

ANÁLISIS DE LOS COMPONENTES DEL RESULTADO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO EN ESPAÑA.

Heriberto Suárez Falcón, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Pedro M. Balboa La Chica, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Daniel Carrasco Díaz, Universidad de Málaga

RESUMEN

La importancia del sector del transporte es, hoy día, incuestionable. En nuestro país, el mismo representa aproximadamente el 8% del Valor Añadido Bruto, el 5,6% de la remuneración total de los asalariados y el 5,8% del empleo.

El presente trabajo analiza la estructura que, en el período 1999-2003, presentan las empresas que conforman el sector del transporte urbano de viajeros por carretera en España, reflejando las principales características del sector y deteniéndose en el estudio de la situación y evolución de los estados contables.

Finalmente, el análisis de la dinámica sectorial, la tasa de crecimiento y rentabilidad y la evolución de los componentes del resultado empresarial, nos muestra como nos encontramos ante un sector estable, tradicionalmente deficitario, excesivamente regulado, y donde la implantación de nuevas tecnologías incide en el fortalecimiento del activo fijo.

PALABRAS CLAVE: Transporte, rentabilidad, análisis contable.

ABSTRACT

The complexity and the relevance of the transport industry is nowadays out of question. In Spain, transport represented for the year 2003 eight percent of the Gross Added Value, 5.6 percent of the compensation of employees and the 5.8 percent of the level of employment.

The final aim of the work is to analyze the main features of the companies that conform the Spanish Urban Transport Industry. Having this purpose in mind we will analyze the main characteristics of the Industry in the period 1999-2003 putting special emphasis in the study and evolution of the principal financial statements.

And finally, an analysis of the dynamics of the industry, the ratio of growth and profitability, the evolution of the different components of business results, show that the industry may be characterized by an stable situation, high levels of the deficit in most of the cases, an intensive regulation and where the implementation of new technologies have increased the strength of fixed assets.

KEY WORDS: transport, profitability, financial reporting analysis

1. INTRODUCCIÓN

En la sociedad actual, una adecuada planificación de los sistemas de transporte, que dirija convenientemente los flujos de tráfico de la urbe, incide necesariamente en el impulso económico de la misma.

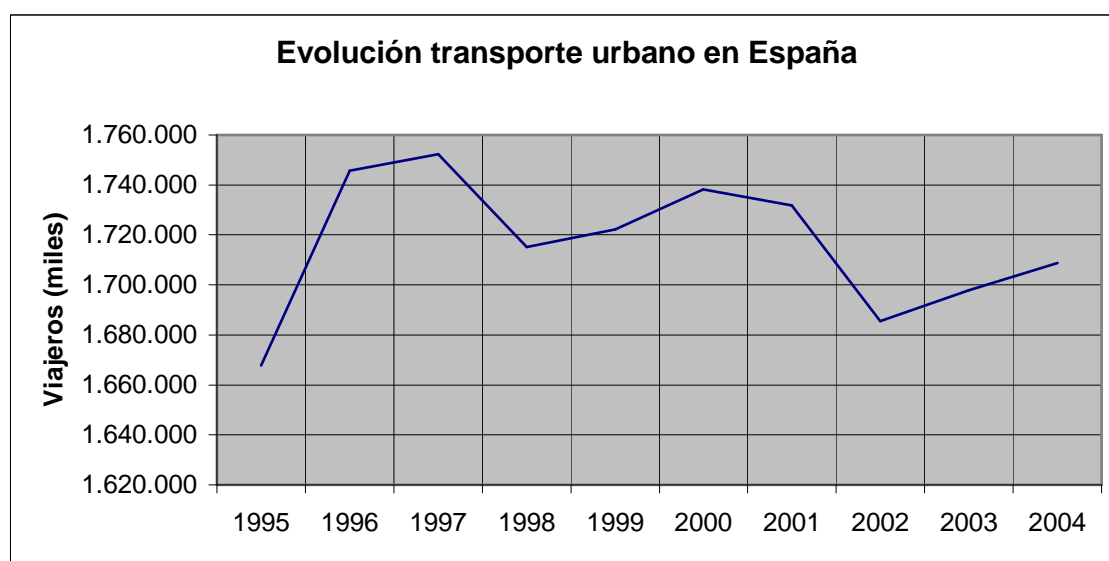
Así, entre las necesidades más importantes que el transporte debe satisfacer destaca la exigencia de movilidad o desplazamiento de las personas, aspecto éste en el cual nos hemos centrado en el presente trabajo, más concretamente en el transporte urbano colectivo de viajeros.

