

**DEMOGRAFÍA EMPRESARIAL,
MOROSIDAD COMERCIAL Y RIESGO DE CRÉDITO
EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LOGÍSTICA.**



Gabinete
de estudios
económicos
axesor

axesor
conocer para decidir



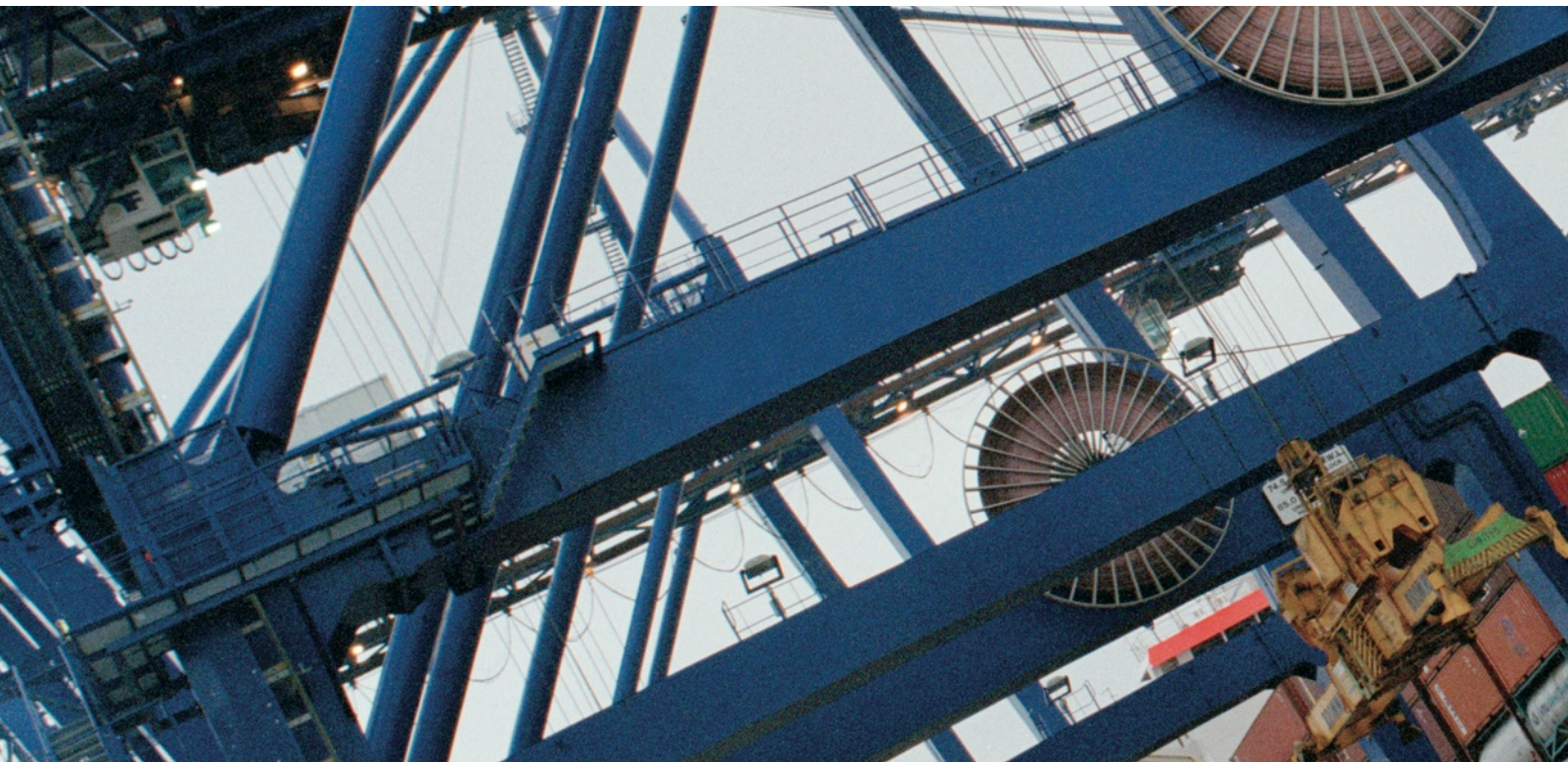
Gabinete
de estudios
económicos
axesor

axesor
conocer para decidir

Demografía empresarial, morosidad
comercial y riesgo de crédito en el
sector del transporte y logística.

CONTENIDOS

1. Introducción.	05
2. Ámbito y objetivo del informe.	06
3. Transporte e infraestructuras: sector estratégico y clave para sustentar e impulsar el crecimiento económico.	07
4. Localización, densidad y evolución reciente del tejido empresarial.	08
5. Dependencia energética de la economía española. El caso del sector del transporte.	10
6. Impagos y destrucción de empresas.	11
7. Evolución de la morosidad comercial y del riesgo de crédito en el sector del Transporte y almacenamiento.	12
7.1.Evolución de la morosidad comercial por ramas de actividad.	12
7.2.Evolución de la morosidad comercial. PYMES vs gran empresa.	14
7.3.Evolución de la morosidad comercial por provincia.	15
7.4.Evolución del riesgo de crédito o insolvencia.	17
7.5.Riesgo de tipo de cambio y riesgo de crédito.	19
8. Precio del petróleo, cifra neta de negocios y resultados del periodo 2006-2009.	21
9. Ayudas públicas y estrategias empresariales en tiempos de crisis.	23
9.1. Ayudas públicas en el sector del transporte y almacenamiento.	23
9.1.1. Importe y reparto de las subvenciones recibidas.	23
9.1.2. Procedencia de las subvenciones recibidas.	27
9.2. Estrategias empresariales: concentración empresarial del sector.	27
10. Conclusión.	28





1. Introducción.

La nueva era global hace del comercio internacional de bienes y servicios una pieza clave para impulsar el crecimiento económico y ello hace del transporte y de las infraestructuras un sector estratégico, clave para contribuir a dicho crecimiento económico. Ello exige disponer de sistemas de transporte eficientes. La importancia de la movilidad para el conjunto de los ciudadanos es cada día más evidente para, entre otras razones, garantizar que las actividades económicas se realicen de forma eficaz.

La política de transportes debe estar orientada a asegurar esta movilidad, siendo el instrumento idóneo el transporte urbano colectivo, por el importante papel que desempeña en el desarrollo económico de nuestras ciudades, como alternativa que contribuye a la disminución de costes derivados de la contaminación medioambiental y de la congestión del tráfico, y por su eficiencia de ahorro energético.

La morosidad comercial de las empresas pertenecientes a este subsector del transporte como del sector del transporte en general es de las más elevadas de la economía española, en gran parte debido a la morosidad de las administraciones, que sin ser un fenómeno nuevo, se ha agudizado de forma notable con la crisis económica, agravando sus efectos sobre el tejido empresarial dada la escasez de crédito existente. Los retrasos en el pago de las Administraciones Públicas se sitúan entre los 250 y los 300 días, llegando en algunos casos a superar el año, y muy por encima del máximo legal de sesenta días.

Una de las variables que más daño ocasiona en el funcionamiento diario de las empresas es la morosidad en las operaciones comerciales. Tanto el impago como el retraso en el periodo medio de cobro pueden conllevar elevados costes y graves problemas de liquidez en el seno de las empresas, particularmente cuando se trata de PYMES, expuestas a mayores restricciones de liquidez por parte de las entidades financieras frente a las limitaciones de crédito que afectan a las grandes compañías. Los efectos de la morosidad y del retraso en el cobro pueden, de este modo, ser determinantes en el cierre de muchas empresas así como en la pérdida de calidad en los servicios prestados.

El sector del transporte y la logística no ha sido de los sectores más afectados por la crisis, pues si bien es cierto que la histórica caída en el comercio de manufacturas en 2009 afectó de manera virulenta el co-

mercio de mercancías y la profunda crisis económica y financiera redujo el número de pasajeros (especialmente en el sector aéreo), ambos se recuperaron con suma rapidez en 2010 (especialmente el comercio de manufacturas). A ello se unió el bajo precio del petróleo en 2009 y parte de 2010, lo que favoreció la estructura de costes de las empresas del sector del transporte. De hecho, es de los pocos sectores que creó tejido empresarial neto entre 2008 y 2010.

Durante el primer semestre de 2011, el riesgo de crédito del sector del transporte y almacenamiento se ha disparado según el Índice Axesor de Riesgo Empresarial (IARE), colocándose el sector como aquel cuyo tejido empresarial registra una mayor pérdida esperada. La probabilidad de impago y de insolvencia de las empresas del sector se ha incrementado así en los primeros seis meses del año, coincidiendo ello con cotas del precio del petróleo que no se alcanzaban desde el primer semestre de 2008.

Si no hay ninguna duda de que el sector del transporte así como las infraestructuras son un enclave estratégico para el futuro de la economía española, parece también evidente que el precio del combustible, el tipo de cambio del euro con respecto al dólar, el ritmo de crecimiento al que es capaz de avanzar la economía española y el cumplimiento de los plazos de pago de las distintas administraciones públicas condicionaran el riesgo de crédito y la morosidad comercial en los meses venideros.

Se trata, finalmente, de un sector que a lo largo de la última década se ha caracterizado por un impulso liberalizador, empuje que aún está por concluir, especialmente en el sector aéreo, donde la reciente creación de la sociedad mercantil AENA Aeropuertos S.A. y los planes de privatización de los principales aeropuertos españoles abren una nueva etapa en el sector del transporte aéreo. La ruptura del monopolio de AENA y optar decididamente por la introducción de competencia entre aeropuertos (que existe de forma natural en los países europeos no sometidos a un modelo de gestión centralizada e integrada) es decisivo para poner fin a los problemas de ineficiencia y el coste en pérdidas para el Estado del modelo antiguo, cuya solución probablemente pasa por un sistema de gestión individual y de tarificación atendiendo a los costes operativos para lograr así disciplinar la inversión y, por ende, la rentabilidad social de las inversiones efectuadas tanto en los aeropuertos como en los puertos españoles.

Este informe tiene por finalidad principal destacar el fuerte incremento registrado en el riesgo de crédito del tejido empresarial del transporte en España a lo largo del primer semestre de 2011, estableciendo como una posible causa el encarecimiento del petróleo a lo largo de 2010 y 2011 (el precio Brent del barril de petróleo alcanzó un máximo de 126,64\$ a principios de mayo de éste año), dada la intensa dependencia energética de este sector (el 38,9% de los costes totales en 2009 corresponden al carburante).



2. Ámbito y objetivo del informe.

Por lo que se refiere al ámbito sectorial, se incluyen todas aquellas ramas de actividad pertenecientes a la sección H de la CNAE-2009 que tiene como título Transporte y almacenamiento. Esta sección comprende el transporte de pasajeros (urbano, suburbano e interurbano) o mercancías, regular o no, por ferrocarril, tuberías, carretera, agua (transporte marítimo y por vías navegables interiores) o aire (transporte aéreo y transporte espacial), y las actividades relacionadas con el mismo, como los servicios de terminal y aparcamiento, la manipulación de mercancías, el almacenamiento, etc. Se incluye también en esta sección el transporte por taxi, el alquiler de equipos de transporte con conductor u operario así como las actividades postales y de correos (incluidos los servicios de mensajería) y los servicios de mudanza.

En relación a las actividades de almacenamiento y actividades anexas al transporte, además de las citadas anteriormente, esta división comprende el almacenamiento y las actividades complementarias para el transporte, como la explotación y mantenimiento de la infraestructura de transporte (por ejemplo, aeropuertos, puertos, túneles, puentes, etc.), las actividades de las agencias de transporte y la manipulación de mercancías. Se trata, en definitiva, de un conjunto de actividades vinculadas a los servicios logísticos y de transporte.

Este informe tiene por finalidad principal destacar el fuerte incremento registrado en el riesgo de crédito del tejido empresarial del transporte en España a lo largo del primer semestre de 2011, estableciendo como una posible causa el encarecimiento del petróleo a lo largo de 2010 y 2011 (el precio Brent del barril de petróleo alcanzó un máximo de 126,64\$ a principios de mayo de éste año), dada la intensa dependencia energética de este sector (el 38,9% de los costes totales en 2009 corresponden al carburante). Todo ello ha mantenido en niveles muy elevados las demandas por incumplimiento de pago de estas empresas y ha incrementado el número de concursos de acreedores. Tras destacar el montante económico en forma de subvenciones recibido por las empresas del sector en los ocho primeros meses de 2011 y la importancia estratégica de las infraestructuras y del sector logístico y del transporte para el futuro de la economía española, se analiza brevemente la evolución del tejido empresarial a lo largo de los últimos años de crisis económica y financiera, destacando algunas ramas de actividad capaces de crear tejido empresarial neto en plena crisis. Se pone el acento, a continuación, en la dependencia energética del sector el transporte para analizar, seguidamente, como ésta ha podido condicionar los resultados obtenidos por las empresas del sector en el periodo 2007-2009 así como elevar los problemas de impago y el riesgo de crédito del tejido empresarial vinculado al transporte y a la logística, desglosando su efecto por ramas de actividad, localización geográfica de las empresas y tamaño. Finalmente, se analizan los procesos de fusión y absorción entre empresas del sector, en máximos históricos y



posible síntoma de tensiones en el sector y evidente muestra de la reestructuración que está teniendo lugar.

3. Transporte e infraestructura: sector estratégico y clave para sustentar e impulsar el crecimiento económico.

El sector del transporte ha representado en los últimos años en torno al 5% del Valor Añadido Bruto (VAB) de la economía española. Dentro de éste, el transporte terrestre aparece como la rama de actividad más importante tanto por su contribución al VAB como por el tejido productivo y laboral que representa.

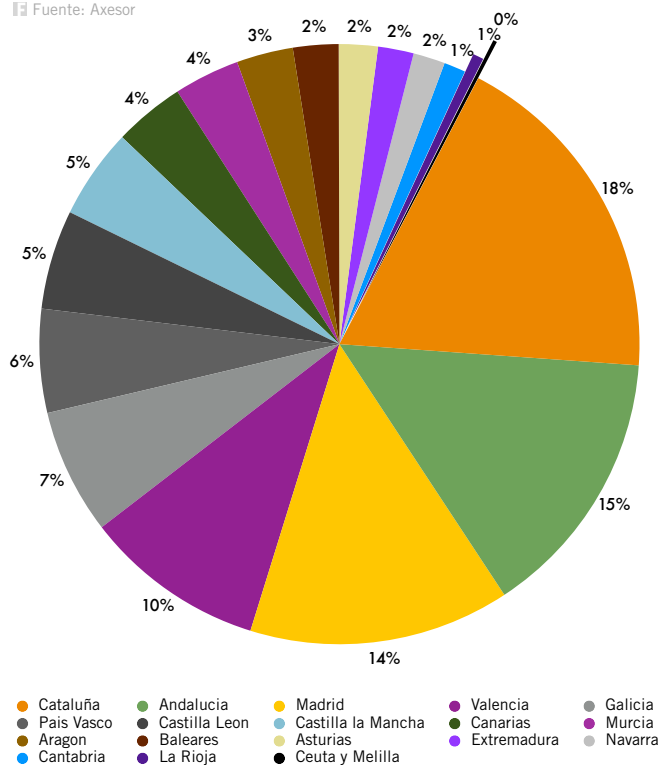
La demanda creciente en las últimas décadas de distintas variedades de bienes similares ayuda a entender el hecho de que menores costes de transporte hayan contribuido a incrementar el comercio entre países vecinos en lugar de entre países lejanos geográficamente. En efecto, en los últimos 40 años la distancia entre países ha sido un freno al comercio pese a que el coste de transportar mercancías entre grandes distancias se ha reducido significativamente. Ha prevalecido el comercio intraindustrial, basado en obtener ventajas en el intercambio de productos de economías con características similares a partir de economías de escala y diferenciación del producto para ofrecer un producto a países de características similares, frente al comercio interindustrial basado en las ventajas de costes relativas entre economías de características muy distintas (especializadas en sectores muy diferentes).

Ahora bien, la tendencia en el comercio internacional parece estar cambiando en los últimos años como pone de manifiesto el mayor crecimiento registrado por el comercio interindustrial frente al comercio intraindustrial. Este hecho, reforzado por el imparable proceso de la globalización de la actividad económica, sitúa al sector del transporte y los costes asociados a éste en un lugar privilegiado, de creciente interés y de importancia máxima en su gestión óptima.

La importancia estratégica de la actividad vinculada al transporte adquiere aún mayor protagonismo por tratarse de un sector fundamental en la competitividad de un país debido a que su grado de desarrollo y su nivel tecnológico influye sobre la productividad de otros sectores tales como la industria, el comercio o el turismo, ejerciendo influencia tanto en términos de coste como de calidad. En la industria petroquímica, los costes logísticos suponen un 16% de los costes totales, cifra que también es elevada en la industria química (10%) o en la industria agroalimentaria (alrededor del 7,5%) y en el sector de manufactura del automóvil (muy relevante en España) alcanzan alrededor de un 5,2%.

