa son fondos propios provenientes de los resultados de los ejercicios anteriores. Esto es favorable porque se protege de una posible subida de tipos de interés que incurra en un aumento de los gastos financieros. Presenta una posición más favorable en cuanto a la independencia financiera que la media del sector.
- Respecto a la rentabilidad de la empresa, Endrina, S.L. saca más rentabilidad a sus activos (rentabilidad económica) que la media del sector, lo que indica que los gestiona más eficazmente.

- Además, en cuanto al apalancamiento financiero, podemos concluir que, aunque todo indica que buscar financiación ajena sería más beneficioso para la empresa y así obtener más rentabilidad financiera, sigue optando por la prudencia y busca la rentabilidad en la prestación de servicios y sus activos, aceptan este coste de oportunidad de no obtener más rentabilidad financiera para trabajar con menos incertidumbre.
- Otra conclusión relacionada con este coste de oportunidad es la amplia ratio de liquidez general que presenta, que va de la mano de esta preferencia de la rentabilidad económica antes que la financiera optando por la prudencia, ya que la rentabilidad que obtienen por su trabajo es más segura que la que pueden obtener a través de activos financieros o endeudamiento.

Por otro lado, en lo que respecta a los trabajadores, podemos concluir que la empresa actúa de una forma muy favorable para los mismos, teniéndolos en cuenta a la hora de tomar decisiones, tratando de ofrecer un empleo estable y seguro, de fomentar un buen clima laboral y cooperatividad entre los trabajadores.

En resumen, la situación financiera de Endrina, S.L. es muy buena tanto a corto como a largo plazo según todos los indicadores estudiados y su comparación con el sector, al igual que ocurre con la rentabilidad, económica y financiera, que también se presenta superior a la del sector, aunque se comporta de forma similar al mismo.

Como tiene un comportamiento más favorable que el sector, es más probable que esta empresa se mantenga más fuerte que muchas del sector en momentos delicados de crisis o dificultades.

Y respecto a los valores de ciertas ratios como puede ser la de liquidez general o el de plazo medio de cobro a los clientes que varían mucho respecto de la media del sector y, en un primer momento puede no parecer favorable, tiene justificación por la naturaleza de los clientes de la empresa y de su actividad como hemos comentado a lo largo del trabajo.

7. RECOMENDACIONES

Finalmente haremos algunas recomendaciones a la empresa a partir del análisis DAFO y CAME junto a las conclusiones extraídas del análisis de la situación empresarial:

- En primer lugar, aunque el gran saldo de clientes tenga explicación en la naturaleza de clientes y de la actividad que desarrolla la empresa, sería interesante que a la hora de aceptar nuevos trabajos se tratara de acortar esos grandes plazos de cobro a los clientes que soporta porque, aunque exista un fondo de maniobra suficiente, para hacer efectivo el mismo es preciso realizar el cobro de las facturas expedidas por la prestación de servicios y así no presentar problemas de liquidez frente a un imprevisto demasiado cuantioso.
- Por otro lado, bajo mi punto de vista, es muy favorable para la estabilidad de la empresa que todos los resultados del ejercicio permanezcan en la misma y así seguir la estrategia de autofinanciación e independencia financiera que parece llevar a cabo con el incremento de los fondos propios ya que así se cubre de posibles aumentos de gastos financieros, al igual que es interesante el no adelantar por la entidad financiera el cobro a clientes ya que esto le generaría unos gastos que hoy en día no tienen necesidad de soportar.
- Respecto a la parte más laboral, creo que se debe mantener esta filosofía de empresa en la cual se antepone los intereses de sus empleados en la medida de lo posible ya que esto fomenta la participación activa de los mismos en la empresa y su deseo de colaborar en lo necesario, además de generar un clima laboral confortable, dando un empleo estable y de calidad a los mismos.
- Por último, debido a los buenos resultados de la empresa en estos últimos años estudiados a lo largo del trabajo y junto a la experiencia que poseen en el sector del transporte, creo que podría ser interesante comenzar a hacer pequeñas inversiones que la empresa pueda soportar para realizar las tareas anexas a obras menores como para la construcción de piscinas o reformas privadas o el transporte de los materiales necesarios con unos vehículos y maquinaria adecuada. También podría ser interesante prestar servicios directamente a polveros que necesiten el transporte de las mercancías, es decir, ofrecer esta prestación de servicios a otras empresas.