En este sentido, el objetivo del economista radica fundamentalmente en el conocimiento cualitativo y cuantitativo de los recursos utilizados, tratando de que satisfagan, en la mayor medida posible, las necesidades humanas, persiguiendo en muchas ocasiones tanto un beneficio social como un beneficio económico.

Si tomamos los datos elaborados por el Instituto Nacional de Estadística relativos al número de viajeros que ha utilizado esta modalidad de transporte en España en los últimos diez años, y analizamos su evolución, podemos constatar el irregular comportamiento de la cifra de usuarios, destacando la mayor cifra de 1997, año en que utilizaron el transporte urbano más de 1.750 millones de viajeros, frente a los 1.667 millones que lo usaron durante 1995. En los últimos años se observa un repunte de la cifra, situándose en el año 2004 en torno a los 1.710 millones (véase Ilustración 1).

Por otro lado, y desde un punto de vista macroeconómico, según datos de la Contabilidad Nacional para el año 2004, elaborados por el Instituto Nacional de Estadística español, el sector del transporte y las comunicaciones representa aproximadamente el 8% del Valor Añadido Bruto, el 5,6% de la remuneración total de los asalariados y el 5,8% del empleo. No obstante autores como De Rus y Herce (1996: 20) sostienen que la importancia del transporte en la economía va más allá de estas variables macroeconómicas debido a la significación que tiene el transporte como input intermedio para el resto de las actividades económicas.

Ilustración 1



Fuente: Boletín Mensual de Estadística INE. Elaboración propia.

La creciente demanda social de movilidad contrasta paradójicamente con la falta de aceptación social de sus externalidades negativas, principalmente las relacionadas con el deterioro del medio ambiente y la congestión”.

Con el objetivo de superar todos estos inconvenientes, informes como el proyecto Voyager, elaborado a nivel europeo a iniciativa de la Unión Internacional de Transporte Público (U.I.T.P.), pretenden lograr para el año 2020 un sistema de transporte atractivo, cómodo, limpio, seguro, eficiente, accesible, rentable, etc. apuntando para ello varias recomendaciones, entre las cuales destacamos las siguientes:

- Mejorar los sistemas de financiación y la rentabilidad,
- mejorar la coordinación entre las redes públicas de transporte,
- dar una respuesta más eficaz a las necesidades y demandas de los clientes,
- fortalecer la imagen pública del sector,
- y desarrollar un sistema público de transporte que respete el medio ambiente y contribuya al desarrollo sostenible.

De cualquier forma, si es importante señalar que hoy el transporte urbano en España está al mismo nivel que el que puede tener cualquiera de las ciudades más importantes de Europa, a pesar de los problemas que tienen pendientes con las distintas Administraciones, fundamentalmente el derivado de la financiación. Debemos tener en cuenta que el transporte urbano es un tema muy costoso para los ayuntamientos, entes responsables de su prestación, y que en su gran mayoría (excepto Madrid, Barcelona y Canarias) no tiene una ley de financiación específica, cuestión demandada de forma reiterada por la Asociación Española de Transporte Urbano, de forma que se asegure la viabilidad del sistema en cualquier circunstancia y coyuntura.

En este sentido podemos afirmar que en la financiación de las empresas de transporte público de viajeros por carretera, ocupan un papel fundamental las subvenciones otorgadas, principalmente por las Administraciones Públicas, al objeto de permitir, que aquellas presten un servicio de calidad, tanto en lo que se refiere a medios estructurales como de oferta y precios.

Recientemente, se celebró en Barcelona la segunda Conferencia Internacional sobre Financiación del Transporte Público, organizada por La Unión Internacional de Transporte Público (UITP), en la cual se manifestó la creciente preocupación por los continuos recortes presupuestarios que aplican las autoridades públicas, provocando una cada vez mayor escasez en los recursos económicos dedicados al transporte público, manifestándose la necesidad de encontrar vías alternativas para financiar las inversiones y su funcionamiento habitual, incrementando y diversificando las fuentes de ingreso.

En este sentido, según datos elaborados por el Instituto Nacional de Estadística (INE), en el período 1990–2002 las subvenciones otorgadas se incrementan un 59,37%, mientras que el importe de las subvenciones solicitadas aumenta un 206,45%.

En los últimos quince años, la financiación del transporte público se ha sustentado en la firma de contratos programas, convirtiéndose en la fórmula por excelencia para financiar el transporte regular de viajeros.

Estos contratos programas han permitido el saneamiento financiero de las empresas de transporte, cimentándose sobre una gestión rigurosa de la misma y permitiendo una mejora considerable de la infraestructura que éstas utilizan. Las subvenciones no se reciben de forma indiscriminada, sino en función de parámetros de calidad y atendiendo tanto a la gestión como al cumplimiento de los objetivos fijados.