Gráfico 1.
Localización geográfica
de las empresas del sector del
transporte y almacenamiento

Fuente: Axesor



En el caso de España, la privilegiada posición geográfica de nuestro país, como puente entre Europa, América Latina y África, por un lado, y la alejada posición periférica frente al núcleo geográfico de la Unión Europea, por otro, imprime un carácter diferencial al sector del transporte, a los servicios por éste prestados así como al potencial de crecimiento de su actividad. Tras una década de fuertes y crecientes inversiones en infraestructuras de transporte interurbano, hasta superar el 2% del PIB en 2008 y donde las inversiones en carretera y en puertos cedieron protagonismo a las inversiones en ferrocarril (AVE) y aeropuertos (España fue el segundo país de la OCDE con mayor inversión en aeropuertos en 2006 y 2007, sólo tras EEUU en términos absolutos), es necesario un modelo que siga siendo productivo y un impulso a la competitividad de las empresas en el corto/medio plazo. Entre los desafíos urgentes en aras a no afectar negativamente a los sectores llamados a desarrollar un crecimiento sostenible de la economía se encuentra la corrección de los déficits en la infraestructura logística, y muy en particular en el transporte ferroviario de mercancías. El papel de las infraestructuras en España puede colaborar a mejorar la balanza de pagos española e impulsar la creación de un amplio espectro de empresas de servicios bajo su radio de influencia, apoyando centros estratégicos (como puertos y aeropuertos) capaces de convertir a España en eje internacional en la conexión de Europa y Asia con América (principalmente Latinoamericana) y África.

4. Localización, densidad y evolución reciente del tejido empresarial.

El tejido empresarial activo a septiembre de 2011 según datos de axesor asciende a 42.760 sociedades mercantiles del sector del transporte y almacenamiento, lo que representa alrededor del 3,1% del total de sociedades mercantiles activas en España. Una de cada dos empresas del sector se localizan en Cataluña, Andalucía o Madrid, que como recoge el gráfico 1 representan el 18%, 15% y 14% del tejido empresarial.

Si nos fijamos en la concentración de empresas del sector por provincia, el gráfico 2 muestra las distintas provincias españolas ordenadas atendiendo a la densidad empresarial, desde aquellas provincias o regiones menos densas (Melilla, Jaén o Cádiz), todas ellas con menos de 6 empresas de transporte o logística por cada 10.000 habitantes, hasta aquellas provincias con una densidad empresarial de empresas de transporte más elevada (Lugo, Lleida, Almería y Cuenca), todas ellas con más de 12 empresas del sector por cada 10.000 habitantes.

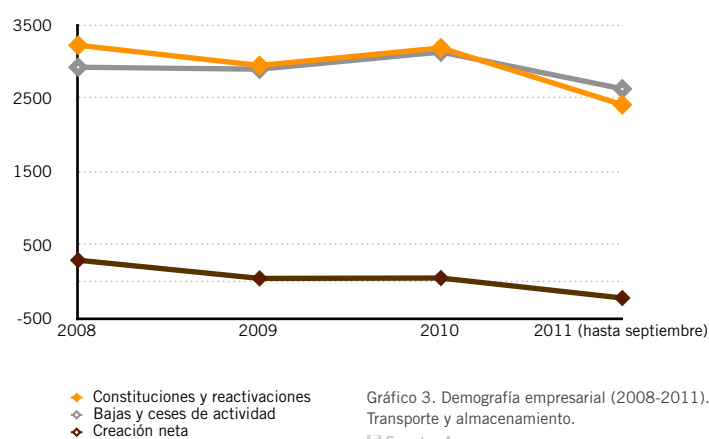


Gráfico 3. Demografía empresarial (2008-2011).
Transporte y almacenamiento.
Fuente: Axesor

La densidad media nacional para el sector del transporte y almacenamiento se sitúa a septiembre de 2011 en 8,96 empresas del sector por cada 10.000 habitantes.

Dicho tejido empresarial aglutina sectores donde la actividad está más concentrada y el tejido empresarial es más reducido tales como el sector del transporte marítimo y el aéreo junto a otras ramas de actividad como el transporte terrestre, el almacenamiento y las actividades anexas al transporte y el sector de actividades postales y correos que se caracterizan por ser tejidos empresariales más grandes y al mismo tiempo más atomizados, con un claro predominio de la pyme.

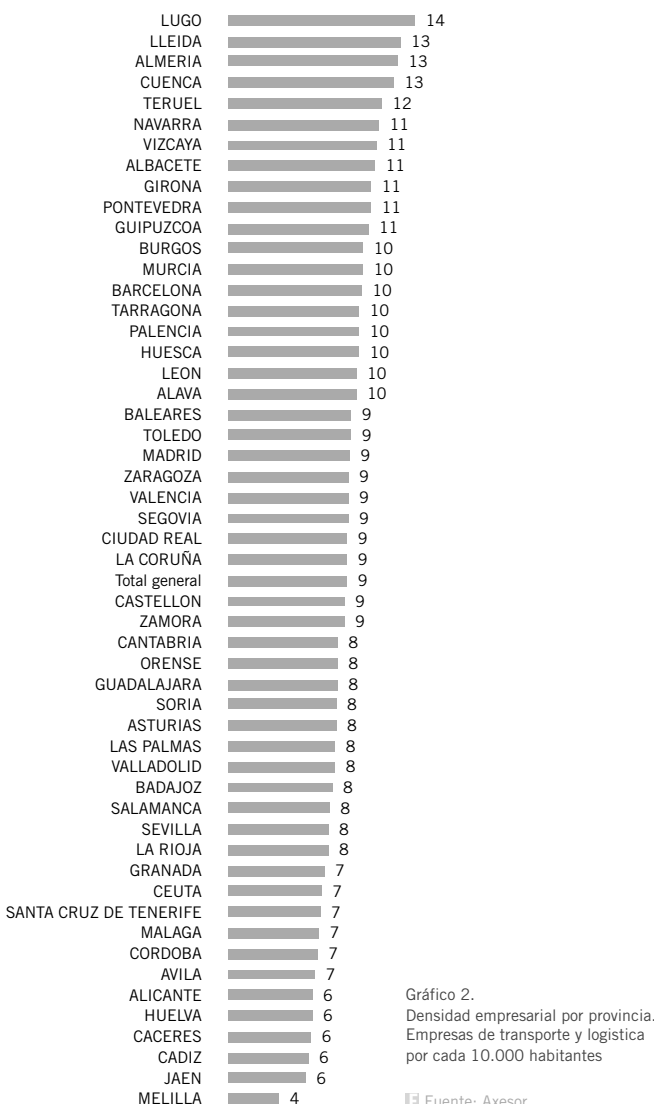
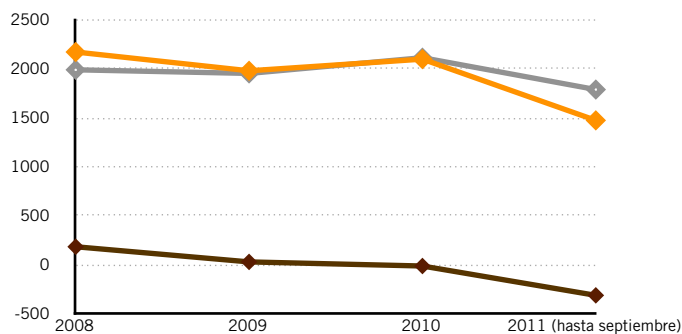


Gráfico 2.
Densidad empresarial por provincia.
Empresas de transporte y logística
por cada 10.000 habitantes

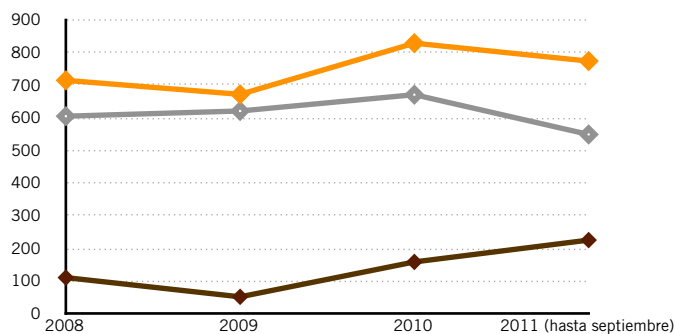
Fuente: Axesor



◆ Constituciones y reactivaciones
◆ Bajas y ceses de actividad
◆ Creación neta

Gráfico 4. Demografía empresarial (2008-2011). Transporte terrestre.

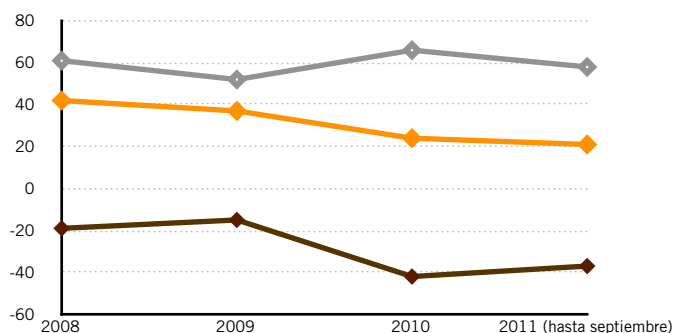
Fuente: Axsor



◆ Constituciones y reactivaciones
◆ Bajas y ceses de actividad
◆ Creación neta

Gráfico 7. Demografía empresarial (2008-2011). Almacenamiento y actividades anexas al transporte.

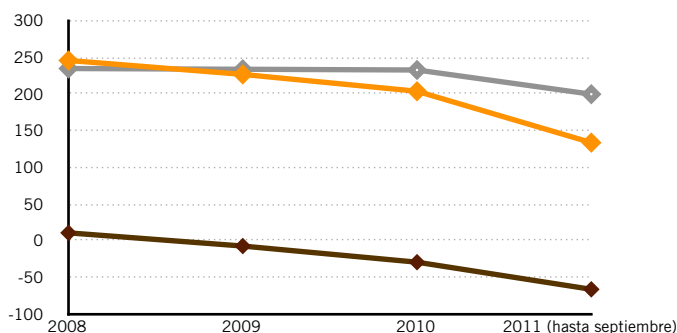
Fuente: Axsor



◆ Constituciones y reactivaciones
◆ Bajas y ceses de actividad
◆ Creación neta

Gráfico 5. Demografía empresarial (2008-2011). Transporte marítimo y por vías navegables interiores.

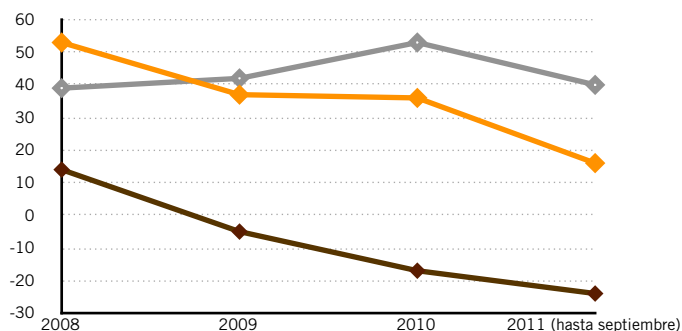
Fuente: Axsor



◆ Constituciones y reactivaciones
◆ Bajas y ceses de actividad
◆ Creación neta

Gráfico 8. Demografía empresarial (2008-2011). Actividades postales y de correos.

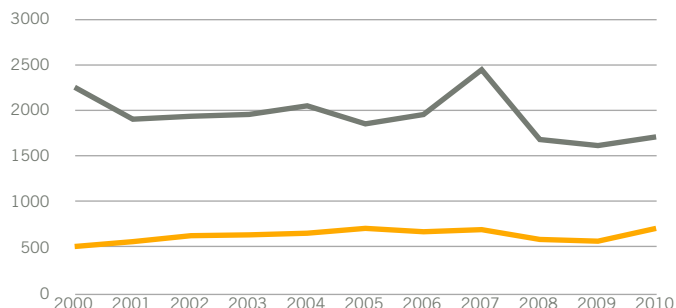
Fuente: Axsor



◆ Constituciones y reactivaciones
◆ Bajas y ceses de actividad
◆ Creación neta

Gráfico 6. Demografía empresarial (2008-2011). Transporte aéreo.

Fuente: Axsor



— Transporte terrestre y por tubería
— Almacenamiento y actividades anexas al transporte

Gráfico 9. Iniciativa empresarial. Nuevas empresas creadas (2000-2010)

Fuente: Axsor

Mientras que el transporte terrestre, el almacenamiento y las actividades anexas al transporte y el sector de actividades postales y correos representan el 66,1%, 25,1% y 6,1% respectivamente de las empresas activas en el sector del transporte y logística, las ramas aérea y marítima representan tan sólo el 1% y el 1,6% del total del tejido productivo del sector de transporte y almacenamiento.

A diferencia de lo sucedido en el conjunto del tejido empresarial nacional, el sector del transporte y almacenamiento no ha registrado una contracción de su tejido productivo hasta 2011, tal y como muestra el gráfico 3. El incremento en el número de bajas y ceses de actividad se vio compensado en su totalidad por la iniciativa empresarial y por las reactivaciones de empresas.

La evolución del tejido empresarial difiere sustancialmente entre las distintas ramas de actividad pertenecientes al sector del transporte y almacenamiento. Como muestra el gráfico 7, el tejido productivo del subsector de almacenamiento y actividades anexas al transporte no ha dejado de crecer en el periodo 2008-

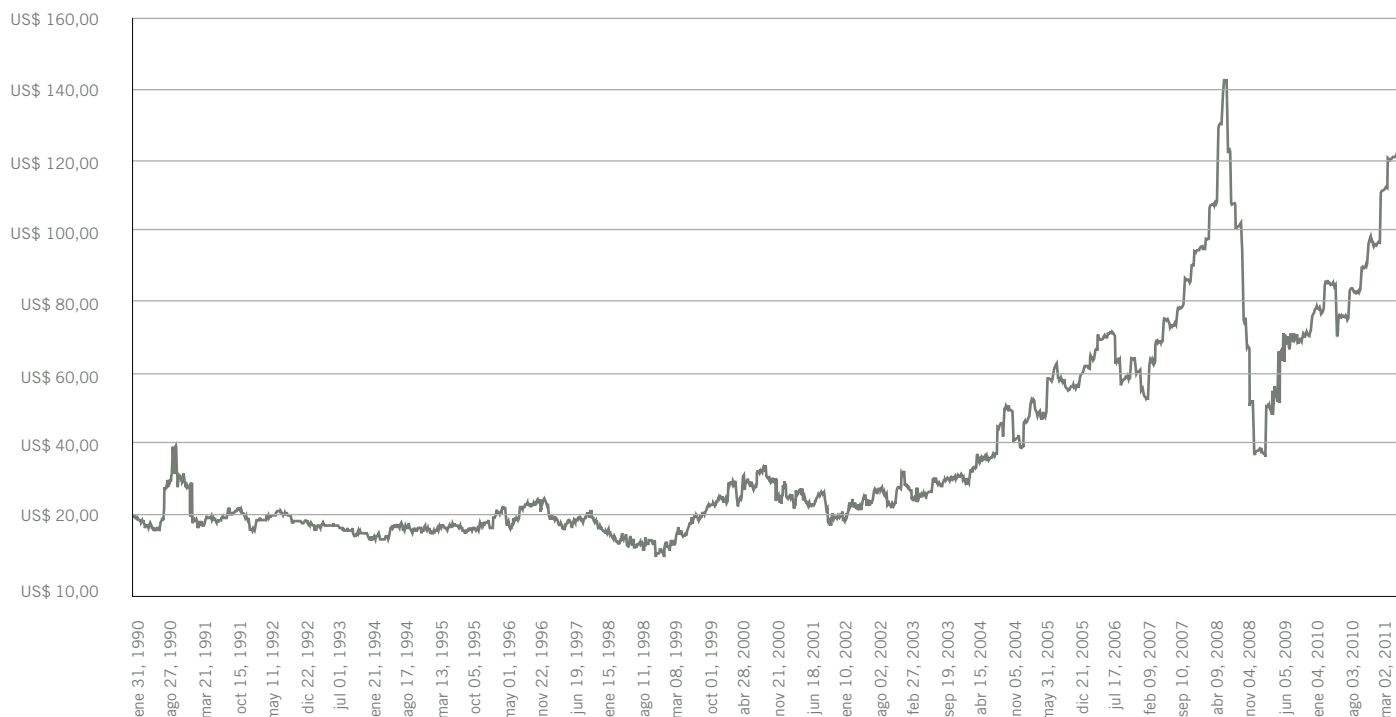
2011 y a pesar de la profunda crisis económica y financiera en la que aún estamos inmersos.

Bien distinto es el caso del subsector de transporte marítimo y por vías navegables interiores, que como muestra el gráfico 5 ha destruido tejido productivo todos los años desde 2008 hasta la actualidad.

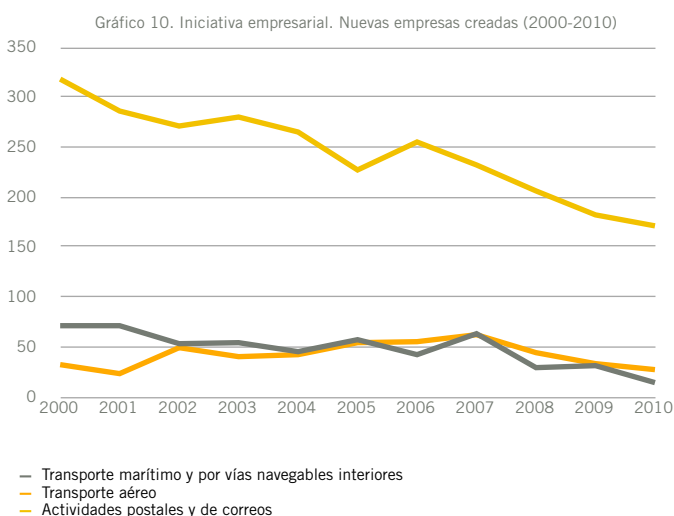
Entre ambos extremos se encuentran el sector del transporte aéreo que destruye tejido neto desde el año 2009, las actividades postales y de correos a partir de 2010 y, finalmente, el transporte terrestre cuyo tejido empresarial ha comenzado a contraerse a partir de 2011, según las estimaciones de axesor y tal y como muestran los gráficos 4, 6 y 8.

