

INDICADORES FINANCIEROS APLICADOS A LOS CINCO GRANDES PUERTOS GALLEGOS 1985/1999.

Pablo de Llano Monelos.

Carlos Piñeiro Sánchez.

Departamento de Economía Financiera y Contabilidad. Universidad de A Coruña.

XV Congreso de la Asociación Europea de Dirección e Economía de la Empresa

Las Palmas, Junio de 2001

Resumen

Es totalmente factible analizar una empresa pública como es un puerto, como si se tratase de una empresa privada, con el fin de ver su eficiencia y efectividad, desde el punto de vista financiero. En el presente trabajo se trata de exponer la visión de los cinco puertos gallegos, desde el punto de vista Económico Financiero, analizando la eficiencia de los puertos a través de indicadores. Existe una multiplicidad de indicadores que nos miden distintos factores objeto de interés, respecto de valores contables y otras fuentes de información. Al utilizar indicadores aplicados en las empresas privadas, con valores de referencia cuando existen, sobre los que establecer comparaciones y por tanto indicar la bondad o posibles peligros que puedan aportar los distintos indicadores, tendremos que recordar que están analizando empresas públicas, por lo que no tiene por que ser cierto, o al menos, no taxativa y linealmente aplicables, los valores de referencia estandarizados.

Derivado de la peculiaridad portuaria, el que sean entidades públicas, y que por tanto los valores comparados con empresas privadas pueden desvirtuar el análisis, nos interesa hacer hincapié en la *"evolución temporal"*, además del valor concreto en cada momento del tiempo y, su posición jerárquica en la actualidad.

INDICADORES FINANCIEROS APLICADOS A LOS CINCO GRANDES PUERTOS GALLEGOS 1985/1999.

Pablo de Llano Monelos.

Carlos Piñeiro Sánchez.

Departamento de Economía Financiera y Contabilidad. Universidad de A Coruña.

1. RATIO INGRESOS / INMOVILIZADO.

Este indicador muestra la actividad o eficiencia del activo, siendo el resultado de dividir el ingreso total en cada período de tiempo respecto del valor del inmovilizado en el mismo período, para cada puerto gallego, así como del valor medio de la región. El valor del índice es variable, depende de varios factores entre ellos el sector de actividad, por lo que no existe patrón o punto de referencia general que explique la bondad o perjuicio del mismo.

La evolución de cada uno de los puertos, de sus ingresos y del inmovilizado desde 1985 hasta 1999 es suficientemente amplia y significativa como para ver la realidad de la eficiencia de activo.

Ilustración 1: ingreso producido por unidad monetaria inmovilizada, en tanto por cien
Ingresos de los años 95 a 99 en millones de pesetas.

		1985	1990	1995	1999		195	196	197	198	199
<i>A Coruña</i>	Ing / Inmv	10,2%	18,5%	20,9%	14,1%	3	4,560	3,646	3,249	3,591	3,351
<i>Ferrol Sc.</i>		11,0%	10,8%	18,5%	14,9%	1	1,423	1,180	1,114	1,218	1,284
<i>Marín Ptv</i>		8,3%	12,2%	12,6%	12,7%	4	935	898	1,035	920	994
<i>Vigo</i>		13,9%	17,4%	23,0%	14,2%	2	2,845	2,267	2,423	2,706	2,955
<i>Vilagarcía</i>		9,0%	13,6%	14,3%	11,7%	5	573	569	562	626	602
<i>Galicia</i>		10,5%	14,5%	17,9%	13,5%		10,336	8,559	8,384	9,061	9,185

En todos los casos la relación existente es más que satisfactoria, toda vez que como valor medio de los distintos puertos supera el 10%, teniendo su punto de mayor valor en el año 1995, donde se ha producido la mayor eficiencia de activo en todos los puertos. El crecimiento de la eficiencia del activo desde 1985 se ha mantenido en mayor o menor medida a lo largo del tiempo de manera constante y creciente hasta 1995, a partir de este año, la caída se ha producido en todos los puertos sin excepción, llegando a los niveles de 1999.