A raíz de esto, hemos considerado interesante analizar la evolución en el período 1999-2003 de la estructura de las empresas que conforman el sector del transporte urbano de viajeros en España, deteniéndonos además en aspectos como la composición del resultado, al objeto de tener una visión general de cómo se ha conformado este conjunto de empresas y que pudieran servir además de para la toma de decisiones racionales que estén orientadas al logro de los objetivos de la empresa, para realizar una planificación adecuada, tratando asimismo de determinar los puntos fuertes y los puntos débiles del sector.

2. CARACTERIZACIÓN DE LA MUESTRA

Para la realización del presente trabajo hemos utilizado la base de datos SABI (Sistema de Análisis de Balances Ibéricos), que contiene información de 940.000 empresas españolas y portuguesas, clasificadas por localización, actividad, forma jurídica, empleados, etc.

Del total de empresas que integran la base de datos, un total de 2043 empresas tenían un CNAE e Impuesto de Actividades Económicas (IAE) coincidente con el transporte terrestre regular de viajeros.

Al objeto de conformar una muestra más operativa, más depurada, que integrara las principales empresas de transporte urbano de España, hemos establecido una serie de restricciones, las cuales señalamos a continuación:

- CNAE: 6021 (Otros tipos de transporte regular de viajeros)
- IAE: 7211 (Transporte urbano colectivo)
- Estado: activa
- Último nº de empleados: mínimo 25
- Ingresos: mínimo 3.000 (miles de euros)

Con ello obtenemos un total de 52 empresas de las cuales se han eliminado aquellas que están dedicadas al transporte interurbano, discrecional u otro tipo de transporte no considerado estrictamente urbano.

En la muestra definitiva se constata que no se incluyen las empresas que prestan el servicio de transporte urbano de algunas capitales de provincia. Los motivos son varios, entre los cuales destacamos la no presentación de sus estados contables en los Registros Mercantiles correspondientes, la no superación de alguna de las restricciones establecidas inicialmente o servicios prestados directamente por el Ayuntamiento.

Definitivamente, para el período objeto de estudio (1999-2003), la muestra quedó conformada por 33 empresas, cuya actividad principal es la prestación de servicio de transporte urbano de viajeros de las principales ciudades españolas, incluyendo las siguientes:

AUTOBUSES DE CORDOBA SA	EMT URBANS DE PALMA MALLORCA SA
AUTOBUSES DE LLEIDA SA	GUAGUAS MUNICIPALES SA (LAS PALMAS G.C.)
AUTOBUSES DE LOGRONO SA	LA MONTANESA SL (PAMPLONA)
AUTOBUSES L.A.T. S.L. (MURCIA)	MARCO SANCHEZ TTES. URBANOS SA (ALICANTE)
AUTOBUSES URBANOS DE ELCHE SA	OURENSE DE TRANSPORTES SA
AUTOBUSES URBANOS DE LEON S.A.	SALAMANCA DE TRANSPORTES SA
AUTOBUSES URBANOS DE VALLADOLID SA	TRANSPORTES ROBER SA (GRANADA)
AUTOBUSES URBANOS DEL SUR SA (GETAFE)	TRANSPORTES UNIDOS DE ASTURIAS SL
COMPANIA DE TRANVIAS DE LA CORUÑA SA	TRANSPORTES URBANOS DE BADAJOZ SA
COMPANIA DEL TRANVIA DE SAN SEBASTIAN SA	TRANSPORTES URBANOS DE SEVILLA SA MUNICIPAL
COMPANIA TRANVIAS DE SEVILLA SA	TRANSPORTES URBANOS DE VITORIA GASTEIZ S.A.
EMPRESA MALAGUENA DE TRANSPORTES SAM	TRANSPORTES URBANOS DE ZARAGOZA SA
EMT DE MADRID SA	TRANSPORTS DE BARCELONA SA
EMT DE VALENCIA SA	TRANSPORTS MUNICIPALS D EGARA SA (TARRASSA)
EMT URBANOS DE GIJON	TRANVIA DE CADIZ A SAN FERNANDO Y CARRACA SA
EMT URBANOS SA (HUELVA)	UNION DE AUTOBUSES URBANOS SL (TOLEDO)
EMT PUBLICS DE TARRAGONA SA	

Para efectuar el análisis, se han eliminado los valores extremos de los diferentes indicadores económico-financieros, a los efectos de que las medidas de posición no se vean afectadas y las conclusiones extraídas sean más fiables. Asimismo, no se ha tenido en cuenta el efecto inflacionista, es decir, durante el período objeto de estudio se ha trabajado en todo momento con unidades monetarias corrientes.