Merece la pena finalmente observar (gráficos 9 y 10) la importancia que tiene la iniciativa empresarial en la evolución del tejido empresarial de cada sector a lo largo de la última década.

Gráfico 11. Precio BRENT del barril de petróleo (Dólares por barril)



Fuente: Agencia Internacional de la Energía.



Pese a que la crisis obligue al cierre de numerosas empresas la aparición de otras nuevas atraídas por las posibilidades de beneficio condiciona el aumento o la contracción del tejido productivo sectorial.

Como se deduce de los gráficos anteriores, mientras que las actividades postales y de correos, el transporte marítimo y el transporte aéreo han visto caer la creación de nuevas empresas durante los últimos años y, el sector del transporte terrestre, pese a la ligera recuperación registrada en la creación de empresas en 2010 sigue en mínimos de la última década, la rama de almacenamiento y actividades anexas al transporte registraba en 2010 el máximo de iniciativa empresarial de la última década.

Los 10 primeros meses de 2011 recogen una caída del 1,6% en la iniciativa empresarial, tras el incremento del 13% registrado en el mismo periodo de 2010. Ello significa que el sector del transporte y almacenamiento se muestra menos atractivo para los emprendedores que hace un año, algo en lo que la evolución experimentada por el precio del petróleo puede haber influido. Y ello también contrasta con la evolución

de la iniciativa empresarial del conjunto de sectores de la economía española, claramente al alza en 2011 y que, según nuestras previsiones, cerrará el año con un crecimiento superior al 6%.

5. Dependencia energética de la economía española. El caso del sector del transporte.

El petróleo es la fuente de energía primaria más utilizada en España, con una participación que ronda el 55% sobre el total. No obstante, su consumo ha disminuido apreciablemente desde la crisis de los años setenta, cuando el petróleo representaba el 75% del consumo total de energía. Por sectores, se observa que la utilización del petróleo en la industria se ha ido reduciendo a lo largo de las tres últimas décadas, hasta representar un tercio del consumo final de energía en esa rama productiva (la mitad de lo que llegó a representar en 1973). Ahora bien, no es este el caso del transporte, donde el petróleo continúa siendo casi la única fuente de energía utilizada, tanto en España como en Europa, y donde no se observan recortes en las últimas décadas. La expansión del transporte de mercancías así como del de pasajeros, junto con el fuerte incremento registrado en el parque automovilístico durante los años de fuerte crecimiento económico contribuyó a aumentar nuestra dependencia energética con respecto al exterior.

El gráfico 11 permite visualizar en perspectiva histórica el precio que ha adquirido en los últimos años el precio del petróleo. Tras los máximos históricos de 2008 en que superó por vez primera los 140\$ por barril, y tras la fuerte caída por el efecto de la mayor recesión global desde la Gran Depresión en 2009, el precio del crudo sigue siendo muy elevado en la actualidad.

En España el sector transportes absorbe alrededor del 42% de la energía final consumida, seguido por los hogares con un 29,8% y por la industria con un 28,1%. Mientras, en Europa, la mayor participación en el consumo final de energía es la de los hogares con un 40,8%, seguido del transporte con un 32% y la industria con un 27,7%. En el caso del transporte la diferencia viene propiciada por el carácter periférico de la península ibérica debido a su ubicación geográfica.

Otras industrias de intensidad energética alta son: coquerías, refino, combustibles nucleares, industria química, fabricación de otros minerales no metálicos, metalurgia y el conjunto de la minería o industrias extractivas. Las actividades vinculadas a la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca también pueden considerarse de intensidad energética elevada.

El análisis a continuación se centra en la evolución seguida por la morosidad y el riesgo de impago desde el aterrizaje de la crisis económica y financiera en 2008 así como si la dependencia energética del sector y la subida del precio de los carburantes han podido jugar un papel relevante en dicha evolución. Se establece que un encarecimiento del precio del petróleo ha podido ser parcialmente responsable de la fuerte elevación del riesgo de crédito del sector transporte en los tres primeros trimestres de 2011. Empresas de otras actividades fuertemente dependientes del petróleo tales como las industrias extractivas y el sector de la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca también han experimentado fuertes elevaciones en el riesgo de crédito.

Antes destacamos la fuerte relación existente entre incumplimiento en el pago y cierre de empresas.

6. Impagos y destrucción de empresas.

Los problemas que origina el impago de una deuda comercial adquieren una enorme relevancia al convertirse en la principal razón que expulsa a empresas del mercado. En el caso del transporte, se observa como una mayor ratio de incumplimiento en los compromisos de pago de una rama sectorial se asocia con una mayor tasa de salida de empresas de ese mercado.

Como se observa en el **gráfico 12**, aquellas ramas de actividad del transporte cuyas empresas muestran peores comportamientos en su formalidad en los pagos registran tasas de salida más altas que aquellos sectores con un porcentaje de empresas morosas inferiores. En dicho gráfico se puede observar como la rama de actividad de Almacenamiento y actividades anexas al transporte es aquella cuyo tejido empresarial presenta una ratio de incumplimiento más baja (10%) lo que permite también que la tasa de salida de empresas de este mercado en 2011 sea también inferior al 5%, a diferencia de los que sucede en el resto de ramas de actividad del sector.

Por ello, parece significativo resaltar la importancia que adquiere una buena gestión del riesgo de impago, sobre todo si se tiene en cuenta que según estimaciones de axesor, un 65% de las empresas que terminan su actividad en España tienen como principal factor explicativo los problemas generados por la falta de cobro y los impagos.

Antes de analizar la evolución de la morosidad comercial por rama de actividad, por tamaño de empresa o por zona geográfica, recogemos la situación de los concursos de acreedores de las empresas del transporte en los nueve primeros meses de 2011.

Los concursos de acreedores representan empresas en situación de insolvencia que bajo el amparo judicial que otorga la Ley Concursal y en aras de conseguir la renegociación de la deuda con los acreedores, buscan hacer viables sus proyectos empresariales a medio plazo.

Dado que muestran situaciones manifiestas de insolvencia, la evolución de los concursos es un buen indicador del estado de salud del tejido empresarial. En el caso del sector del transporte y almacenamiento, el **gráfico 13** muestra como las dos ramas del sector que registran un peor comportamiento en los primeros nueve meses de 2011 en términos interanuales fueron el transporte por carretera y las actividades postales y de correos. En el conjunto del sector las insolvencias judiciales se incrementaron un 8,3%, pasando de 145 sociedades concursadas entre enero y septiembre de 2010 a 157 sociedades insolventes en el mismo periodo de 2011. La tasa concursal del sector del transporte es la tercera más elevada del conjunto nacional entre enero y septiembre de 2011, con 37,2 compañías de cada 10.000 en situación concursal, sólo por detrás de la industria (extractiva y manufacturera) y el sector de la construcción y promoción inmobiliaria.

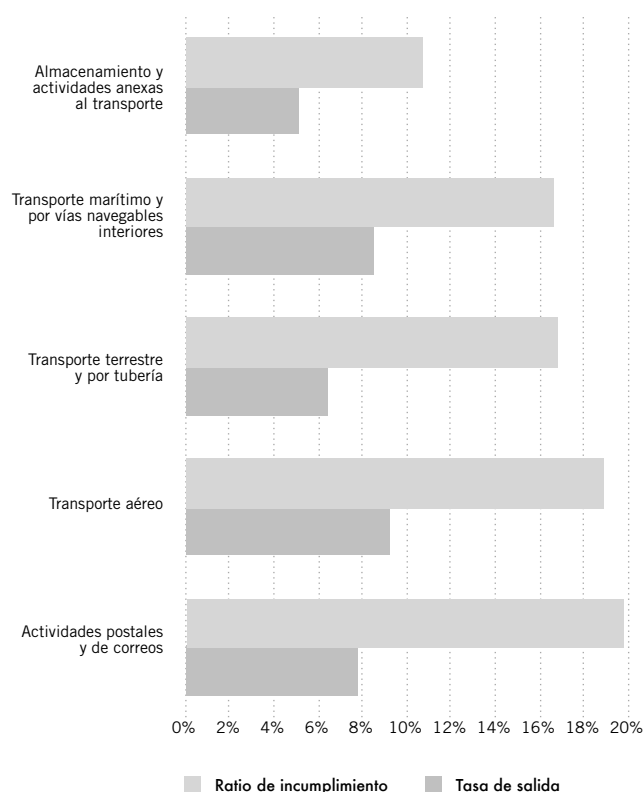


Gráfico 12. Tasa de salida y ratio de incumplimiento

Fuente: Axesor

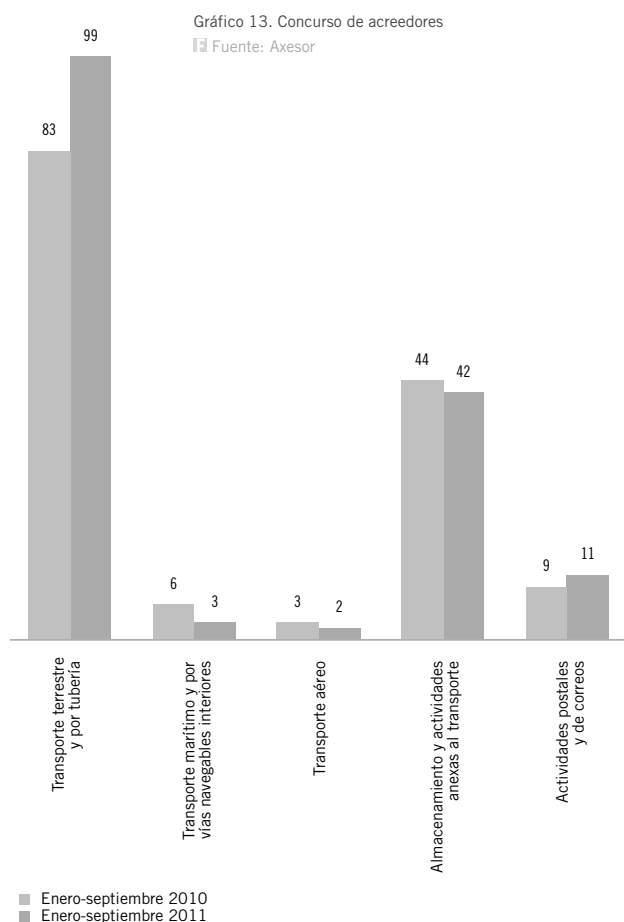
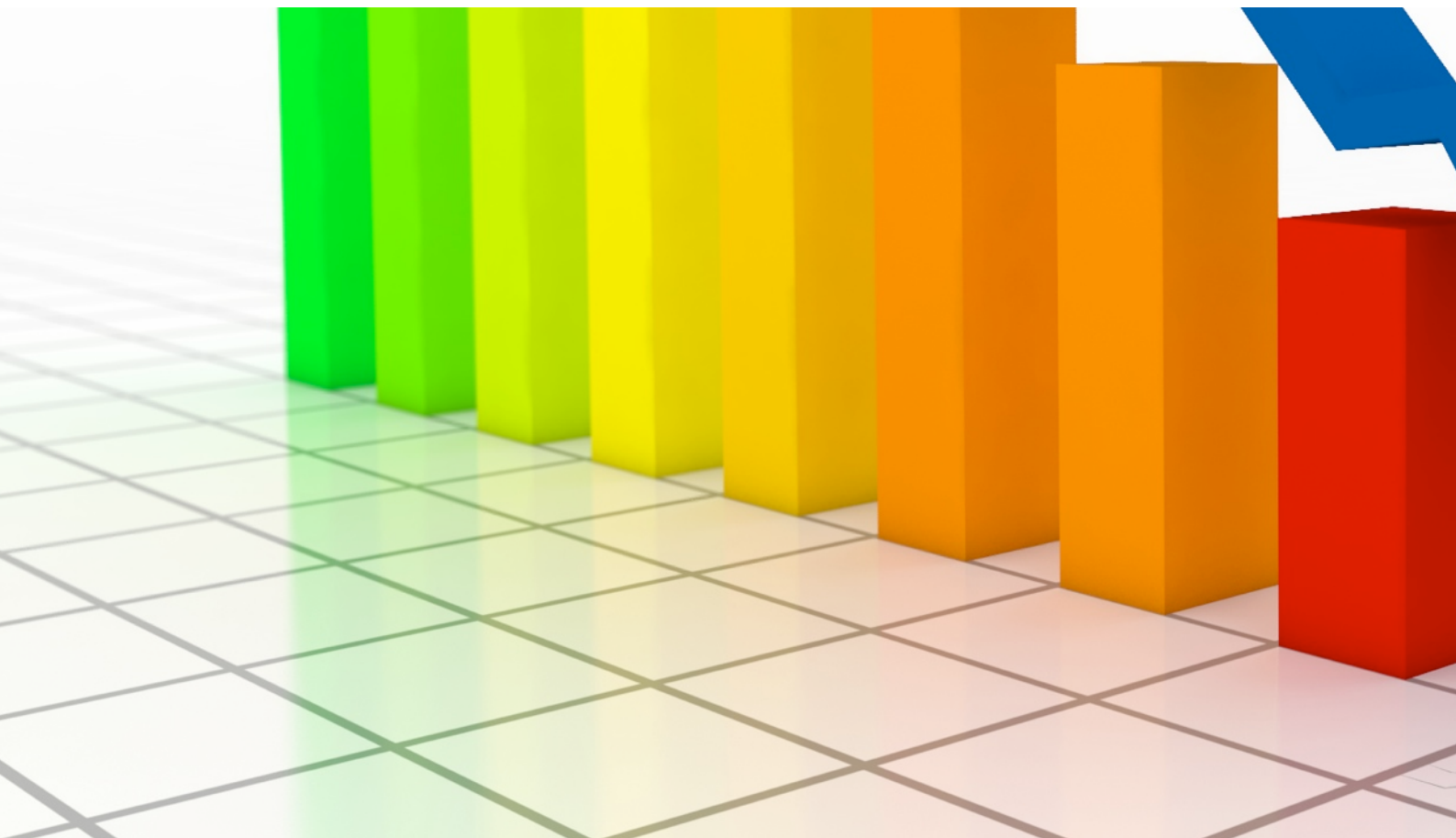