La mayor eficiencia de activos, respecto de sus ingresos, se produce mayoritariamente en el año 1994, siendo a su vez en el principio de la serie, entre los años 85 a 89, donde se produce el menor valor de este indicador, salvo en el puerto de Vigo que se produce en el año 1997. El puerto más eficiente, en la actualidad, es el puerto de Ferrol San Cibrao con un 14.9%. Es el puerto que más ingresos genera, respecto de la inversión realizada en activo inmovilizado. En cuanto al menos eficiente es el de Vilagarcía con un 11.7%, si bien, la diferencia entre el primero y último es de 3.2 puntos porcentuales, lo cual significa una diferencia muy estrecha.

2. RATIO GASTOS / INMOVILIZADO.

Al igual que en el apartado anterior, esta ratio mide el cociente entre los gastos de explotación de cada uno de los puertos en el año en curso, respecto del inmovilizado correspondiente en ese período. Al igual que en el epígrafe anterior, pueden existir diferencias de valoración hasta el año 92, derivado de la normativa vigente contable hasta esa fecha. Hemos de tener en cuenta que la evolución de los gastos no ha seguido el mismo comportamiento que la corriente de ingresos e incluso que el valor de los inmovilizados, los gastos se han mantenido en su comportamiento.

Ilustración 2: gasto por unidad monetaria inmovilizada, en tanto por cien.
Gastos de los años 95 a 99, en millones de pesetas.

		1985	1990	1995	1999		G 95	G 96	G 97	G 98	G 99
<i>A Coruña</i>	Gts/Inmv	6,8%	6,8%	9,4%	11,3%	3	2,059	2,762	2,499	2,720	2,686
<i>Ferrol</i>		9,0%	7,6%	8,1%	7,5%	1	623	624	616	623	650
<i>Pontevedra</i>		8,2%	7,9%	10,5%	10,8%	2	780	737	802	802	846
<i>Vigo</i>		10,6%	10,8%	18,2%	13,0%	5	2,242	2,366	2,276	2,303	2,700
<i>Vilagarcía</i>		8,7%	11,0%	14,5%	12,1%	4	580	567	592	657	622
<i>Galicia</i>		8,7%	8,8%	12,1%	10,9%		6,284	7,056	6,784	7,104	7,503

A la vista de la tabla anterior se puede observar que esta ratio ha tenido una evolución similar a la correspondiente de ingresos, siendo crecientes desde su punto inicial en el año 85. Respecto a los puertos de Vigo y Vilagarcía, debemos hacer mención de los dos factores que hacen que sean los mayores en gastos: Vigo dispone de una estructura de costes superior al resto de los puertos por necesidades operativas de recursos humanos y materiales, y el puerto de Vilagarcía ha tenido un crecimiento importante en el último decenio. El gasto de personal y el gasto de dotación a Amortizaciones, tiene el mismo peso específico en esta cuenta, salvo en el puerto de A Coruña, en el que se dota más que su valor de personal. Destaca la relación de gastos / inmovilizado del puerto de Ferrol, siendo el menor de ellos, lo cual apunta a que debe ser el más eficiente por tener la mayor diferencia entre ingresos y gastos. (Personal/Total Gastos y Dot Amort/Total Gastos: Coruña 34% 36%, Ferrol 46% 37%, Marín 42% 35%, Vigo 43% 29%, Vilagarcía 48% 33%).

El punto álgido de los gastos se produce en el bienio 93-94, período inmediato siguiente a la acomodación contable del año 1992, por lo que es lógico explicar que la regularización del año 92, tiene su correspondiente incremento de gastos, o bien el decremento de valor de los bienes de inmovilizado. En mayor medida se ha producido un ajuste del inmovilizado, produciéndose una devaluación o reajuste de valores mayor que el crecimiento vegetativo de los gastos de explotación.