Del análisis de la muestra podemos observar como el acceso de las empresas al sector no es especialmente atractivo. Así, el 96,97% de las empresas se han constituido hace más de 10 años, es decir, prácticamente la totalidad de las empresas que operan. Mientras que el resto (3,03%) se ha constituido entre 1993 y 1997. Probablemente, en ello ha tenido una incidencia significativa el hecho de estar ante un sector

excesivamente regulado, ya que se legislan aspectos tales como las tarifas, el acceso al mercado, las fórmulas de gestión, la integración de redes de transporte, los itinerarios, la adquisición y uso de infraestructuras. A todo esto se le añade la excesiva dependencia de subvenciones públicas al verse obligadas, en la inmensa mayoría de las ocasiones, a la prestación de servicios no rentables, motivado por cuestiones eminentemente sociales.

Tabla 1. CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN

Criterios de clasificación		%	CIFRA DE NEGOCIOS MEDIA (Miles euros)	FONDOS PROPIOS MEDIOS (Miles euros)
ANTIGÜEDAD	+ 10 años	96,97%	28.938	5.631
	Entre 5 y 10 años	3,03%	24.048	7.822
	Menos de 5 años	0,00%	0	0
	TOTAL	100,00%	28.790	5.716
PERSONALIDAD JURÍDICA	Sdes. anónimas	87,88%	31.058	5.949
	Sdes. limitadas	12,12%	12.347	3.925
	Otras figuras	0,00%	0	0
	TOTAL	100,00%	28.790	5.716
EMPRESAS AUDITADAS	Aprobadas	55,56%	44.277	13.067
	Con salvedades	44,44%	22.879	498
	TOTAL	100,00%	28.790	5.716

Fuente: Base de datos SABI. Ejercicios 1999 a 2003. Elaboración propia

En este sentido, es significativo que en los últimos cinco años no se haya constituido ninguna empresa. Aspectos como la regulación de períodos concesionales, que se promueven a nivel europeo, donde se tiende a la disminución de los plazos, inciden igualmente en la conformación de un mercado menos atractivo.

En cuanto a su personalidad jurídica, la mayor parte de la muestra (87,88%) está compuesta por sociedades anónimas, mientras que el resto (12,12%) utiliza la figura de sociedad limitada. Estos resultados son perfectamente trasladables al sector del transporte urbano en general ya que no es usual la utilización de otros tipos de personalidades jurídicas como cooperativas o sociedades en comandita.

Estas empresas, por su propia personalidad jurídica, su actividad, sus modos de financiación y su elevado volumen de negocio están sujetas a rígidos controles de auditoría. En este sentido es sorprendente el elevado número de empresas que presentan informes con salvedades (44,44%). Si comparamos estos datos con su cifra de negocios media y sus fondos propios medios podemos comprobar como las empresas con salvedades tienen un volumen de negocio medio muy inferior a las empresas con informes de auditoría “limpios”, cuestión corroborada al contraponer los datos con los fondos propios medios, donde es obvio que las empresas que presentan salvedades en sus informes de auditoría son generalmente las empresas con los fondos propios más reducidos.

Para analizar el crecimiento durante el período objeto de estudio de las empresas que conforman la muestra, lo hemos dividido en tres estratos, un primer grupo que está conformado por aquellas empresas que tienen un volumen de negocios inferior a 5 millones de euros, un segundo grupo que abarca las empresas con

cifra de negocios entre 5 y 15 millones de euros, y un tercer conjunto con las empresas que superan los 15 millones de euros.

En el primer grupo de empresas, es decir, aquellas con una cifra de negocios menor, destacan las responsables del transporte urbano de Logroño y Toledo, con un crecimiento en su cifra de ventas de un 62,46% y 51,75% respectivamente. En el segundo grupo, destacan las empresas responsables del transporte en las ciudades de Salamanca y Elche, con un crecimiento acumulado del 53,5% y 46,55% respectivamente. Por último, entre las grandes empresas nacionales de transporte urbano, podemos destacar la evolución de dos empresas a las cuales se les ha encomendado el transporte urbano en dos ciudades andaluzas. Se trata de Transportes Rober, S.A. en Granada, con un crecimiento en el período objeto de estudio de un 38,88% y la Empresa Malagueña de Transportes, empresa de titularidad municipal con un crecimiento similar y que se sitúa en torno al 38,49%.

Es igualmente interesante señalar que prácticamente todas las empresas presentan cifras de crecimiento positivo, a excepción de Transportes de Barcelona, que en el período 1999-2001 disminuyen sus ingresos en un 0,8%, cifra que podríamos considerar despreciable, pero anómala frente a la evolución del resto de compañías de transporte urbano de España.