Gráfico 13. Concurso de acreedores

Fuente: Axesor

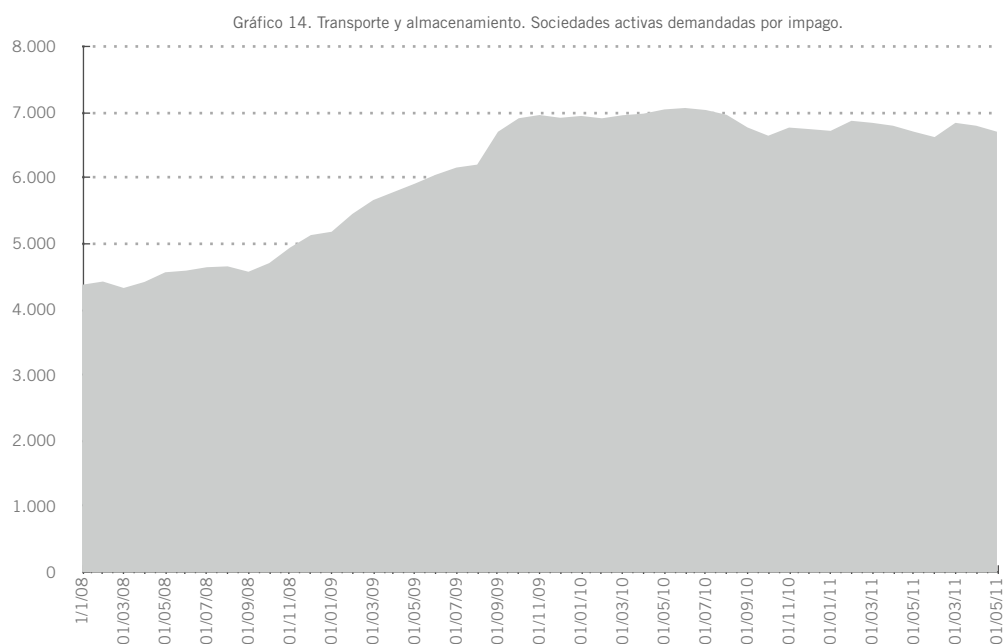


7. Evolución de la morosidad comercial y del riesgo de crédito.

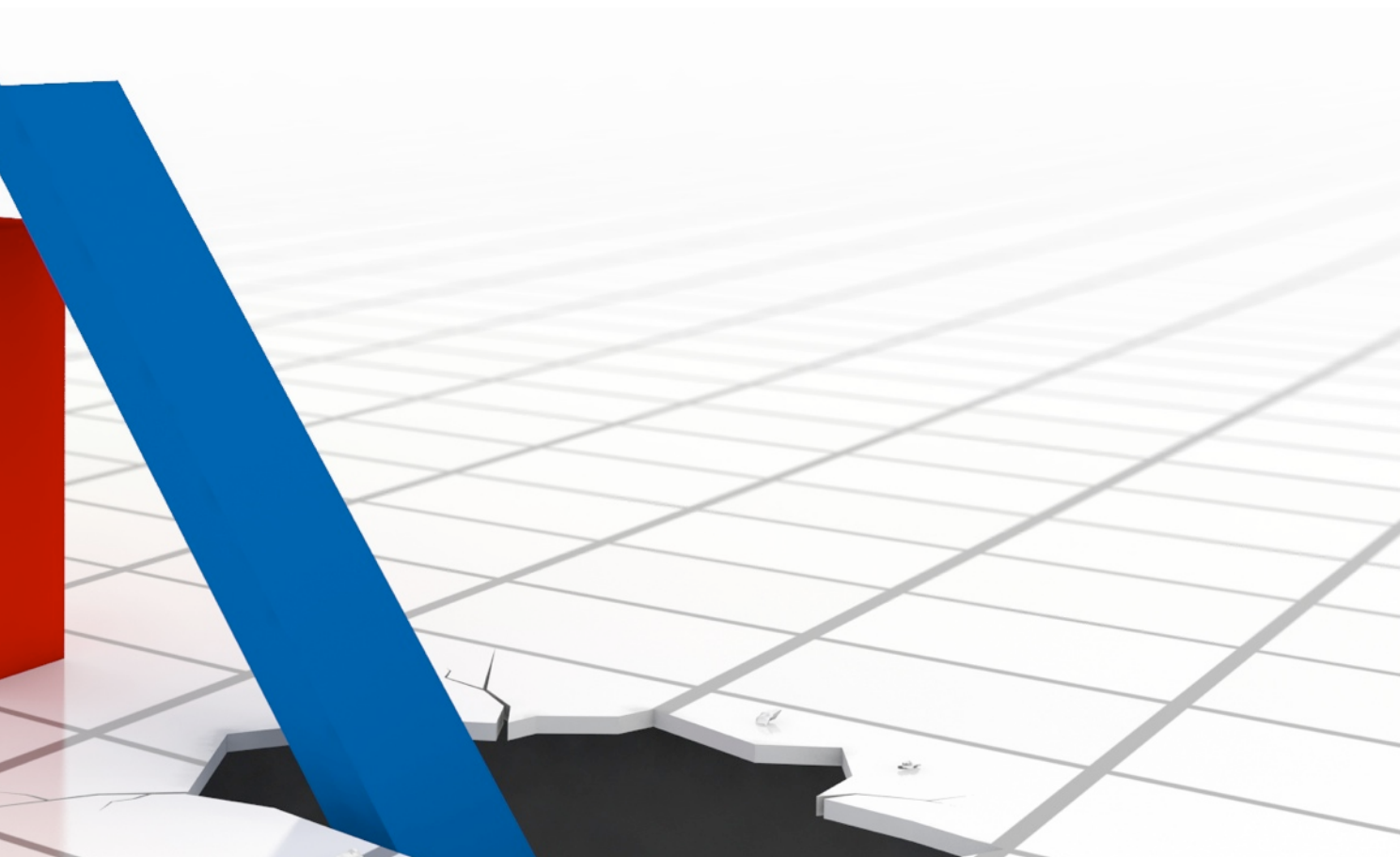
El nivel y la evolución de la morosidad comercial en el sector del transporte a lo largo del reciente periodo de crisis no han sido homogéneos, pese a la tendencia creciente que muestra ésta desde 2008 hasta la actualidad.

7.1. Evolución de la morosidad comercial por rama de actividad.

El **gráfico 14** muestra que tras el fuerte incremento registrado en el número de sociedades activas demandadas por impago a lo largo de la segunda mitad de 2008 y de todo 2009, los niveles de impago se mantienen en niveles muy altos, si bien estabilizándose el número de sociedades activas con impagos en torno a las 6.800 en 2011.



Fuente: Axesor



Como se observa en el **gráfico 15**, el subsector que recoge un mayor número de sociedades mercantiles morosas es el transporte terrestre pues el que cuenta con un tejido empresarial más numeroso. Esta rama de actividad ha pasado de registrar en torno a 3.000 sociedades incumplidoras en sus compromisos de pago a principios de 2008 a un nivel próximo a las 5.000. La ratio de incumplimiento, definida como la relación entre el número de sociedades morosas y el total del tejido empresarial activo de un sector o mercado, se situó en junio de 2011 en el 16,83%. La rama de almacenamiento y actividades anexas al transporte, la segunda con un tejido empresarial más extenso, se ha estabilizado en torno a las 1.250 sociedades morosas, y cuenta con la ratio de incumplimiento más baja del sector, un 10,73% en junio. El gráfico permite observar como el crecimiento del número de empresas demandadas por impago estuvo sustancialmente por debajo del crecimiento registrado en el sector del transporte terrestre.

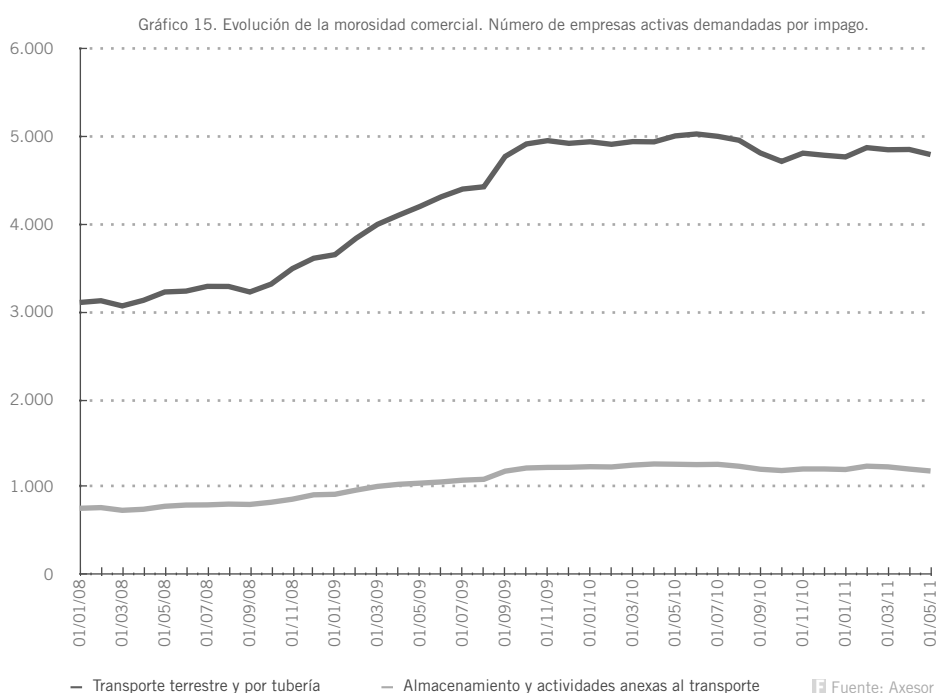
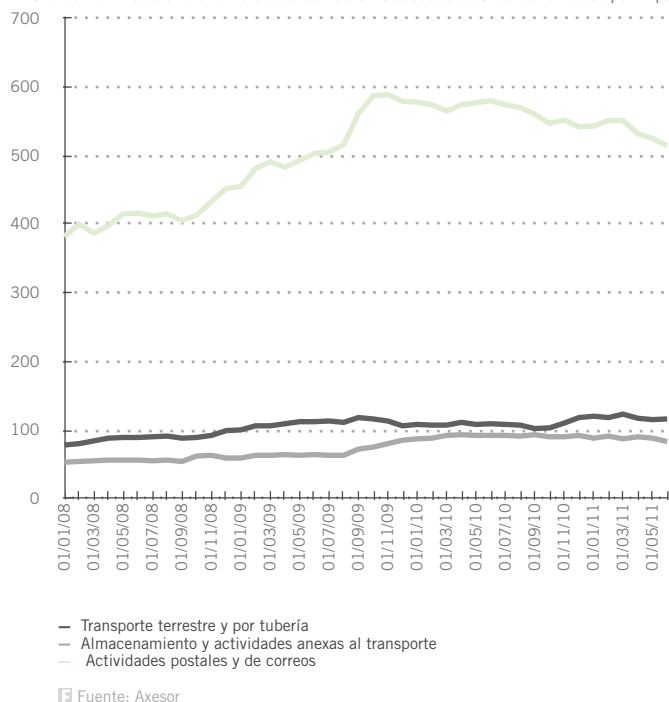


Gráfico 16. Evolución de la morosidad comercial. Sociedades activas demandadas por impago.



Por lo que se refiere al resto de ramas de actividad vinculadas al transporte con un tejido empresarial más reducido, el **gráfico 16** destaca que el subsector de actividades postales y de correos ha logrado reducir el número de empresas morosas a lo largo de 2010 y de 2011, pasando del nivel de las 600 sociedades con problemas de impago al nivel de las 500. Mientras, los tejidos empresariales vinculados al transporte aéreo y marítimo registran cifras en torno a las 100 empresas demandas por impago desde 2010. Las ratio de incumplimiento de estos dos sectores se situaron en junio de 2011 en el 18,91% y 16,67% respectivamente.

7.2. Evolución de la morosidad comercial. PYMES vs gran empresa. Ratios de incumplimiento por tamaño.

El porcentaje de empresas demandas por impago sobre el total de empresas activas es más elevado en el caso de las pymes que en el caso de las grandes. El hecho de que las pymes registren una ratio de incumplimiento superior en casi 4 puntos al que registran las grandes compañías (**gráfico 17**) se explica por diversos factores. Entre ellos merece la pena destacar el hecho de que cuentan con estructuras productivas menos diversificadas, están más fuertemente racionadas en el acceso al crédito por parte de las entidades financieras debido a problemas de información y confianza y la política de gestión del riesgo de las pymes es inexistente o está mucho menos desarrollada que en el caso de las grandes empresas.

Otra de las debilidades que caracterizan a la pyme es su nulo o escaso poder de negociación frente a las grandes empresas en las condiciones en que se establecen las operaciones comerciales, especialmente en la parte que afecta a los periodos de pago. Las grandes empresas tienen más capacidad para dilatar sus pagos sin perder proveedores. De hecho, tal y como hemos visto en el gráfico anterior, la ratio de incumplimiento de las grandes sociedades (11,91%) del sector del transporte y almacenamiento es superior al de las empresas de tamaño medio (10,38%), lo que pone de manifiesto que las grandes empresas incumplen más sus pagos en términos relativos que sus homologas de tamaño mediano.

El **gráfico 18** recoge la evolución en el número de sociedades grandes sociedades mercantiles morosas. Se observa que su número creció de manera casi continuada hasta la mitad de 2010, reduciéndose hasta situarse por debajo de las 30 empresas en junio de 2011. En el primer semestre de 2011 la caída en el número de grandes empresas morosas ha sido del 9,7%, pese al ligero repunte que se observa en el segundo trimestre.

Las pymes de tamaño medio en el sector del transporte y almacenamiento registran un incremento continuado de la morosidad comercial situándose por encima de la cifra de 140 desde principios de 2011 y parece estabilizada en torno a ese nivel, como muestra el **gráfico 19**. En el primer semestre de 2011 el aumento en el número de empresas demandas por impago fue del 5%.

Gráfico 17. Ratio de incumplimiento según tamaño de empresa.

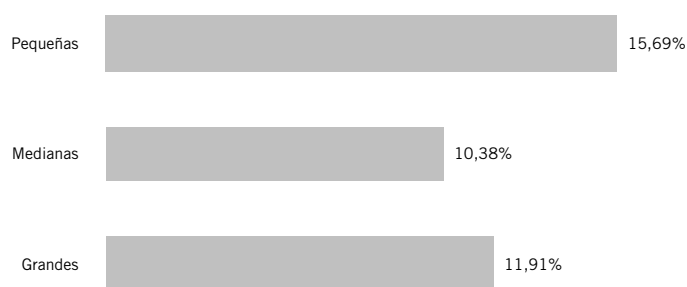
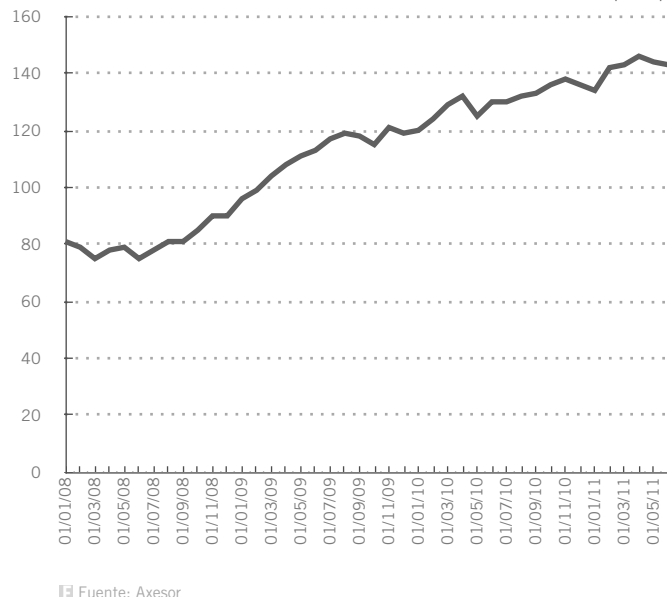


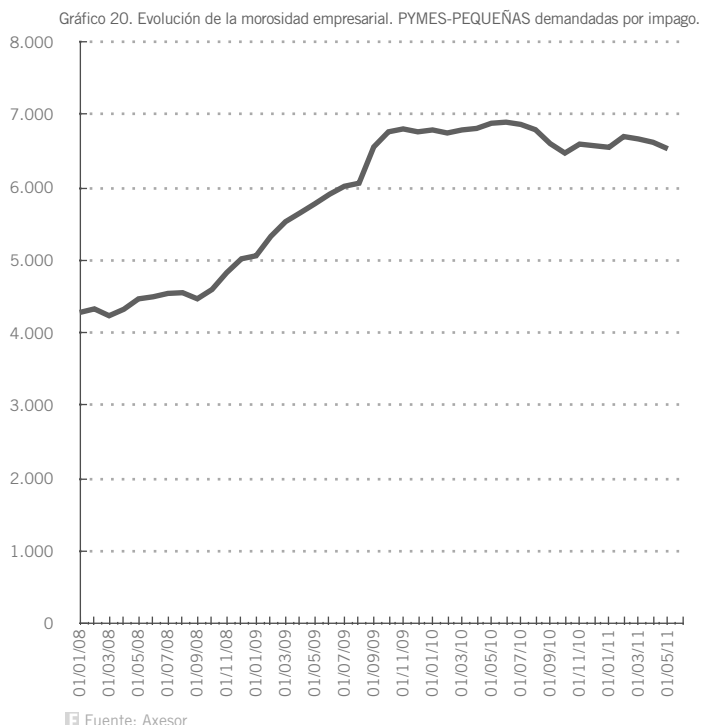
Gráfico 18. Evolución de la morosidad comercial. Sociedades grandes demandadas por impago.



Gráfico 19. Evolución de la morosidad comercial. PYMES-MEDIANAS demandadas por impago.



Por último, el número de pymes de tamaño pequeño que han incurrido en impago según los datos de axesor ha caído en el primer semestre un 1,9%, lo que ha permitido pasar de 6.557 empresas morosas vinculadas a las actividades del transporte y la logística en enero a las 6.454 registradas en junio de 2011, como recoge el **gráfico 20**.



7.3. Evolución de la morosidad comercial por comunidad autónoma. Ratio de incumplimiento por provincia.

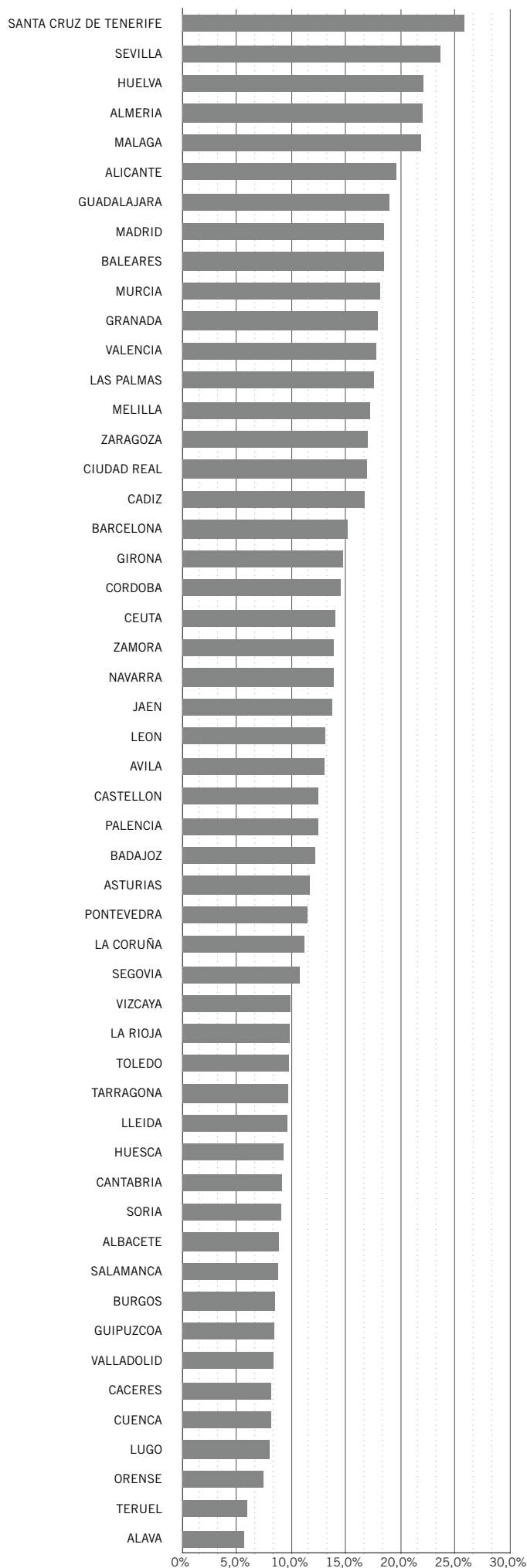
Las diferencias en el nivel alcanzado por la morosidad comercial son aún más reseñables en el ámbito geográfico, tal y como recoge el **gráfico 21**.