3. RATIO INGRESOS-GASTOS / INMOVILIZADO.

Análogamente a los ratios anteriores, veamos que comportamiento temporal del índice producto de la diferencia entre ingresos y gastos y el valor ajustado de inmovilizado. Uniendo las dos partidas que afectan a la explotación de los activos, obtenemos una ratio de actividad que nos mide la eficiencia global de la empresa, siendo esta una aproximación a la ratio de Rentabilidad. Salvo el caso del puerto de Vilagarcía, que alcanza un valor negativo casi nulo, todas ellas son positivas.

No se hace necesaria ninguna explicación adicional al siguiente cuadro, si bien, cabe destacar la alta rentabilidad que tiene el puerto de Ferrol San Cibrao, en comparación con los demás. El valor que aporta el puerto de Ferrol, con un índice del 7.33% destaca claramente del resto ya que el segundo en rentabilidad es el puerto de A Coruña, con un, estrecho, 2.8%.

Ilustración 3: flujo neto de caja por unidad monetaria inmovilizada, en tanto por cien. Ingresos menos gastos de los años 95 a 99, en millones de pesetas.

		1985	1990	1995	1999		I-G 95	I-G 96	I-G 97	I-G 98	I-G 99
<i>A Coruña</i>	I-G / Inmv	3,5%	11,6%	11,5%	2,8%	2	2,502	884	749	871	665
<i>Ferrol</i>		2,0%	3,2%	10,4%	7,3%	1	799	556	499	595	634
<i>Pontevedra</i>		0,1%	4,3%	2,1%	1,9%	3	155	160	234	118	148
<i>Vigo</i>		3,3%	6,6%	4,9%	1,2%	4	602	-99	148	403	256
<i>Vilagarcía</i>		0,3%	2,7%	-0,2%	-0,4%	5	-7	2	-30	-30	-20
<i>Galicia</i>		1,8%	5,7%	5,7%	2,6%		4,052	1,503	1,600	1,956	1,682

Posiblemente se esté cuestionando la información aportada por un índice, información relativa y, su correspondencia en valor absoluto, ya que está presente que el puerto de A Coruña es el más rentable en valor absoluto, generación de recursos monetarios, o al menos debería serlo pues es el de mayor volumen de mercancías, pero de momento nos interesa destacar que no es el más rentable, al menos al analizar la utilización de sus bienes.

Al igual que ocurre en las ratios de ingresos y de gastos, la evolución de la diferencia es muy similar a las dos primeras, partiendo de un valor pequeño va incrementando hasta la actualidad, pero con unas características peculiares, que son entre otras, el crecimiento entre los años 85 a 90, la bajada significativa en los valores del índice en el año 93 y, la recuperación posterior hasta el año 99, destacando la impresionante recesión del puerto de A Coruña entre los años 95 a 99 (¿liberalización tarifas?).

4. RATIO PÉRDIDAS Y GANANCIAS / INMOVILIZADO.

Esta si es una ratio de rentabilidad, que mide la eficiencia global de cada puerto. Por eficiencia se entiende el grado de aprovechamiento de los recursos disponibles en orden a la consecución del objetivo. Esto es, seremos más 'eficientes' cuantos menos recursos utilicemos para obtener la meta propuesta, y seremos más 'efectivos' cuando obtengamos mayor cantidad de metas consumiendo el mismo volumen de recursos. En el siguiente cuadro resumen se puede ver la evolución temporal de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, respecto del Inmovilizado.

Ilustración 4: pérdida o ganancia generada por unidad monetaria inmovilizada, en tanto por cien.
P&G años 95 a 99 en millones de pesetas.