Tabla 2. EMPRESAS CON MAYOR TASA DE CRECIMIENTO

CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN	DENOMINACIÓN SOCIAL	Ingresos	
		Miles Euros	% ⁽¹⁾
Empresas con cifra de negocios inferior a 5.000 miles de euros	Autobuses de Logroño	3.014	62,46
	Unión de Autobuses Urbanos. S.L. (Toledo)	4.864	51,75
Empresas con cifra de negocios entre 5.000 miles y 15.000 miles de euros	Salamanca de Transportes	8.074	53,5
	Autobuses Urbanos de Elche	5.304	46,55
Empresas con cifra de negocios superior a 15.000 miles de euros	Transportes Rober S.A. (Granada)	23.486	38,88
	Empresa Malagueña de Transportes	21.028	38,49

(1) Tasa de crecimiento de ingresos en el período 1999-2003

Fuente: Base de datos SABI. Ejercicios 1999 a 2003. Elaboración propia

Si realizamos la misma agrupación de empresas para determinar aquellas con mayor cifra promedio de rentabilidad económica (tabla 3), podemos observar como entre las empresas pequeñas sobresale de nuevo Logroño con un 4,94% y Badajoz con un 4,73%.

Entre las empresas que hemos considerado medianas, la Compañía de Tranvías de La Coruña tiene un promedio de rentabilidad económica en el período 1999-2003 de un 9,87%, mientras que Autobuses de Córdoba tiene una rentabilidad económica del 6,01%.

Las empresas Transportes Urbanos de Zaragoza y Transportes Rober de Granada son dos empresas de titularidad privada, con una elevada rentabilidad económica, especialmente la empresa responsable del transporte en la ciudad de Zaragoza, con una rentabilidad económica que se aproxima al 10%, mientras que la de Granada se sitúa en torno al 4,24%.

Tabla 3. EMPRESAS CON ALTA RENTABILIDAD ECONÓMICA

CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN	DENOMINACIÓN SOCIAL	% ⁽²⁾
Empresas con cifra de inferior a 5.000 miles de euros	Autobuses de Logroño	4,94
	Transportes urbanos de Badajoz	4,73
Empresas con cifra de negocios entre 5.000 mil y 15.000 mil euros	Compañía de Tranvías de La Coruña	9,87
	Autobuses de Córdoba	6,01
Empresas con cifra de negocios superior a 15.000 mil euros	Transportes Urbanos de Zaragoza	9,94
	Transportes Rober (Granada)	4,24

(2) Rentabilidad económica media 1999-2003

Fuente: *Base de datos SABI*. Ejercicios 1999 a 2003. Elaboración propia

Entre los factores más importantes que contribuyen a la rentabilidad y sostenibilidad del sector se encuentran las tecnologías de la información y las comunicaciones, permitiendo al sector del transporte, uno de los más activos actualmente en I + D + I, mantener el liderazgo actual y la búsqueda de nuevos mercados.

En este sentido, internet ha puesto al alcance de todas estas empresas la posibilidad de establecer sistemas que permiten integrar sistemas de información, reservas y ventas, todo ello a un menor coste, mayor calidad y comodidad.

3. ANÁLISIS DE LOS COMPONENTES DEL RESULTADO EMPRESARIAL

A continuación analizaremos los diferentes componentes del resultado en relación con la cifra de negocios y otros ingresos de explotación. Así, iremos desagregando las diferentes partidas que conforman el resultado de la explotación, el resultado financiero y el extraordinario, concluyendo con el resultado del ejercicio y su evolución.

Del estudio de la tabla 4, la primera conclusión que puede extraerse es la estabilidad que muestran las distintas partidas, si bien, también se observa un ligero empeoramiento de algunas ratios que inciden en la tendencia negativa del resultado del ejercicio.

Los gastos de personal, consumos de explotación, otros gastos de explotación y amortizaciones son las partidas de mayor peso, representando alrededor de un 107,3 % de los ingresos. Estas empresas, generalmente deficitarias, tal como se señalaba en la introducción, necesitan de subvenciones que cubran los déficits que se

van generando como consecuencia de la obligación de prestar servicios en itinerarios de “débil” tráfico, es decir zonas con baja densidad de población.

Es obvio que en empresas de servicios como el transporte urbano, el gasto de personal es uno de los componentes más importantes del gasto total. Ello viene originado tanto por el elevado número de personal necesario para el desarrollo de la actividad, fundamentalmente aquél que está destinado a las labores de conducción de vehículos, así como por la realización de un importante volumen de horas extraordinarias.