Ello es indicativo de que, más allá de los problemas generales que deben afrontar las empresas del transporte y de logística en un entorno de crisis económica y financiera y con precios de la energía muy elevados, existen razones locales relacionadas con los hábitos y la cultura empresarial que condicionan los comportamientos de las empresas en materia de cumplimiento y aplazamiento en sus obligaciones de pago. A ello cabría añadir las diferencias que, en general, se generan como consecuencia de contar o no con políticas óptimas de gestión del riesgo de impago.

Sorprende la enorme diferencia existente en la ratio de incumplimiento entre empresas del mismo sector que se observa en el gráfico. Entre la ratio de 25,87% que se observa en el tejido empresarial vinculado al transporte y la logística en la provincia de Santa Cruz de Tenerife y la ratio de 5,71% observada en la provincia de Álava median 20 puntos porcentuales. Entre ellas se encuentran las ratios de incumplimiento del resto de provincias, donde destacan el mal comportamiento de las empresas andaluzas, levantinas, madrileñas y de los dos archipiélagos, frente al buen comportamiento de las empresas vascas, gallegas, cántabras y castellano leonesas.

En cuanto a la mejora experimentada en la evolución de la morosidad comercial, los **gráficos 22 y 23** destacan la tendencia seguida por los tejidos empresariales vinculados al transporte de las distintas comunidades autónomas. El mejor comportamiento se observa en las empresas de transporte y logística catalanas que vienen disminuyendo su número de empresas demandadas por impago desde mediados de 2010, cuando el número de sociedades activas demandadas por impago alcanzó las 1.450 compañías. Dicha cifra se ha reducido en un 23,1% interanual, al registrarse en junio de 2011 la cifra de 1.111 compañías. Ello representa una disminución del 12,7% desde principios de año. El tejido

Gráfico 21. Ratio de incumplimiento anual por provincia a junio de 2011

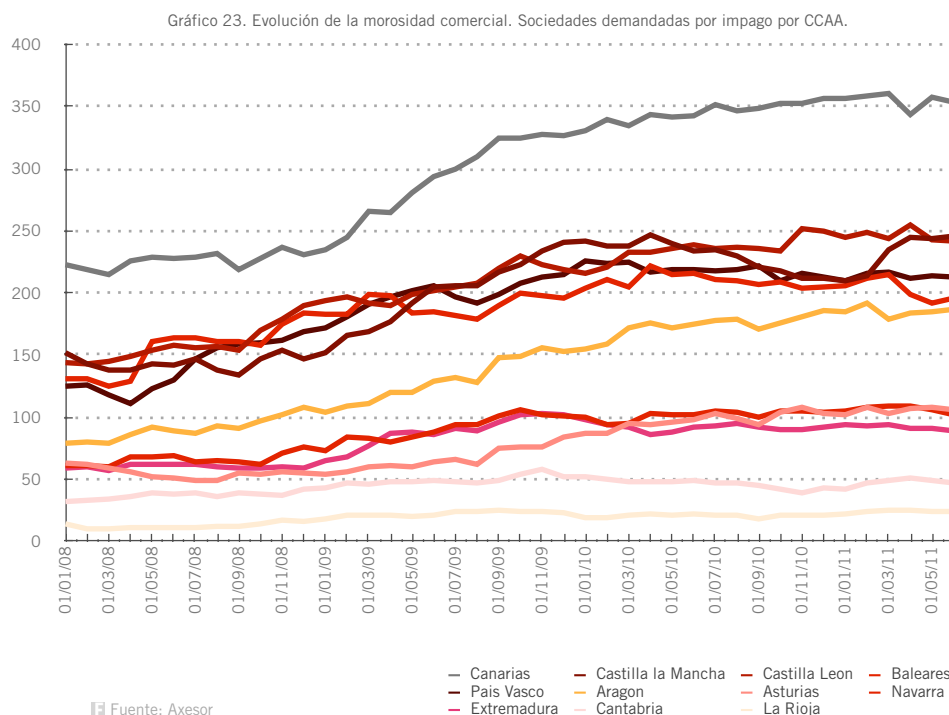
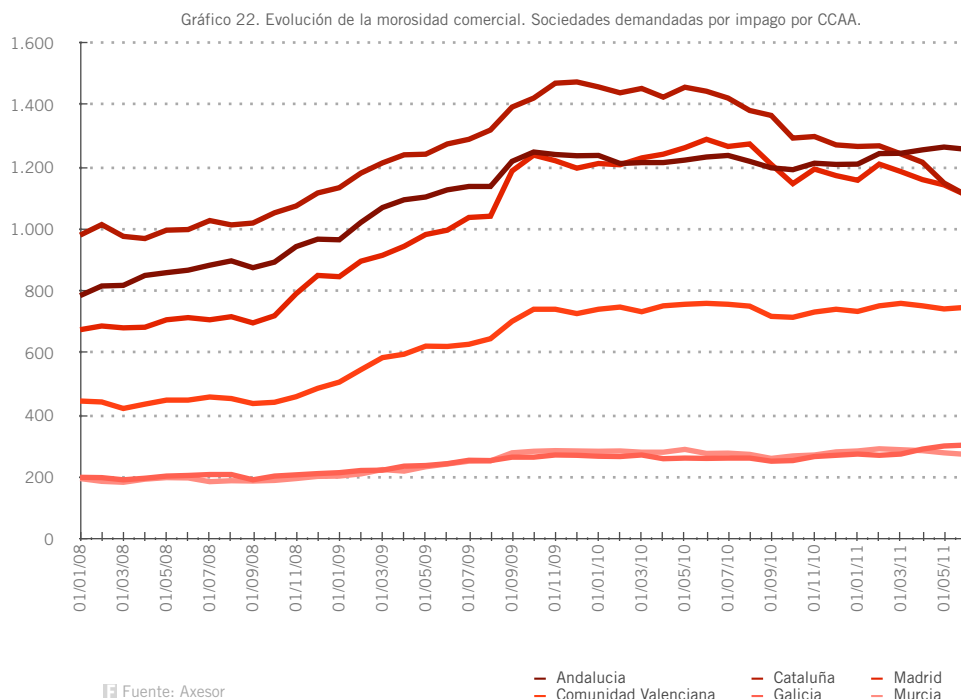


...existen razones locales relacionadas con los hábitos y la cultura empresarial que condicionan los comportamientos de las empresas en materia de cumplimiento y aplazamiento en sus obligaciones de pago. A ello cabría añadir las diferencias que, en general, se generan como consecuencia de contar o no con políticas óptimas de gestión del riesgo de impago.

empresarial del transporte y logística madrileño también recoge una mejora notable al reducirse el número de empresas morosas del sector en un 13,9% en el último año y un 5,3% en el primer semestre de 2011. Otras comunidades autónomas que han logrado reducir ligeramente el número de empresas morosas en el sector del transporte y almacenamiento en el primer semestre fueron Canarias, Castilla y León, Baleares, Navarra, Extremadura y la región de Murcia.

Ello contrasta con el empeoramiento en el número de sociedades demandadas por impago registrado en las comunidades de Galicia, Castilla La Mancha, La Rioja, Cantabria, Andalucía, Asturias y Aragón. Son las tres primeras comunidades autónomas aquellas cuyos tejidos empresariales registran un mayor número de sociedades morosas, con crecimientos semestrales superiores al 10% en los tres casos.

Se observan, en definitiva, grandes diferencias en el cumplimiento con las obligaciones de pago por regiones así como un empeoramiento generalizado de la morosidad comercial en los últimos años como consecuencia de la profunda crisis económica que atraviesa la economía española. Los niveles de morosidad comercial son muy elevados en términos históricos.



7.4. Evolución del riesgo de crédito o insolvencia.

El Índice Axesor de Riesgo Empresarial (IARE) refleja el nivel de riesgo para cada mes para el conjunto de las empresas españolas en las dos dimensiones del riesgo:

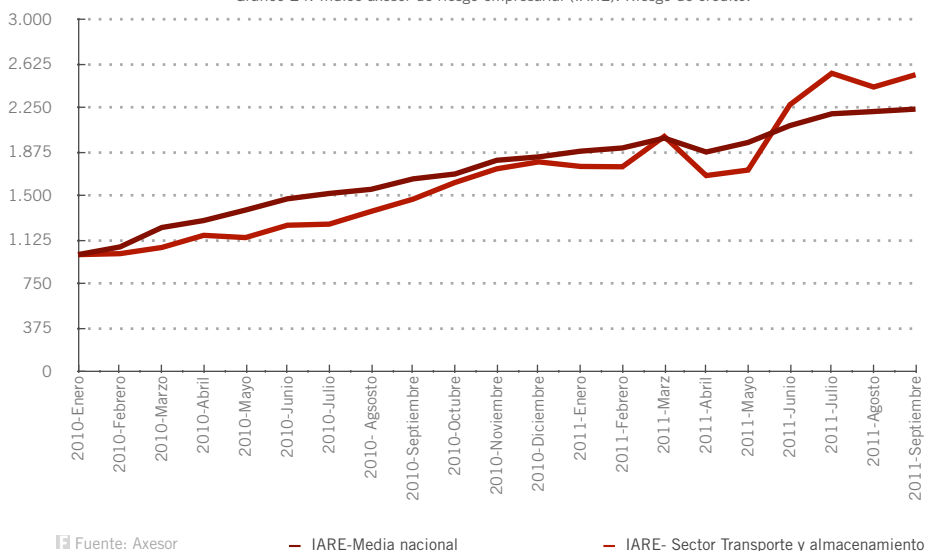
- La posibilidad de no cobrar una deuda, entendida como tal la posibilidad de que las empresas no atiendan a sus deudas a su vencimiento, mediante el análisis de la Probabilidad de Incumplimiento de pago.
- Lo que se espera que se deje de cobrar tras la conclusión del proceso de recuperación del capital, mediante la Severidad de la pérdida o Loss Given Default (LGD): el importe que no se recupera en el supuesto de insolvencia empresarial.

$$\text{IARE} = \text{Probabilidad de incumplimiento (PD)} \times \text{LGD}.$$

El índice IARE es el único que mide y comprende la pérdida esperada por unidad monetaria como “risk driver” crítico para la evaluación del riesgo de impago o riesgo de crédito.

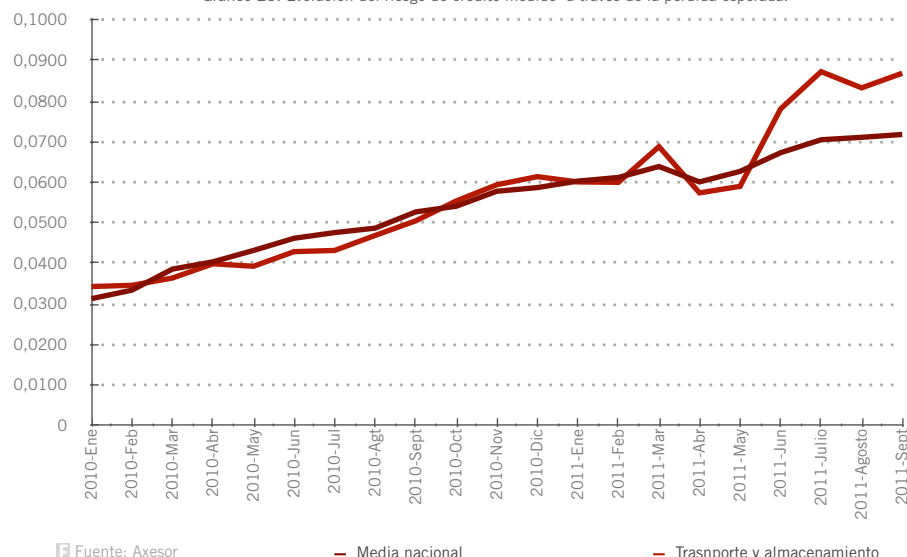
Se trata de un número índice que toma como base el valor 1.000, siendo éste su referencia a enero del 2010. En septiembre el IARE ha alcanzado los 2240 puntos, lo que supone un incremento interanual del 36%. El riesgo de crédito del sector del transporte y la logística en ese mismo periodo ha aumentado más del doble, un 72%. La evolución del índice para la media nacional y para el sector del transporte y almacenamiento se recoge en el **gráfico 24**.

Gráfico 24. Índice axesor de riesgo empresarial (IARE). Riesgo de crédito.



El **gráfico 25** recoge el fuerte incremento registrado en el riesgo de crédito de las empresas pertenecientes al sector del transporte y la logística a lo largo de los nueve primeros meses de 2011. Dicho riesgo de crédito (medido a partir de la pérdida esperada) ha pasado en el caso del sector del transporte de una pérdida esperada de 6,14 euros por cada 100 prestados a finales de 2010 a una cifra que alcanza los 8,69 euros por cada 100 prestados en septiembre de 2011.

Gráfico 25. Evolución del riesgo de crédito medido a través de la pérdida esperada.



El índice IARE es el único que mide y comprende la pérdida esperada por unidad monetaria como “risk driver” crítico para la evaluación del riesgo de impago o riesgo de crédito.

... 2011 es, de momento y medido hasta agosto, el año de la historia con un precio del crudo más alto en términos nominales. Se trata sin duda de un factor de riesgo para las empresas vinculadas al transporte dada su elevada dependencia de esta fuente de energía como veíamos al principio del informe y dado el peso que este coste tiene en la estructura de costes de las empresas del sector.

Gráfico 26. Precio medio del barril BRENT de petróleo (Dólares por barril).