		1985	1990	1995	1999		P&G 95	P&G 96	P&G 97	P&G 98	P&G 99
<i>A Coruña</i>	P&G / Inmv	3,3%	10,3%	11,5%	0,8%	4	2,502	884	749	63	189
<i>Ferrol</i>		4,5%	1,9%	10,4%	7,3%	1	801	360	403	440	628
<i>Pontevedra</i>		0,1%	3,5%	3,3%	1,5%	3	245	247	86	102	121
<i>Vigo</i>		3,3%	4,4%	6,9%	1,6%	2	855	376	677	712	339
<i>Vilagarcía</i>		0,2%	1,4%	1,0%	0,3%	5	38	-161	-156	-114	14
<i>Galicia</i>		2,3%	4,3%	6,6%	2,3%		4,441	1,705	1,759	1,203	1,290

No existe simetría en la evolución de la cuenta de P&G y la de Ingresos o la de Gastos. Existen criterios distintos de imputación de gastos e ingresos, e incluso aunque estos sean los mismos y se aplique en todos los puertos en los mismos períodos de tiempo, los destinos de la cuenta de explotación

pueden verse influenciados por factores externos que hagan tener en cuenta otros factores que conlleve pérdida o ganancia en un año (aportaciones al fondo, extraordinarios, etc.), en los que los ingresos o gastos han corrido suertes contrarias a las de las pérdidas o ganancias. En el año 1987 casi todos los puertos obtienen un índice negativo (AC, MPtv y VI), y ocurre que el diferencial entre ingresos y gastos, excedente monetario, es positivo.

Distancia mucho los valores máximos alcanzados en el bienio 94-95, frente a los valores actuales que son significativamente inferiores. El puerto de A Coruña alcanza su valor menor de entre los positivos, Ferrol mantiene su rentabilidad, distanciándose notoriamente del resto, Marín mantiene su recuperación iniciada en el 97, Vigo al igual que A Coruña obtiene el valor menor de entre los positivos y por último Vilagarcía obtiene un valor positivo tras tres años de indicador negativo.

5. RATIO PERDIDAS Y GANANCIAS / INGRESOS.

Esta ratio nos indica la relación existente entre los ingresos y el neto restante correspondiente a beneficio. Destaca por su caída a la décima parte, el indicador correspondiente al año 99 del puerto de A Coruña, en comparación con el valor alcanzado en el año 95. Similar evolución presenta el puerto de Marín, Vigo y Vilagarcía, sin llegar a los extremos de A Coruña. El único que mantiene su rentabilidad en valores altos es el puerto de Ferrol San Cibrao.

Ilustración 5: pérdida o ganancia generada por unidad monetaria ingresada, en tanto por cien.
Variación inter-quinquenal.

		1985	1990	1995	1999		90/85	95/90	99/95
A Coruña	P&G / Ing	32,3%	55,6%	54,9%	5,6%	4	172%	-1%	-90%
Ferrol		41,0%	17,1%	56,3%	48,9%	1	-58%	228%	-13%
Pontevedra		0,6%	28,8%	26,2%	12,1%	2	4585%	-9%	-54%
Vigo		23,5%	25,1%	30,1%	11,5%	3	7%	20%	-62%
Vilagarcía		2,6%	10,5%	6,7%	2,3%	5	310%	-36%	-66%
Galicia		20,0%	27,4%	34,8%	16,1%		37%	27%	-54%

Esta ratio podría compararse con las de eficiencia global empresarial que miden el beneficio bruto o neto con las ventas netas. En concreto las ventas del ente portuario corresponden casi en su totalidad con la cuenta de ingresos, a la que tendríamos que descontar los ingresos extraordinarios no propios de la actividad portuaria. Es por tanto similar en diseño a la ratio de rentabilidad que mide el cociente entre beneficio bruto o neto con las ventas netas.

6. RATIO ACTIVO CIRCULANTE / INMOVILIZADO.

Si bien no es una ratio de liquidez al uso, si nos aporta información de la componente de activo de los puertos gallegos. Esta ratio también nos explica cual es el valor relativo de lo líquido en el activo portuario, y hemos de entender que el funcionamiento del negocio portuario dispone de depósitos en alta cuantía, por lo que tratar de comparar esta estructura con el sector privado sería desvirtuar la realidad.

A la vista de los valores alcanzados, parece más que satisfactoria la distribución del activo de los puertos gallegos, aunque supone un alto grado de liquidez, que en los años indicados alcanza los siguientes valores:

Ilustración 6: valor porcentual del Activo circulante respecto del inmovilizado.