La realización de estas horas extras puede llegar a ser impredecible por parte de la dirección de la empresa, ya que viene originada por motivos ajenos a la propia planificación del servicio tales como incidencias en el tráfico rodado, averías del vehículo durante la jornada, etc.

Es de reseñar igualmente, la inexistencia de un convenio colectivo sectorial de carácter nacional, tal como ocurre en otras esferas de la actividad económica. Esto provoca, tal como ya se ha señalado, grandes diferencias tanto salariales como de estructura de jornadas de unas comunidades a otras, así como de unas empresas a otras, lo cual hace más difícil el proceso de comparación de productividad y resultados entre diferentes empresas.

Según un estudio realizado por la Asociación Española de Transporte Urbano Colectivo (ATUC), este porcentaje se sitúa en torno al 62%, cifra que podemos considerar bastante elevada¹.

En cuanto a los consumos de explotación, entre las partidas más importantes destaca el combustible y los neumáticos. Debemos tener en cuenta que un autobús urbano con motor de gasóleo, puede llegar a consumir más de 50 litros cada 100 kilómetros. Es importante señalar, que aproximadamente el 52% del precio del litro son impuestos sobre el combustible.

La amortización del inmovilizado se realiza en función del precio de adquisición de dichos elementos. En el caso de los vehículos, éste dependerá de múltiples factores tales como la negociación entre transportista y fabricante, forma de pago, volumen de pedido, equipamiento del vehículo, etc. Habitualmente se estima una vida útil de 10 años, si bien existen empresas que consideran una vida útil inferior.

Un componente muy importante de la estructura de gastos, y más concretamente dentro de otros gastos de explotación, es el correspondiente a los seguros, cuyo importe ronda el 3% de la cifra total de gastos. Son pocas las empresas dispuestas a asegurar las flotas de autobuses de transporte, debido fundamentalmente al alto riesgo que conllevan. Así, por ejemplo, la siniestralidad en el transporte urbano es considerable, si bien, el importe de dichos siniestros no suele ser elevado.

Como podemos observar en la citada tabla, el resultado de la explotación presenta porcentajes negativos sobre los ingresos, además con tendencia creciente en el período objeto de estudio, pasando de un -5,10% en 1999 a un -7,41% en 2003. Ello viene motivado especialmente por la evolución alcista de los consumos de explotación.

¹ Existe un estudio similar, elaborado por el Ministerio Español de Fomento, donde no se especifica la metodología empleada para la obtención de los datos. Si tomamos las memorias elaboradas por diferentes empresas operadoras, y calculamos las ratios citadas, parecen mucho más ajustadas a la realidad las cifras aportadas por ATUC. En consecuencia, no podemos obtener conclusiones acerca de las diferencias existentes entre las cifras suministradas por el propio Ministerio de Fomento y la Asociación de Transporte Urbano Colectivo (ATUC).

En cuanto a la partida de gastos e ingreso extraordinarios, se observa un crecimiento paulatino de los ingresos frente a la tendencia descendente de los gastos. En este sentido, el signo positivo de los resultados extraordinarios contrasta con el negativo de las actividades ordinarias. De cualquier forma, el volumen de resultados extraordinarios no es capaz de cubrir el resultado negativo de las actividades ordinarias, con lo cual se presenta un resultado antes de impuestos negativo y en consecuencia, un resultado del ejercicio con el mismo signo. En este sentido, el resultado del ejercicio pasa de un -6,49% sobre los ingresos derivados de la cifra de negocios y otros ingresos en 1999, a un -7,82% en el año 2003.

Si efectuamos un análisis más individualizado de las empresas, se advierte que en el año 1999, un 48,40 % de las empresas que conforman la muestra presentan resultados positivos, pero la considerable cuantía de los resultados negativos del 51,60 % restante, inciden en un resultado promedio de este último signo.

En el año 2003, ya es el 61,54% las empresas con resultados positivos, pero el mismo razonamiento aplicado en el año 1999, provoca que los resultados promedio de ese año, también presente carácter negativo.