BIBLIOGRAFÍA

Aprende qué es un análisis CAME y cómo aplicarlo para tu negocio. (s. f.-b).

<https://business.amazon.es/es/descubre-mas/blog/que-es-analisis-came#:~:text=Las%20cuatro%20grandes%20estrategias%20del,estrategias%20defensivas%2C%20estrategias%20de%20orientaci%C3%B3n>

Arias, A. S. (2021, 1 septiembre). *Producto interior bruto (PIB)*. Economipedia.

<https://economipedia.com/definiciones/producto-interior-bruto-pib.html>

Bizkaia, C. (2020, 19 febrero). Diferencia entre rentabilidad económica y financiera.

WordPress base para proyectos / Smart Brand.
<https://blog.crowdfundingbizkaia.com/emprendedores/diferencia-rentabilidad-economica-financiera/>

Díaz, N. (2022). Rotación de activos. *Economipedia*.

<https://economipedia.com/definiciones/rotacion-de-activos.html>

El transporte: Concepto, características, funciones y clases de transportes. (s. f.).

<https://www.cerasa.es/media/areces/files/book-attachment-3111.pdf>

El transporte por carretera (I): Características, normativa y tarifas. (s. f.).

<https://www.mheducation.es/catalogos/unidades-de-muestra/unidad-de-muestra-comercio-fp-hibrida-mcgrawhill.pdf>

Galiana, P. (2023, 16 enero). *¿Qué es y cómo hacer un análisis CAME?* Thinking for

Innovation. <https://www.iebschool.com/blog/que-es-un-analisis-came-y-como-se-hace-marketing-digital/>

Infoautonomos. (2023, 20 enero). *Qué es el ratio de solvencia de tu negocio.*

<https://www.infoautonomos.com/contabilidad/calcular-el-ratio-de-solvencia-de-tu-negocio/>

Informe OTLE 2019 / OTLE. (s. f.).

<https://observatoriotransporte.mitma.es/inform/es/2019/indice/>

Informe OTLE 2020 / OTLE. (s. f.).

<https://observatoriotransporte.mitma.es/inform/es/2020/indice/>

Informe OTLE 2021 / OTLE. (s. f.).

<https://observatoriotransporte.mitma.es/inform/es/2021//indice>

Informe OTLE 2022 / OTLE. (s. f.).

<https://observatoriotransporte.mitma.es/inform/es/2022/indice>

Jiménez Rey, A. (2022). Movimientos de Tierra. Tipos de Excavaciones: Desmonte, Vaciado y Terraplenado. *Esarco Arquitectura e Ingeniería. Proyectos y Obras.*

<https://esarco.es/movimientos-de->

[tierra/#:~:text=El%20Vaciado%3A%20llamamos%20vaciado%20al,de%20arranque%20de%20la%20construcci%C3%B3n](https://esarco.es/movimientos-de-tierra/#:~:text=El%20Vaciado%3A%20llamamos%20vaciado%20al,de%20arranque%20de%20la%20construcci%C3%B3n).

Payo, J. C. (2015, noviembre). Países con más kilómetros de autovías: España, tercera.

Autopista. https://www.autopista.es/noticias-motor/paises-con-mas-kilometros-de-autovias-espana-tercera_138079_102.html

López, J. F. (2020, 1 agosto). *Valor agregado bruto (VAB)*. Economipedia.

<https://economipedia.com/definiciones/valor-agregado-bruto-vab.html>

Ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana. (2020, diciembre). *Informe monográfico de transporte y la logística en ESPAÑA: Movilidad y transporte en*

tiempos de COVID19. https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos_otle/otle2020_informe_monografico_covid19_1.pdf

Muñoz Cabrera, J. (2022). *Análisis contable* (1.0).

Qué es RSC - Observatorio de Responsabilidad Social Corporativa. (2016, 17 agosto).

Observatorio de Responsabilidad Social Corporativa.

<https://observatoriorsc.org/la-rsc-que-es/>

Serrano Domínguez, F. (s. f.). *Contabilidad práctica empresarial. Pymes y Microempresas.* [TEMARIO]. Universidad de Sevilla.

Transporte terrestre y por tubería España | Análisis Económico-Financiero de la

Empresa Española 2022. (s. f.).

<https://cb.analistaseconomicos.com/informe/espana/17>