		1985	1990	1995	1999	
<i>A Coruña</i>	Circ / Inmv	7,5%	26,6%	31,3%	21,3%	2
<i>Ferrol</i>		8,1%	23,0%	30,2%	45,3%	1
<i>Pontevedra</i>		20,5%	16,1%	11,9%	11,3%	4
<i>Vigo</i>		12,7%	13,3%	20,5%	11,6%	3
<i>Vilagarcía</i>		7,1%	13,2%	10,8%	10,6%	5
<i>Galicia</i>		11,2%	18,4%	20,9%	20,0%	

La cuestión, es la que justificaría la necesidad de este volumen de recursos líquidos en las cuentas portuarias, e incluso si no podría encontrarse algún tipo de rentabilidad a todo este excedente,

en el mercado. Es razonable que los puertos de A Coruña y Ferrol dispongan de un mayor volumen de recursos líquidos por ser, junto con el puerto de Vigo, el 90% de los movimientos de mercancías del conjunto portuario gallego. Sería conveniente analizar con mayor profundidad las razones existentes para que el puerto de A Coruña disponga de un 17.58% de su activo aplicado en recursos altamente líquidos y, que el puerto de Ferrol San Cibrao llegue a la cifra del 31.16% de activo en Circulante.

La explicación más plausible es la derivada de la información parcial facilitada por todo balance, ser una radiografía de la situación empresarial a 31 de diciembre, visión estática que puede inducir a error a la hora de realizar interpretaciones de los balances, sobre todo como es nuestro caso, analizando los cuatro grandes grupos: Inmovilizado, Circulante, Financiación Básica, Exigible a corto plazo y, Pérdidas y Ganancias. Otra de las visiones que puede darnos este indicador es la capacidad de generar excedente monetario los puertos antes indicados, en comparación con el resto.

7. RATIO DE CIRCULANTE.

Esta ratio, medida por el cociente entre el Activo Circulante y el Exigible a corto plazo, nos indica la capacidad empresarial para hacer frente a las obligaciones con terceros en el corto plazo. Normalmente, si admitimos los patrones generales de conducta, se admite que debe ser superior a 2. Esto es, disponer en el activo de un volumen doble de recursos, líquidos o fácilmente convertibles en líquido, que deudas o compromisos de pago en el corto plazo.

Este indicador nos permite determinar la bondad o peligrosidad de la composición del circulante (Ac y Pc) ya que nos aporta el valor con el que contaríamos para dar cobertura a la empresa en el corto plazo.

Ilustración 7: Valor de Activo Circulante respecto del Pasivo Circulante, ratio de circulante.

		1985	1990	1995	1999	Prom 85-95	Prom 96-99	
<i>A Coruña</i>	Ac / Pc	2,61	6,08	5,64	7,20	4.44	4.07	1
<i>Ferrol</i>		4,26	1,57	4,50	5,85	6.45	8.45	2
<i>Pontevedra</i>		1,24	1,52	1,72	2,66	6.29	8.70	4
<i>Vigo</i>		2,70	1,49	1,99	3,62	7.30	8.06	3
<i>Vilagarcía</i>		2,90	1,88	2,30	2,34	7.35	7.58	5
<i>Galicia</i>		2,74	2,51	3,23	4,33	6.17	4.88	

De la lectura de la tabla anterior se puede deducir fácilmente que existe un exceso de liquidez en las cuentas de los puertos de A Coruña (7.20) y Ferrol San Cibrao (5.85), admitiendo como patrón de análisis el valor '2' de la ratio de circulante. Analizando un puerto cualquiera que tiene un indicador ajustado, por ejemplo, el puerto de Vilagarcía, obtenemos la siguiente información:

Ilustración 8: Composición del corto plazo del puerto de Vilagarcía, año 1999.