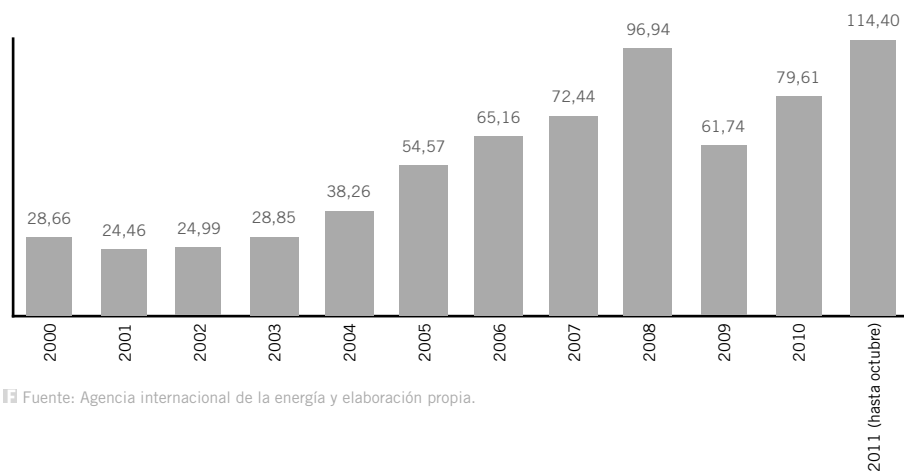
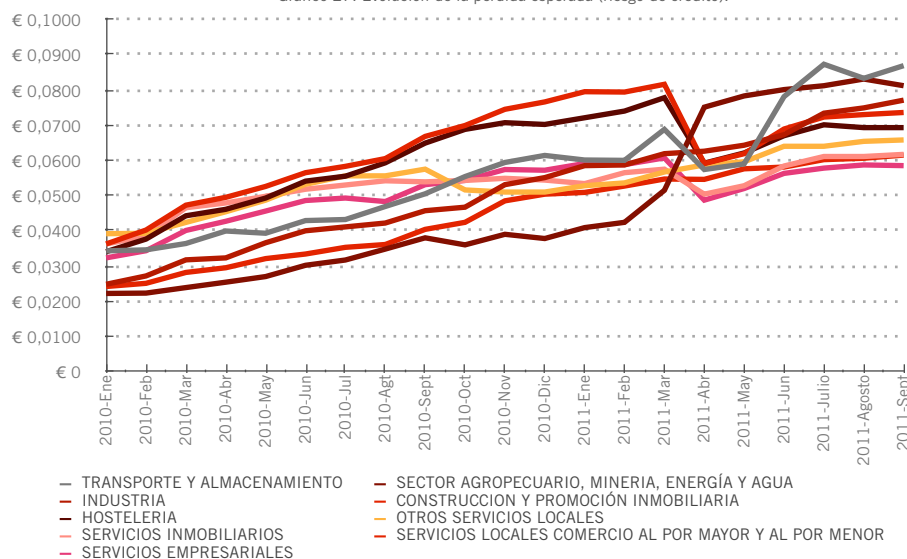


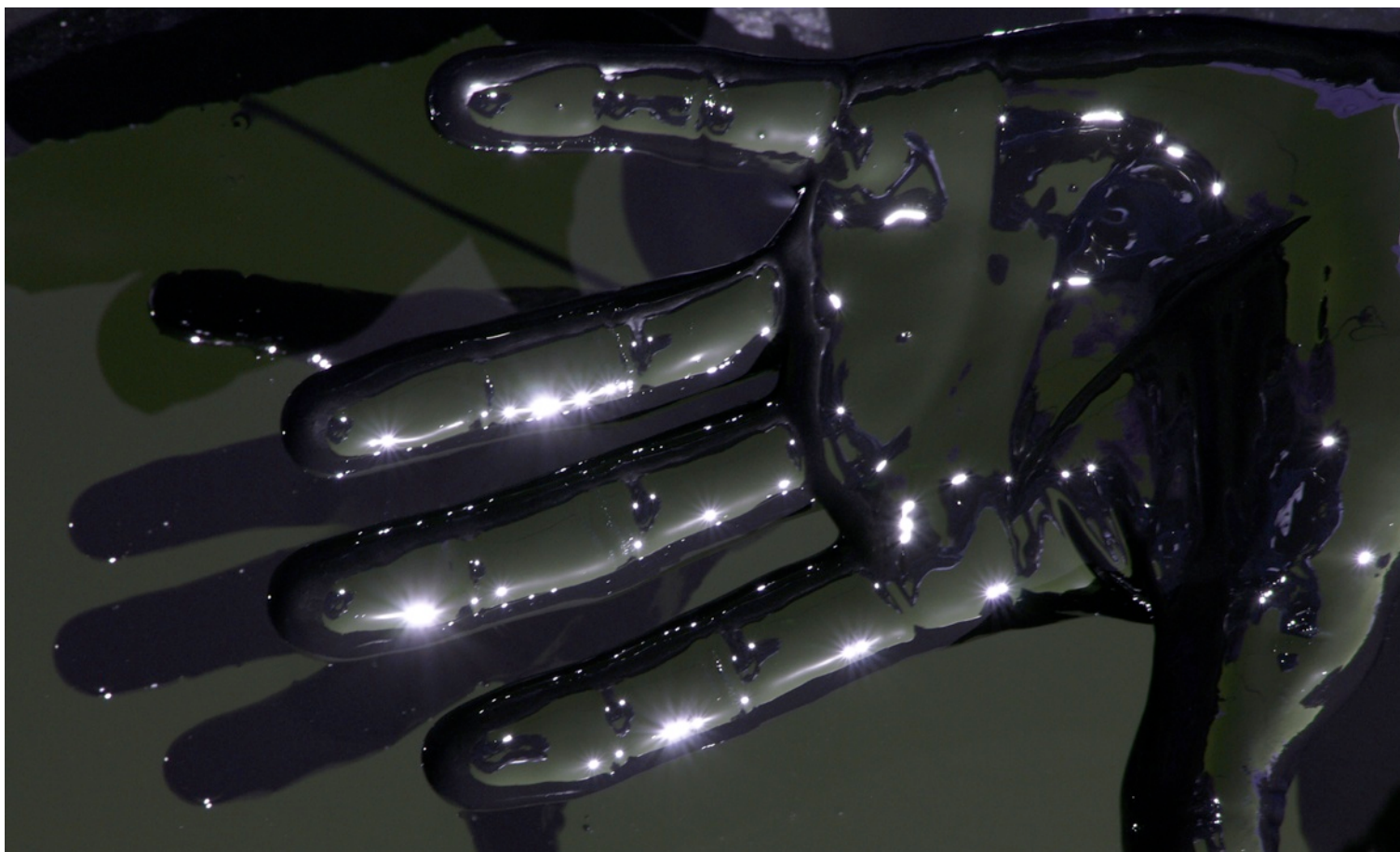
Gráfico 27. Evolución de la pérdida esperada (riesgo de crédito).



Se observa como el incremento en la pérdida esperada es muy superior al que, de media, ha registrado el conjunto del tejido empresarial nacional. Son muchos y variados los factores que explican las variaciones en los niveles de riesgo de crédito sectoriales. La continuada subida del precio del petróleo en los últimos trimestres hicieron que 2010 ya cerrara siendo el segundo año, de media, con un petróleo más caro de la última década, tal y como muestra el gráfico 26.

El precio del crudo ha continuado creciendo en 2011, a pesar de haber caído recientemente. Entre el 2 de mayo y el 3 de octubre disminuyó un 19,6%, para volver a subir ligeramente el 7 de octubre hasta los 105,17 dólares por barril Brent. Por lo tanto, a comienzos de octubre, y a pesar de la fuerte corrección a la baja experimentada a partir de mayo de 2011 en el precio del petróleo, éste sigue estando un 12,8% más caro de cómo finalizó 2010. Todo ello deriva en que 2011 es, de momento y medido hasta agosto, el año de la historia con un precio del crudo más alto en términos nominales. Se trata sin duda de un factor de riesgo para las empresas vinculadas al transporte dada su elevada dependencia de esta fuente de energía como veíamos al principio del informe y dado el peso que este coste tiene en la estructura de costes de las empresas del sector.

Finalmente, el gráfico 27 muestra la evolución experimentada por la pérdida esperada para los principales sectores de la economía española. Merece la pena resaltar que el otro sector que más empeora a lo largo de 2011 hasta presentar la segunda cifra de pérdida esperada más alta es también un sector fuertemente intensivo en el uso del petróleo. Se trata del sector que aglutina agricultura, ganadería, silvicultura, pesca e industrias extractivas o minería, energía y agua.

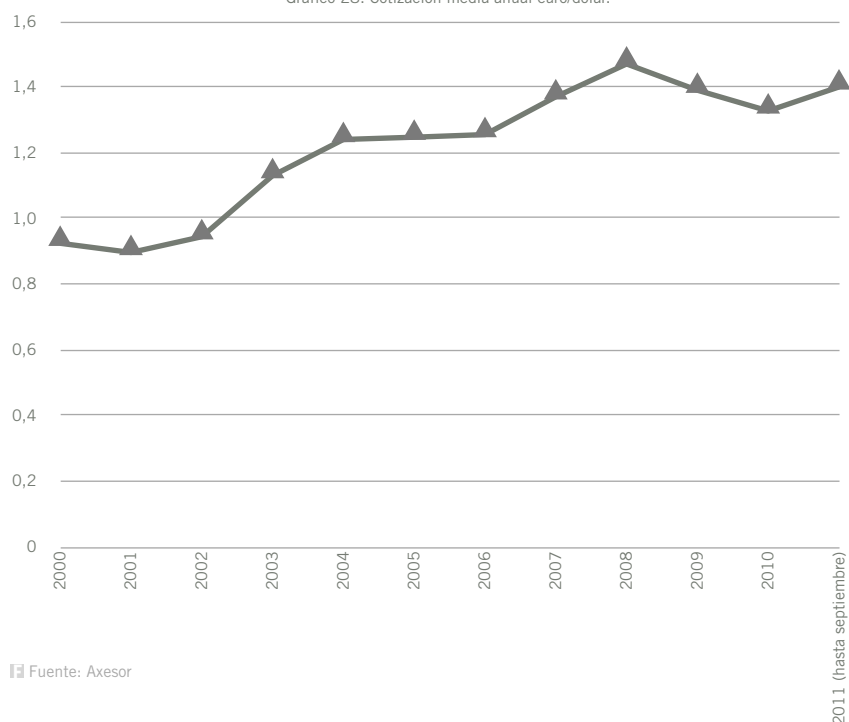


7.5. Riesgo de tipo de cambio y riesgo de crédito.

En el año 2008 el máximo del precio del petróleo coincidió con el máximo histórico del euro con respecto al dólar. El precio del petróleo ha vuelto a superar los 100 dólares/barril en 2010 y en 2011, pero con un euro más débil, especialmente en el año 2010, como muestra el gráfico 28.

Se trata de un escenario distinto al de antes de la crisis y donde el riesgo de tipo de cambio puede jugar en contra de las empresas de transporte y logística europeas y españolas, al encarecer el precio del petróleo la posible depreciación del euro. De este modo, si bien la ralentización de la economía mundial es posible que presione a la baja el precio del crudo a corto plazo, dicha caída,

Gráfico 28. Cotización media anual euro/dólar.



Fuente: Axesor

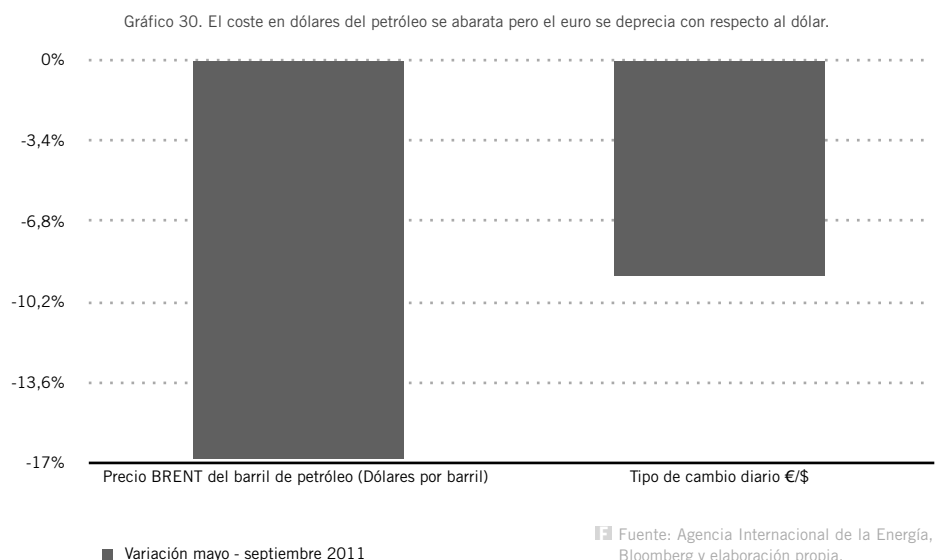


Fuente: Áxesor

que mejoraría la cuenta de resultados de los sectores más dependientes del petróleo, podría verse compensada total o parcialmente por la probable depreciación del euro con respecto al dólar en lo que queda de 2011 y a lo largo de 2012. El gráfico 29 muestra la reciente depreciación del euro con respecto al dólar.

Como se observa en el gráfico 30, a diferencia de lo sucedido en los años anteriores a la crisis, la cotización del euro frente al dólar está sirviendo, esta vez, para frenar la disminución efectiva del precio del crudo. El euro se ha depreciado entre mayo y septiembre del 2011 un 9,12%, lo que ha impedido que se haga efectiva toda la disminución del coste del petróleo para las empresas del sector del transporte de la zona euro, como consecuencia del abaratamiento del precio del petróleo del 16,84% registrado para ese periodo.

A pesar de los instrumentos a disposición de las empresas para cubrirse del riesgo de tipo de cambio y la posibilidad de variar los precios (las empresas del transporte, a diferencia de lo que sucede con la rigidez de precios que caracteriza a las empresas del sector servicios, sí varían los precios de sus servicios con frecuencia para adaptarse a las cambiantes condiciones de costes), la depreciación de la moneda única encarece el suministro de combustible y eleva los costes de estas empresas.





8. Precio del petróleo, cifra neta de negocios y resultados de las empresas del sector del transporte.

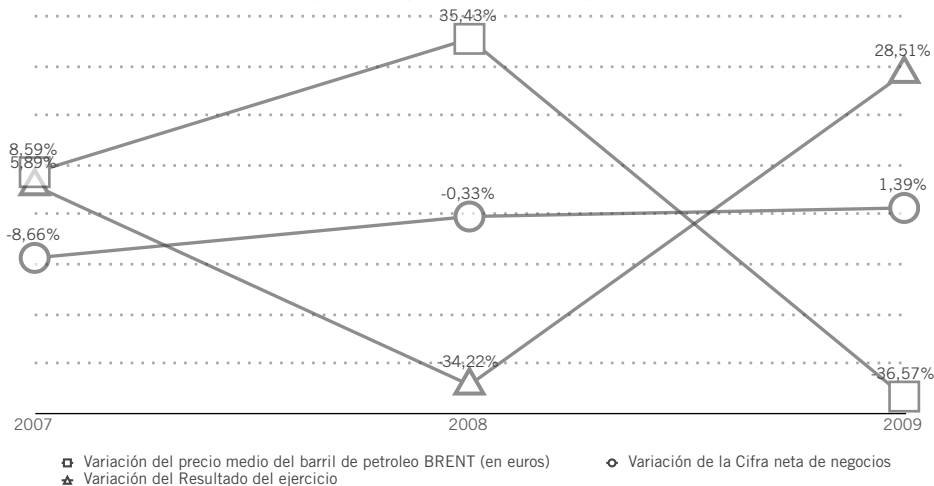
El precio del petróleo, hasta la llegada de la crisis financiera a mediados de 2008 mantuvo una senda alcista desde mediados de 2003, que se intensificó en el primer semestre de 2008, hasta alcanzar máximos históricos, en un contexto de demanda creciente por parte de las economías emergentes y de una respuesta insuficiente por el lado de la oferta.

La cotización en dólares del barril Brent, tras acumular entre los años 2003 y 2007 un aumento superior al 150%, registró un notable encarecimiento en los cinco primeros meses de 2008, próximo al 70% interanual. El aumento también fue significativo en términos reales y se aproximó a los máximos alcanzados durante la crisis del petróleo de finales de la década de los 70 del siglo pasado.

En un contexto de caída de la rentabilidad media generalizada por sectores (industria, construcción y servicios) especialmente intenso en el año 2009, el transporte (para una muestra analizada de los estados financieros de 14.845 empresas en el periodo 2006-2009) incrementó el resultado del ejercicio en un 28,5% en 2009, tal y como recoge el gráfico 31.

Es precisamente la crisis europea de deuda la que ha provocado la caída reciente del precio del petróleo dadas las expectativas de ralentización de la economía mundial

Gráfico 31. Variación del precio medio petróleo, cifra neta de negocios y resultado del ejercicio.



Fuente: Axesor



Si bien es cierto que son muchos los factores que pudieron condicionar el resultado del ejercicio de este grupo de empresas, un precio del barril de petróleo en 2009 en niveles de 2005 (y aún más barato en euros dada la cotización media registrada por el euro con respecto al dólar) debió ayudar por el lado de los costes a la recuperación de los beneficios que en 2008 se desplomaron un 34,22%, año en que el petróleo marcó un máximo histórico de 96,94 dólares de media a lo largo de todo el año.

Ahora bien, la apreciación media del euro con respecto al dólar en el periodo 2003-2008 permitió contrarrestar parte del aumento experimentado por el precio del petróleo, caso bien distinto del escenario que ya se observa en el tercer trimestre de 2011 y del que se prevé tenga lugar en 2012. Mientras que la zona euro no ofrezca garantías creíbles de que está dispuesta a abordar las reformas institucionales necesarias para afrontar la crisis de deuda soberana, el euro se debilitará con respecto al dólar y el yen. Y es bien sabido que las reformas en el seno de la Unión Europea pueden llevar tiempo.

Es precisamente la crisis europea de deuda la que ha provocado la caída reciente del precio del petróleo dadas las expectativas de ralentización de la economía mundial. Ahora bien, si a corto plazo una crisis económica o una ralentización del crecimiento económico provoca una caída de precios (en 2008-2009, el precio del barril de crudo pasó de 140 a 40 dólares en un espacio de cinco meses), a medio plazo, la caída de la demanda pone en riesgo las inversiones de las empresas petroleras y, en consecuencia, eleva el riesgo de una caída de las inversiones capaz de generar mayores tensiones en los precios. Podríamos así pasar de un precio del petróleo elevado por el incremento de la demanda a un petróleo caro por falta de oferta.

La mayoría de analistas internacionales esperan un precio del petróleo en torno a los 80 dólares el barril para 2012. Ello podría generar, tal y como recoge la Agencia Internacional de la Energía, retrasos y anulaciones de nuevos proyectos de inversión por parte de las empresas petroleras. Ello también significa que el shock positivo de oferta que han disfrutado las empresas de transporte y logística españolas, que sirvió para mejorar las cuentas de resultados en 2009 y probablemente en 2010, permitiendo solventar relativamente bien años de penuria económica, no es fácil que se repita (el precio medio del barril de petróleo fue de 61,74\$ en 2009, el precio medio más bajo desde 2004). El estancamiento de la actividad productiva, de tener lugar por la ralentización del crecimiento de la economía española, no podrá probablemente ser compensado parcialmente por menores costes debidos a un petróleo más barato.



9. Ayudas públicas y estrategias empresariales en tiempos de crisis.

9.1. Ayudas públicas.

9.1.1. Importe y destino sectorial y geográfico de las subvenciones recibidas.

Llevamos a continuación una breve descripción de las ayudas públicas recibidas por el sector del transporte y logística en forma de subvención en los últimos cuatro años (2008-2011), haciendo una comparativa con datos sólo hasta septiembre para los cuatro años.