Tabla 4. ANÁLISIS DE LOS COMPONENTES DEL RESULTADO EN RELACIÓN CON LA CIFRA DE NEGOCIOS Y OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Conceptos	1999	2000	2001	2002	2003
	(porcentajes medios)				
Consumos de explotación	14,26%	16,13%	15,53%	15,57%	16,34%
Gastos de personal	65,85%	66,72%	68,36%	65,74%	65,47%
Dotaciones para amortizaciones	10,39%	10,51%	10,02%	9,80%	10,60%
Var. Prov. de tráf. y pérdid. cdtos.	0,05%	0,17%	-0,10%	0,11%	0,11%
Otros gastos de explotación	14,54%	13,21%	13,79%	13,76%	14,89%
Resultado de la explotación	-5,10%	-6,74%	-7,61%	-6,51%	-7,41%
Ingresos financieros	0,31%	0,37%	0,36%	0,42%	0,38%
Gastos financieros	2,25%	2,17%	2,69%	2,30%	2,72%
Resultado financiero	-1,94%	-1,80%	-2,33%	-1,88%	-2,34%
Resultado de la actividad ordinaria	-7,04%	-8,55%	-9,93%	-8,39%	-9,75%
Ingresos extraordinarios	2,92%	3,67%	3,62%	3,69%	4,06%
Gastos extraordinarios	1,04%	2,41%	0,76%	1,25%	0,70%
Resultado extraordinario	1,87%	1,26%	2,86%	2,44%	3,36%
Resultado antes de Impuestos	-5,17%	-7,29%	-7,07%	-5,95%	-6,39%
Impuesto sobre sociedades	1,18%	0,81%	0,98%	0,79%	1,42%
Otros impuestos	0,15%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Resultado del ejercicio	-6,49%	-8,10%	-8,05%	-6,74%	-7,82%

Fuente: Base de datos SABI. Ejercicios 1999 a 2003. Elaboración propia

Si observamos la variación interanual de los ingresos de explotación así como de las principales magnitudes de gastos, advertimos el comportamiento irregular de las diferentes partidas. Sobresale el fuerte incremento de las partidas de gastos en el período 1999-2000, con cifras que oscilan entre el 20 y el 25%, para descender considerablemente hasta el año 2002, en que vuelven a soportar aumentos de entre el 14 y el 17,50%

aproximadamente.

Podría ser interesante comparar estos períodos alcistas con fechas concretas como firmas de contratos programa, vigencia de convenios colectivos, etc. Así, por ejemplo, una posible explicación del considerable crecimiento de estos gastos en el ejercicio 2003 la podemos encontrar en la celebración de las elecciones municipales durante ese año, fecha en que los consistorios están dispuestos, por ejemplo, a admitir incrementos salariales mayores al objeto de evitar huelgas y desórdenes.

	2000/99	2001/00	2002/01	2003/02
Ingresos de explotación	4,96%	2,15%	0,71%	13,67%
Gastos de personal	25,46%	3,77%	-5,43%	13,97%
Consumo de explotación	26,60%	11,43%	-6,25%	17,47%
Amortizaciones	20,09%	3,10%	2,83%	21,62%

Fuente: Base de datos SABI. Ejercicios 1999 a 2003. Elaboración propia

Al observar la influencia de los diferentes componentes del gasto sobre el gasto total, se corrobora lo señalado en el comentario de la tabla 4, es decir, la considerable importancia de los gastos de personal (entre el 53,25% en 1999 y el 64,65% en 2003), las amortizaciones, con porcentajes próximos todos los años al 10%, y los consumos de explotación, que incrementan su peso específico en el total de gastos, ya que de un 9,73% en 1999 pasa a un 13,07% en 2003.

TABLA 6. DISTRIBUCIÓN DE LOS GASTOS DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR
(% RESPECTO AL TOTAL DE GASTOS)

	1999	2000	2001	2002	2003
Gastos de personal	53,25%	63,05%	63,78%	64,57%	64,65%
Amortizaciones	7,22%	8,18%	8,22%	9,05%	9,67%
Gastos financieros	3,44%	3,22%	3,33%	1,57%	1,32%
Gastos extraordinarios	1,40%	2,51%	0,86%	1,00%	0,65%
Consumos de explotación	9,73%	11,62%	12,62%	12,67%	13,07%

Fuente: Base de datos SABI. Ejercicios 1999 a 2003. Elaboración propia

4. CONCLUSIONES

El transporte es una actividad esencial en la articulación económica de cualquier núcleo poblacional y el estudio de dicha actividad conociendo y cuantificando los recursos utilizados, es objetivo del economista. En este caso hemos considerado interesante analizar la antigüedad, su personalidad jurídica, la tasa de crecimiento, su rentabilidad económica o la composición del resultado, de manera que nos aporte información que nos permita tener un conocimiento más exhaustivo de la realidad económico – financiera de este tipo de empresas.

En este sentido, uno de los objetivos más perseguidos, tanto a nivel nacional como internacional, es mejorar los sistemas de financiación y su rentabilidad; si bien, una de las principales quejas planteadas por el

sector, son los continuos recortes presupuestarios que aplican las autoridades públicas, provocando cada vez mayor escasez en los recursos económicos dedicados al transporte público.