<i>Exigible c/p</i>	<i>544 millones</i>	<i>Activo circulante</i>	<i>232 millones</i>
Deudas entidades cto	0'4 %	Deudores diversos	87'8 %
Deudas empresas grupo	4'9 %	Inv Fin. Temporales	5'7 %
Acreedores comerciales	6'84 %	Tesorería	6'4%
Deudas no comerciales	87'9 %	Ajustes	0'1 %
Ajustes	0'1 %		

Esta es la tónica general del conjunto portuario gallego, y como se puede observar en el pasivo, realmente el 88% los acreedores son no comerciales y, en el activo los deudores son el 88% también, pero de ellos solamente un tercio son clientes comerciales y el resto es deuda de clientes diversos.

Ilustración 9: valor del Exigible a c/p respecto del Activo Circulante, en tanto por cien.

		1985	1990	1995	1999	
<i>A Coruña</i>	Ex c/p / Circ	38,3%	16,4%	17,7%	13,9%	1
<i>Ferrol</i>		23,5%	63,7%	22,2%	17,1%	2
<i>Pontevedra</i>		80,5%	66,0%	58,2%	37,6%	4
<i>Vigo</i>		37,1%	67,3%	50,2%	27,6%	3
<i>Vilagarcía</i>		34,5%	53,1%	43,4%	42,7%	5
<i>Galicia</i>		42,8%	53,3%	38,3%	27,8%	

Invirtiendo la ratio de circulante, tal y como se puede observar en la tabla anterior, vemos que el exigible a corto plazo es un porcentaje, muy pequeño, del activo circulante, por ejemplo en Marín Pontevedra leeremos que el exigible a corto plazo en el año 1999 es equivalente al 37'6% del valor del activo circulante a la misma fecha, con ello, vemos que la cobertura es excesiva, tal y como se puede observar en ratios anteriores, salvo en el puerto de Vilagarcía, que alcanza valores cercanos al valor promedio '2' del indicador general.

8. RATIO INMOVILIZADO / FINANCIACIÓN BÁSICA.

El siguiente indicador nos aporta una visión distinta de la eficiencia del Activo al comparar el valor del inmovilizado respecto del valor de pasivo de la financiación básica, con lo que podríamos interpretarlo como la proporción de recursos permanentes que están financiando el inmovilizado, por lo que el resto hasta la unidad, recogerá será la proporción de recursos a largo plazo que están financiando el circulante.

Ilustración 10: valor del Inmovilizado respecto de la Financiación Básica, en tanto por cien.

		1985	1990	1995	1999	
<i>A Coruña</i>	Inmv / F.Bas	98,7%	89,3%	87,5%	85,0%	4
<i>Ferrol</i>		98,4%	93,9%	88,4%	76,8%	5
<i>Pontevedra</i>		96,2%	98,1%	98,4%	94,8%	1
<i>Vigo</i>		95,5%	100,0%	96,8%	93,7%	3
<i>Vilagarcía</i>		95,7%	95,5%	95,1%	94,5%	2
<i>Galicia</i>		96,9%	95,4%	93,2%	89,0%	

Siguiendo el criterio económico al uso, el indicador suele ser inferior al 75%, que en nuestro caso solamente se acerca en el caso del puerto de Ferrol San Cibrao, con el 76'8%, teniendo el resto de los puertos un indicador superior al 85%. Quiere esto decir que disponen de un volumen de recursos permanentes que están financiando el corto plazo menor, que en términos financieros recibe el nombre de fondo de maniobra. Viene explicado por lo peligroso que resulta que la totalidad del circulante sea financiado con recursos a corto plazo, porque cualquier retraso o desfase de la corriente de cobros con relación a la corriente de pagos llevaría a la empresa a la insolvencia técnica o suspensión de pagos, con la consecuente pérdida de imagen pública de la empresa, que conduce en no pocos casos a la insolvencia legal o quiebra de la misma. Por tanto, en nuestro caso, el que dispone de mayor fondo de maniobra, dispone de un pasivo mejor estructurado, y este es el puerto de Ferrol San Cibrao, por lo que cabe intuir que debe ser el más rentable.