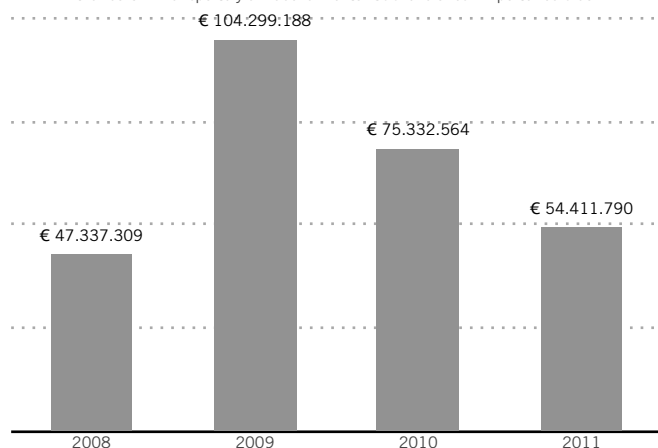
Lo primero que interesa destacar es el esfuerzo por parte de las distintas administraciones en el año 2009, año de mayor caída de la actividad como consecuencia de la histórica caída del 3,7% registrada por el PIB nacional. En efecto tal y como recoge el **gráfico 32**, 2009 fue el año el que las empresas del sector del transporte y almacenamiento recibieron más fondos, un 120% más que en 2008. Los dos años siguientes de crisis (2010 y 2011) han visto como dichos fondos se reducían un 27,7% cada año, ascendiendo el importe total concedido en los primeros nueve meses de 2011 a 54,4 millones de euros.

Como muestra el **gráfico 33**, 1.889 empresas del sector del transporte se han repartido un total de 2.460 subvenciones en los nueve primeros meses de 2011. El importe total de estas subvenciones asciende a 54.411.790 millones de euros. Este importe representa el 2,5% del total concedido al parque empresarial nacional y un 6% del tejido empresarial del transporte ha recibido al menos una subvención.

El número de empresas que recibieron una subvención en los primeros nueve meses de 2011 se ha reducido en un 47,6% en términos interanuales mientras que el número de subvenciones concedidas disminuyen un 43,5%.

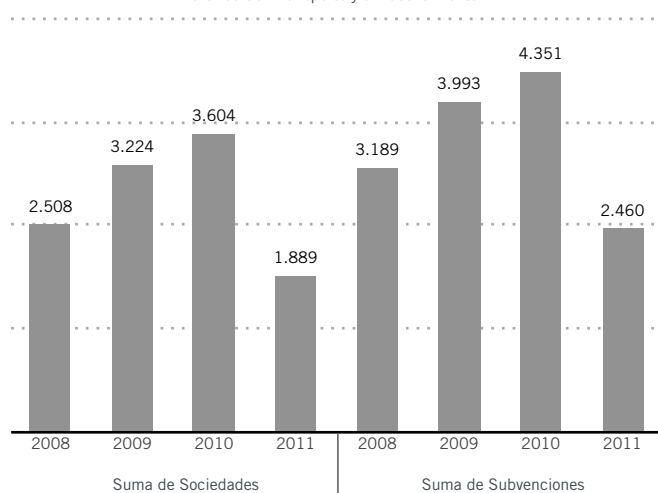
Sólo se observa un mayor número de empresas que han recibido subvención en el caso de las empresas de transporte aéreo, mientras que la

Gráfico 32. Transporte y almacenamiento. Subvenciones. Importe recibido.



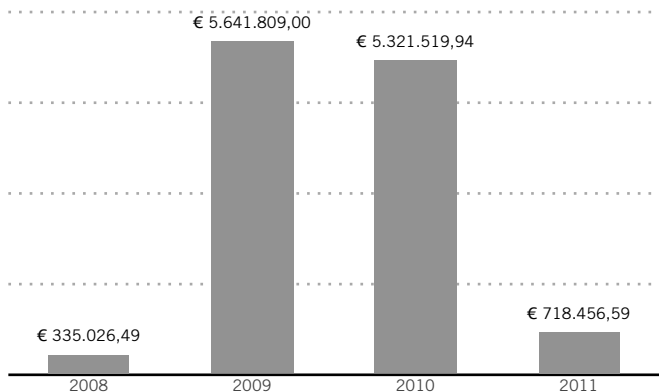
Fuente: Axesor

Gráfico 33. Transporte y almacenamiento.



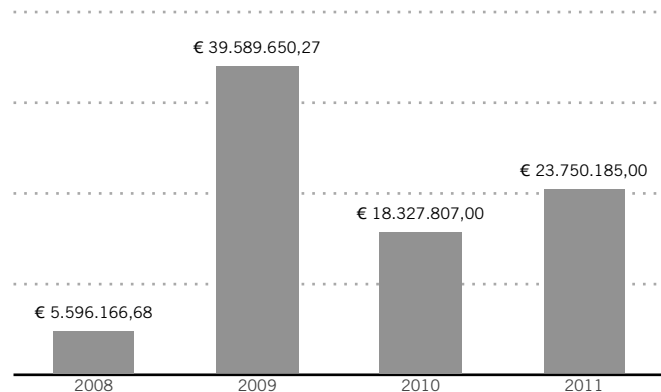
Fuente: Axesor

Gráfico 34. Transporte aéreo. Subvenciones. Importe recibido.



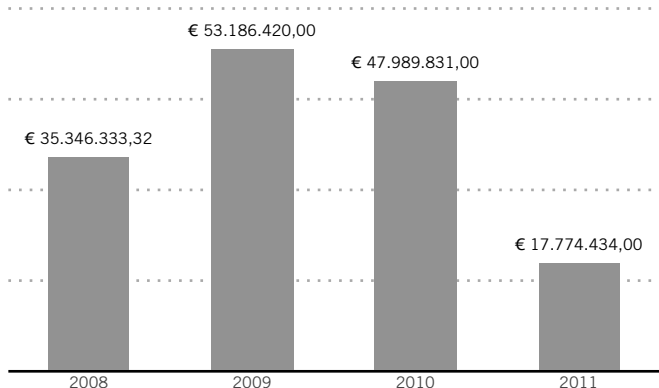
Fuente: Axesor

Gráfico 37. Almacenamiento y actividades anexas al transporte. Subvenciones. Importe recibido.



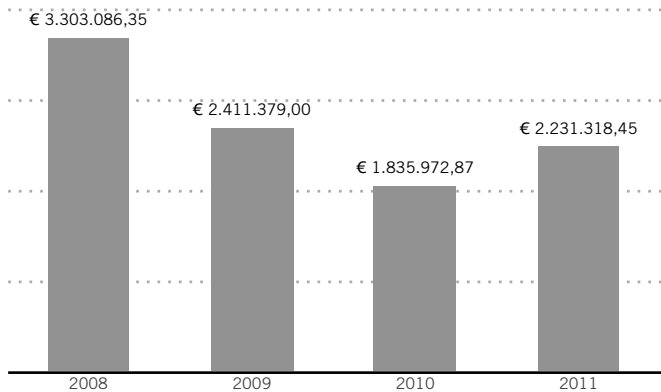
Fuente: Axesor

Gráfico 35. Transporte terrestre y por tubería. Subvenciones. Importe recibido.



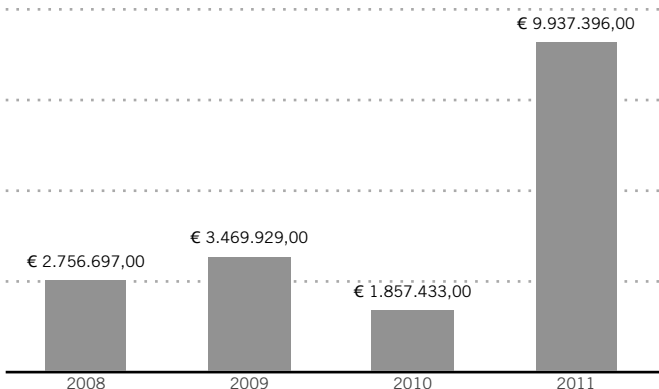
Fuente: Axesor

Gráfico 38. Actividades postales y de correos. Subvenciones. Importe recibido.



Fuente: Axesor

Gráfico 36. Transporte marítimo y por vías navegables interiores. Subvenciones. Importe recibido.



Fuente: Axesor

mayor caída en el número de empresas que reciben ayudas se produce en el transporte terrestre y por tubería (-42,4%).

Ahora bien, pese a que aumenta ligeramente el número de sociedades de transporte aéreo que reciben una subvención en 2011, el importe recibido sufre una caída del 86,5% en los primeros nueve meses del año. Las empresas de este rama del transporte se han beneficiado recientemente de una nueva fórmula de obtención de ayudas públicas. Según **un informe reciente de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC)** que analiza el comportamiento de las compañías aéreas operativas en los aeropuertos españoles cuyo tráfico ha superado los cinco millones de pasajeros anuales en el año 2010 (Iberia, Ryanair, Air Europa, Spanair, Air Nostrum, Vueling, Easyjet y Air Berlin) en los últimos años ha venido ganando en importancia la proliferación de ciertos instrumentos de intervención pública destinados a fomentar la afluencia de viajeros a los distintos aeropuertos nacionales. Entre dichos instrumentos se encuentran las ayudas públicas que las Administraciones Públicas y sus entidades vinculadas o de-

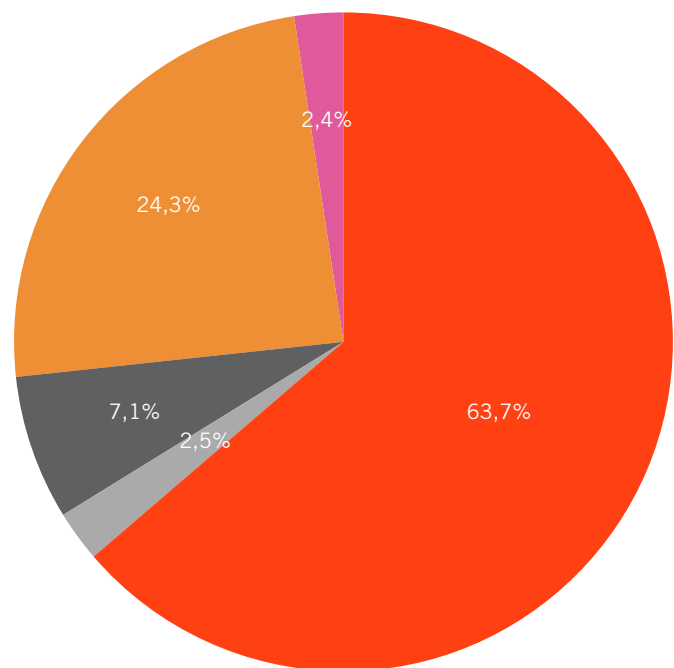
pendientes conceden a las aerolíneas para la apertura de nuevas rutas, así como otros mecanismos de naturaleza comercial que vinculan la prestación de los servicios publicitarios por parte de la aerolínea a la permanencia de la misma en un aeropuerto determinado, o establecen cualquier otro mecanismo de naturaleza cooperativa para incrementar la afluencia de pasajeros a una zona determinada. El volumen de fondos públicos implicados (entendiendo por tales las contraprestaciones económicas que se derivan de los contratos y convenios firmados entre entes públicos y compañías aéreas para la prestación de cualquier servicio en concepto de publicidad o promoción turística) entre 2008 y 2010 asciende a 220 millones de euros, un importe muy considerable si lo comparamos con el importe recibido mediante subvenciones oficiales por las empresas del sector, que entre 2008 y 2010 asciende a 11,4 millones de euros. El informe destaca además como se ha pasado de los casi 30 millones de euros concedidos en 2007 a más del doble (62,5 M€) en 2009, año en el que alcanzaron su máximo histórico, descendiendo un 18% hasta 51 M€ en 2010.

Por lo que se refiere al importe recibido por las empresas del sector del transporte en su conjunto, la caída total es del 27,7%. No obstante, más allá del ya mencionado sector del transporte aéreo, existen notables diferencias por ramas, como se puede observar en los gráficos siguientes.

El importe recibido disminuye no sólo en el **sector del transporte aéreo** sino también en el sector de transporte terrestre y por tubería, que con una caída del 63% en los primeros nueve meses de 2011 solamente recibió subvenciones por un importe total de 17,7 millones de euros, frente a los 47,9 millones de 2010 y los 53,2 millones de 2009, como muestra el **gráfico 35**. Es no obstante la rama de actividad del transporte que más fondos ha recibido en los primeros nueve meses del año sólo por detrás de la rama de actividad de almacenamiento y actividades anexas al transporte.

El resto de sectores (**gráficos 36, 37 y 38**) logran incrementar el importe recibido, especialmente el tejido empresarial de la **rama de transporte**

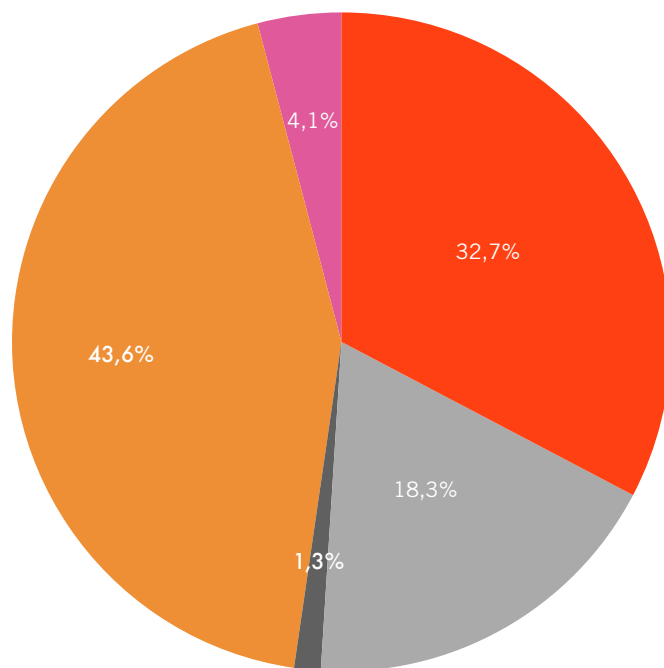
Gráfico 39. Peso sectorial importe subvenciones. 2010



● Transporte terrestre y por tubería ● Transporte marítimo y por vías navegables interiores
 ● Transporte aéreo ● Almacenamiento y actividades anexas al transporte
 ● Actividades postales y de correos

Fuente: Axesor

Gráfico 40. Peso sectorial importe subvenciones. 2011



● Transporte terrestre y por tubería ● Transporte marítimo y por vías navegables interiores
 ● Transporte aéreo ● Almacenamiento y actividades anexas al transporte
 ● Actividades postales y de correos

Fuente: Axesor

marítimo y por vías navegables interiores, que recibe en 2011 un 43,6% más de fondos que en 2010.

A este aumento le siguen en importancia la subida experimentada por los fondos destinados a la rama de almacenamiento y logística (+29,6%) y de actividades postales y de correos (+21,5%).

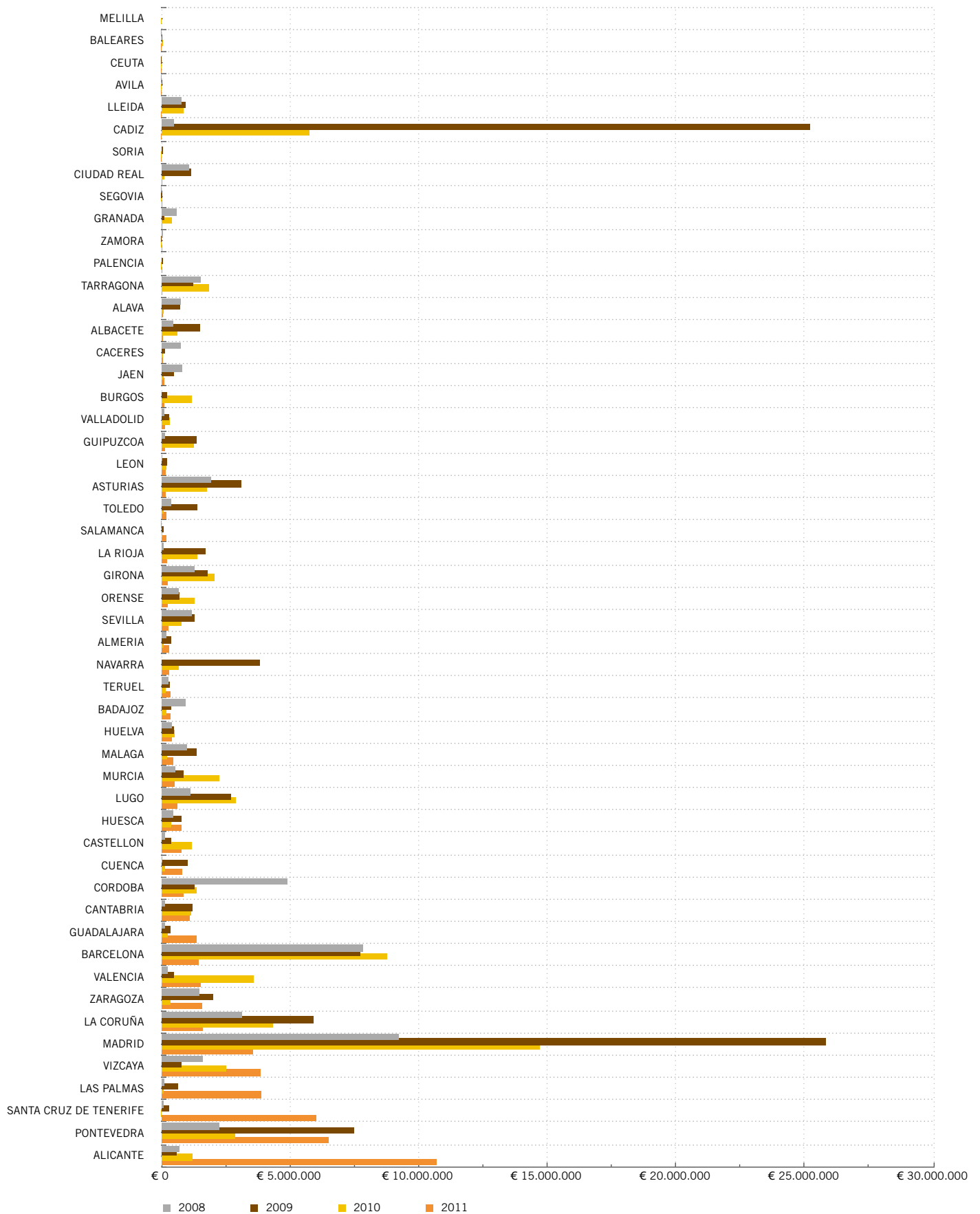
Tanto el **gráfico 39** como **40** permiten visualizar de manera rápida el cambio estructural que ha tenido lugar en 2011 en el reparto de los fondos provenientes de subvenciones en el seno del sector del transporte.