Entre las conclusiones más importantes del análisis realizado, podemos señalar que estamos ante un sector cuyo acceso no es especialmente atractivo, entre cuyas causas destacamos el hecho de estar ante una actividad excesivamente regulada, así se regulan tarifas, fórmulas de gestión, itinerarios, adquisición de infraestructuras, etc.

También es interesante señalar como estas empresas, por su personalidad jurídica, su actividad o su forma de financiación, están sometidas a rígidos controles de auditoría, pero a pesar de ello, casi un 45% presentan informes con salvedades, si bien se tratan en su inmensa mayoría de empresas con menor cifra de negocios.

Si nos centramos en el análisis de los componentes del resultado empresarial, una de las primeras apreciaciones sería la gran importancia que ostentan los gastos de personal en la estructura de gastos de estas empresas (más del 60%) así como los consumos y otros gastos de explotación y las amortizaciones. En este sentido, se ha planteado por diferentes colectivos la necesidad de elaborar e implantar un convenio colectivo sectorial de carácter nacional, de forma que se homogenice las estructuras laborales, salariales y de distribución de jornadas, permitiendo una mejor comparación en términos de productividad y resultados entre las empresas.

El elevado nivel de gastos frente a los ingresos de explotación y otros ingresos, genera unos resultados de explotación negativos, resultados que no pueden ser cubiertos ni por los resultados financieros ni por los extraordinarios, con lo cual el resultado negativo del ejercicio se sitúa entre el 6% y el 8% de los ingresos en todo el período analizado.

5. BIBLIOGRAFÍA

- ASENSIO, J.; MATAS A. Y RAYMONT J.L. (2001): *Efectos redistributivos de las subvenciones al transporte público en áreas urbanas*. IV Encuentro de Economía Aplicada. Reus, Universitat Rovira i Virgili.
- ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CONTABILIDAD Y ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS (2002): “*Un sistema de indicadores de gestión para los Ayuntamientos*”. Serie Principios de Contabilidad de Gestión nº 26, Madrid, AECA.
- CARRASCO DÍAZ, D. (1984): *El resultado de la empresa: justificación económica e interpretación contable*. Revista Técnica Contable, pag. 133-142.
- CARRETERO FERNÁNDEZ, A. (2000): *La regulación de los transportes interiores en la Unión Europea y su incidencia en la legislación española*, Instituto de Estudios Económicos, Madrid.
- DE PALACIO, L (2000): “La reordenación del transporte terrestre de viajeros en Europa: actuaciones emprendidas y retos de futuro”. Revista del Instituto de Estudios Económicos nº 2 y 3: Hacia un nuevo modelo de transporte terrestre de viajeros. Madrid, pp. 1-26.
- DE RUS MENDOZA G. y NOMBELA MERCHÁN, G. (1995): “*Desregulación y privatización del transporte público urbano en España*”. En La Regulación de los transportes en España. Madrid, Ed. Cívitas.

- DORTA VELÁZQUEZ, J.A. y TABRAUE ARMAS, M.A. (1999): “Análisis de la rentabilidad de la empresa grancanaria: estudio de sus factores explicativos mediante un modelo integrado”. Segundo Seminario de Investigación Universitaria sobre la Economía Canaria (Economía Canaria 1999). Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Las Palmas de G.C.
- INFORMA, S.A. *Base de datos SABI (Sistema de Análisis de Balances Ibérico)*. Ejercicios 2000, 2001 y 2002.
- INTERNATIONAL ACCOUNTING STANDARD COMMITTEE (IASC) (1999): Norma Internacional de Contabilidad (NIC) número 1. “*Presentación de Estados Financieros*”. Párrafos reordenados en 1997. México, Instituto Mexicano de Contadores Públicos.
- PANADERO LÓPEZ, M. (2000): “Balance de las últimas décadas en el transporte terrestre de viajeros”. Revista del Instituto de Estudios Económicos nº 2 y 3: Hacia un nuevo modelo de transporte terrestre de viajeros. Madrid, pp. 177-206.
- REAL DECRETO LEY 4/2000 de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y Transportes, Boletín Oficial del Estado de 24 de junio de 2000.
- SUÁREZ FALCÓN, H. (2004): *Las empresas de transporte de viajeros por carretera: una propuesta de modelo informativo contable externo*. Tesis doctoral Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- YEBRA CEMBORAIN, R.O. (2000): *Definición y reconocimiento de los elementos de los estados financieros*. En El Marco Conceptual para la Información Financiera. Análisis y Comentarios. AECA, Madrid.