En efecto, tal y como muestra el **gráfico 39**, en 2010 (periodo enero-septiembre) el 63,7% de los fondos concedidos tuvieron como destino final empresas del subsector de transporte terrestre y por tubería, seguido de la rama de almacenamiento y actividades anexas al transporte cuyas empresas recibieron el 24,3% de los fondos concedidos. Tanto la rama de transporte marítimo y por vías navegables interiores como la rama de actividades postales y de correos ocupan una posición residual en los fondos recibidos pues entre ambas ramas sólo alcanzaron en 2010 el 4,9% del importe total de subvenciones. El transporte aéreo, por su parte, recibió el 7,1% del total de fondos.

Es precisamente el tejido empresarial del transporte aéreo el que en 2011 apenas si representa el 1,3% del total de fondos recibidos. Mientras, el dinero destinado al tejido productivo del transporte marítimo y por vías navegables experimenta un enorme incremento que sitúa el peso de este sector en el montante de subvenciones recibidas en el 18,3% (**gráfico 40**).

Otro de los cambios importantes en materia de subvenciones que muestra los dos gráficos anteriores es la permuta en el orden de dinero recibido entre las dos principales ramas del sector. En 2011 es la rama de almacenamiento y actividades anexas al transporte la que recibe un porcentaje más elevado de los fondos, con el 43,6% del total, por delante del transporte terrestre y por tubería que recibió sólo el 32,7% de los fondos.

Gráfico 41. Subvenciones. Importe recibido por provincia entre enero y septiembre (2008-2011).



Por lo que se refiere al ámbito geográfico, el tejido empresarial de la provincia de Alicante es el que ha recibido un importe mayor en forma de subvenciones en los primeros meses de 2011, seguido de Pontevedra y Santa Cruz de Tenerife, todos ellos con importes recibidos superiores a los 6 millones de euros, tal y como se observa en el gráfico 41.

El destino final de los fondos difiere sustancialmente respecto a lo sucedido en 2010, año en que las empresas de Madrid, Barcelona y Cádiz fueron las que más dinero recibieron.

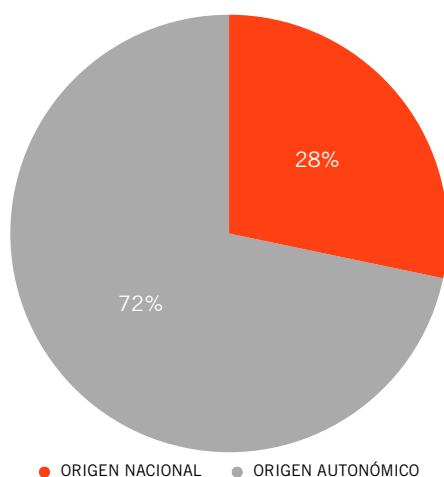


9.1.2. Procedencia de las ayudas públicas.

El origen de las subvenciones recibidas por el tejido empresarial del sector, tal y como muestra el **gráfico 42**, es fundamentalmente autonómico. Son las administraciones autonómicas las que han otorgado más apoyo económico a las empresas del transporte y de almacenamiento en España. Más de 7 de cada 10 euros recibidos provienen del gobierno autonómico y sólo 2,8 euros del presupuesto de la nación.

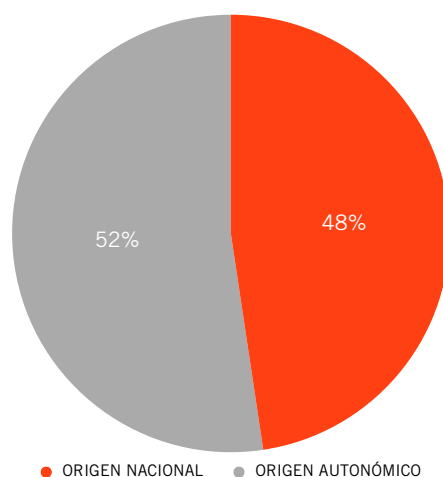
Ello contrasta con lo que sucede en el conjunto de sectores de la economía española. En general, y como recoge el **gráfico 43**, es la administración estatal la que apoya con más fondos a las empresas españolas (52%), por encima de los importes otorgados por las administraciones autonómicas (48%).

Gráfico 42. Procedencia de los fondos recibidos (incluye datos entre enero y septiembre de 2011). Sector de Transporte y almacenamiento.



Fuente: Axesor

Gráfico 43. Todos los sectores. Procedencia de los fondos recibidos (incluye datos entre enero y septiembre de 2011).



Fuente: Axesor

9.2. Estrategias empresariales: concentración empresarial.

Uno de los múltiples motivos detrás de los procesos de concentración empresarial es la dificultad financiera para afrontar la actividad económica diaria. El fuerte incremento de los procesos de concentración empresarial en el sector del transporte y la logística en España durante 2010 y 2011 muestra probablemente el empeoramiento de la situación general del sector y la necesidad de acometer reestructuraciones necesarias para afianzar la competitividad presente y futura del sector.

Gráfico 44. Fusiones y absorciones. Enero-septiembre.

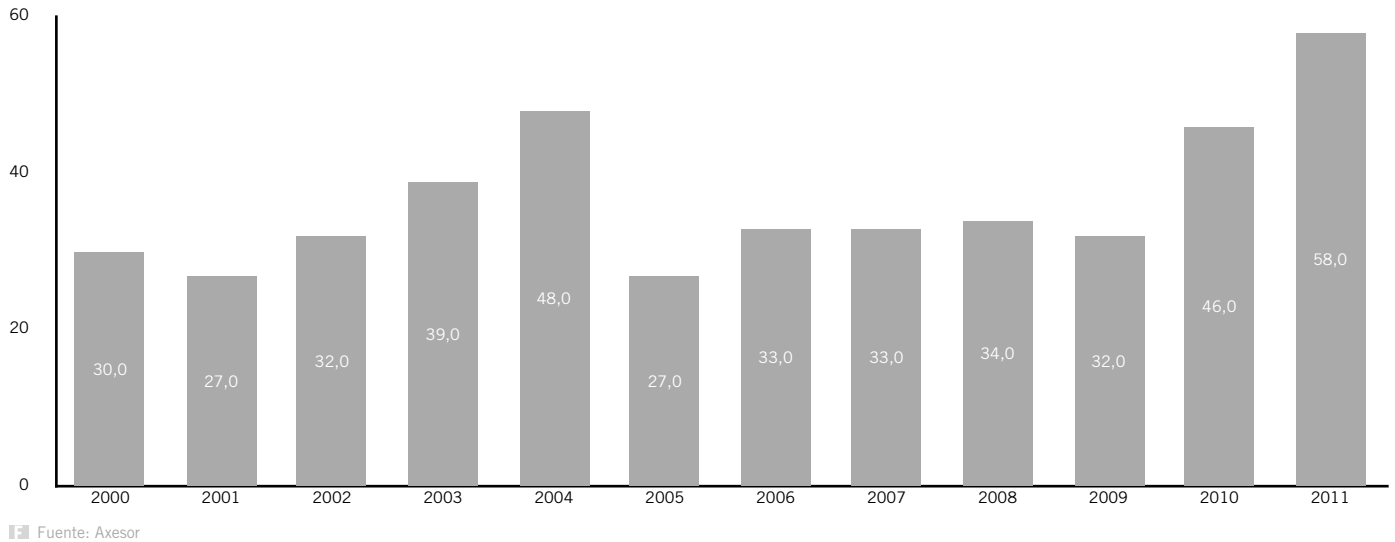
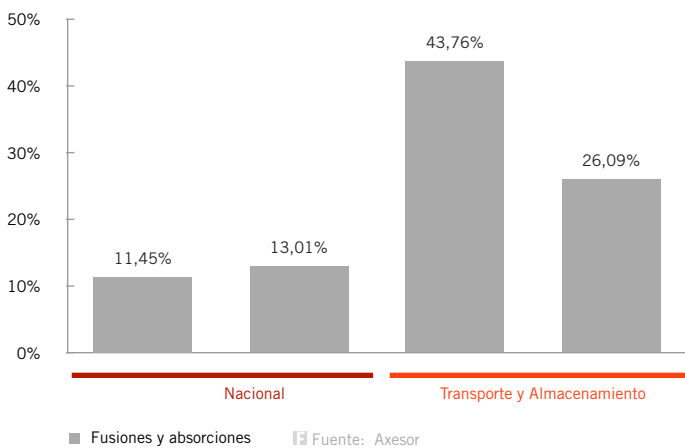


Gráfico 45. Las fusiones y absorciones de empresas del transporte aumentan el doble que la media nacional entre enero y septiembre de 2011



Tal y como muestra el **gráfico 44**, los procesos de fusión por unión y por absorción en el sector el transporte y almacenamiento alcanzaron la cifra de 58 entre enero y septiembre, máximo histórico de la serie.

El **gráfico 45** pone de manifiesto que las reestructuraciones de empresas en las distintas ramas de actividad vinculadas al transporte y a la logística han aumentado muy por encima de la media nacional tanto en 2010 como en 2011. En efecto, mientras que los procesos de fusión y absorción aumentaron notablemente en el conjunto nacional, síntoma inequívoco de movimientos corporativos y reestructuraciones de empresas en la mayoría de sectores de la economía española, el ritmo al que dichas reestructuraciones han teniendo lugar en el sector del transporte y almacenamiento en España ha sido, al menos, el doble de intenso tanto en 2010 como en 2011.

10. Conclusión.

La contracción del tejido empresarial del sector de transporte y almacenamiento en 2011 por vez primera, el incremento en el número de concursos de acreedores, el fuerte incremento en los procesos de concentración, los elevados niveles de morosidad comercial y el fuerte incremento del riesgo de crédito de las empresas de este grupo de actividad son indicativos de una **coyuntura menos favorable en el sector en los últimos trimestres**.

En España el sector transportes absorbe alrededor del 42% de la energía final consumida, seguido por los hogares con un 29,8% y por la industria con un 28,1%. Los 10 primeros meses de 2011 han situado el **precio medio del barril Brent de petróleo** en niveles superiores a los registrados en 2008. 2011 registra un precio medio de 114,4\$ por barril frente al anterior máximo histórico de 96,9\$ en 2008.

El rápido incremento del coste de una materia prima básica para este grupo de empresas como es el petróleo puede haber coadyuvado a **tensionar los balances** de las empresas de este sector de actividad en los últimos meses. Una posible depreciación del euro con respecto al dólar encarecería aún más el precio del petróleo para las empresas de transporte de la zona euro.

Un análisis de los balances de 14.845 empresas del sector revela que, pese al estancamiento del mercado en 2009, el cual sólo permitió un incremento de la cifra neta de negocios del 1,39%, el fuerte descenso del precio del crudo en ese mismo año (36,57%) coincidió con una recuperación de los resultados de ese ejercicio para las empresas del sector del transporte y almacenamiento del 28,51%.

Tras el fuerte incremento registrado en el número de sociedades activas demandadas por impago a lo largo de la segunda mitad de 2008 y de todo 2009, **los niveles de impago se mantienen en niveles muy altos**, si bien estabilizándose el número de sociedades activas con impagos en torno a las 6.800



en la primera mitad de 2011. Se observa una **estrecha relación entre el porcentaje de empresas morosas en las distintas ramas del sector y el porcentaje de empresas que cesan su actividad**. El ratio de incumplimiento de las empresas pequeñas (15,7%) es muy superior al de las empresas grandes (11,9%). Se observan también grandes diferencias del riesgo de impago por regiones. Mientras que las empresas del sector sitas en Santa Cruz de Tenerife registran en los primeros seis meses de 2011 una ratio de incumplimiento del 25,8%, en la provincia de Álava dicha ratio se situó en el 5,7%.

A lo largo de los nueve primeros meses de 2011 se ha producido un **fuerte incremento del riesgo de crédito** de las empresas pertenecientes al sector del transporte y la logística. Dicho riesgo de crédito (medido a partir de la pérdida esperada) ha pasado en el caso del sector del transporte de una pérdida esperada de 6,14 euros por cada 100 prestados a finales de 2010 a una cifra que alcanza los 8,69 euros por cada 100 prestados en septiembre de 2011.

La **destrucción de tejido empresarial es generalizada** en todas las ramas del sector en los nueve primeros meses de 2011, con una única **excepción: el subsector de almacenamiento y actividades anexas al transporte**. Ello es gran parte debido a la caída de la iniciativa empresarial. En efecto, los diez primeros meses de **2011** recogen una **caída del 1,6% en la iniciativa empresarial**, tras el incremento del 13% registrado en el mismo periodo de 2010. Ello significa que el sector del transporte y almacenamiento se muestra menos atractivo para los emprendedores que hace un año, algo en lo que la evolución experimentada por el precio del petróleo puede haber influido. Y ello también contrasta con la evolución de la iniciativa empresarial del conjunto de sectores de la economía española, claramente al alza en 2011 y que, según nuestras previsiones, cerrará el año con un crecimiento superior al 6%.

En el conjunto del sector las **insolvencias judiciales se incrementaron un 8,3%**, pasando de 145 sociedades concursadas entre enero y septiembre de 2010 a 157 sociedades insolventes en el mismo periodo de 2011. **La tasa concursal del sector del transporte es la tercera más elevada del conjunto nacional** entre enero y septiembre de 2011, con 37,2 compañías de cada 10.000 en situación concursal, sólo por detrás de la industria (extractiva y manufacturera) y el sector de la construcción y promoción inmobiliaria.

El sector se ha beneficiado de numerosas **subvenciones** a lo largo de los últimos años, convirtiéndose las ayudas públicas recibidas en un apoyo financiero en una época de crisis económica y financiera sin precedentes. En este sentido, y pese a lo observado en la procedencia de los fondos otorgados en los primeros nueve meses de 2011 a nivel nacional, en el caso del sector del transporte y almacenamiento son las administraciones autonómicas las que brindan más apoyo financiero a las empresas de su región. **El 72% de los fondos recibidos por el tejido empresarial del sector procede de las distintas administraciones autonómicas**, frente al 28% cuya procedencia es de la administración estatal. **2009 fue el año en el que las empresas del sector del transporte y almacenamiento recibieron más fondos**, un 120% más que en 2008. Los dos años siguientes de crisis (2010 y 2011) han visto como dichos fondos se reducían un 27,7% cada año, ascendiendo el importe total concedido en los primeros nueve meses de 2011 a 54,4 millones de euros.

Una posible respuesta de las empresas del sector frente a la crisis parece estar siendo la **concentración empresarial**. El crecimiento en el número de procesos de fusión y absorción más que duplica el incremento registrado por la totalidad de sectores de la economía española, que ya de por sí muestran, en general, una tendencia a una mayor concentración desde el comienzo de la crisis.

La destrucción de tejido empresarial es generalizada en todas las ramas del sector en los nueve primeros meses de 2011, con una única excepción: el subsector de almacenamiento y actividades anexas al transporte. Ello es gran parte debido a la caída de la iniciativa empresarial.

Delegación Madrid

C/ Alcalá nº 52 - 2ª Planta
28014 Madrid
Tel: 902 10 10 33

Delegación Barcelona

C/ Valencia 231 3º 2ª
08007 Barcelona
Tel: 902 10 10 33

Delegación Granada

Parque Empresarial San Isidro,
Ctra. Granada-Armilla s/n, Edificio axesor
18100 Armilla, Granada
Tel: 902 10 10 33

www.axesor.es
902 10 10 33



Gabinete
de estudios
económicos
axesor

axesor
conocer para decidir