9. RATIO DE INGRESOS, BENEFICIO / FINANCIACIÓN BÁSICA.

Veamos que ha ocurrido con la rentabilidad de los recursos permanentes destinados en cada uno de los puertos, en sus dos vertientes, de entre los posibles análisis comparativos que permitan analizar la eficiencia global de la empresa, o la rentabilidad de los recursos permanentes.

Las siguientes tablas, muestran la relación existente en los años de referencia, de sus ingresos y beneficios generados, respecto de la financiación básica. Podemos observar como la eficiencia global de los puertos, respecto de los ingresos generados por unidad monetaria a largo plazo comprometida, es

creciente en la casi totalidad de los puertos hasta el año 1995, descendiendo a partir de ese momento hasta 1999. Podemos observar como los recursos permanentes de los puertos han tenido suerte desigual a la hora de generar excedente monetario bruto.

Ilustración 11: ingreso generado por unidad monetaria de Financiación Básica, en tanto por cien.

		1.985	1.990	1995	1999	
<i>A Coruña</i>	<i>Ing/F.Básica</i>	10,1%	16,5%	18,3%	12,0%	2
<i>Ferrol</i>		10,9%	10,1%	16,3%	11,4%	4
<i>Pontevedra</i>		8,0%	12,0%	12,4%	12,0%	2
<i>Vigo</i>		13,3%	17,4%	22,3%	13,3%	1
<i>Vilagarcía</i>		8,6%	13,0%	13,6%	11,1%	5
<i>Galicia</i>		10,9%	15,5%	17,8%	12,2%	

Analizando el excedente monetario neto (ingresos menos gastos) generado por unidad monetaria comprometida en cada año de análisis, en cada puerto de referencia, esta ha tenido una suerte muy desigual. Es evidente que el puerto no tiene un objetivo específico de ánimo de lucro, máximo beneficio, al menos como nota teórica de partida, pero si es cierto que existe una meta a lograr dentro de la dirección de cada puerto, que es la de generar el mayor volumen de excedentes monetarios, por unidad monetaria comprometida a largo plazo, que le convierta en un puerto autosuficiente, o capaz de generar recursos propios, autofinanciación, garantía de mantenimiento, crecimiento y expansión, sin necesidad de recurrir a las ayudas de naturaleza estatal del ente Puertos del Estado.

Ilustración 12: Beneficio generado por unidad monetaria de Financiación Básica, en tanto por cien.

		1.985	1.990	1995	1999	
<i>A Coruña</i>	<i>B°/F.Básica</i>	3,4%	10,4%	10,0%	2,4%	2
<i>Ferrol</i>		2,0%	3,0%	9,2%	5,6%	1
<i>Pontevedra</i>		0,1%	4,2%	2,1%	1,8%	3
<i>Vigo</i>		3,2%	6,6%	4,7%	1,2%	4
<i>Vilagarcía</i>		0,3%	2,5%	-0,2%	-0,4%	5
<i>Galicia</i>		2,8%	7,4%	7,0%	2,2%	

Podríamos hacer una extrapolación y tratar de ver en esta última tabla algo similar a la rentabilidad neta de la empresa. De ser admitida esta hipótesis, algo distante de la realidad, vemos que tienen una rentabilidad bastante baja, y si comparamos estas empresas como alternativas de inversión a las existentes en el mercado, estas tasas de rentabilidad, son incluso más bajas que el coste medio del dinero en el año 1999, por lo que las convierten en empresas poco atractivas para la inversión, insisto, caso de que abstraerse de la idea de que son empresas públicas y por tanto sin ánimo de lucro, pero si con ánimo de rentabilidad positiva.

En concreto el tipo de interés medio de la deuda del estado en circulación en los años 1995 y 1999 fueron del 9.56 y 5.63 respectivamente. Esto significa que en el año 1995 solo un puerto superó este tipo medio y que en 1999 no lo ha superado ninguno. Todo lo anterior, salvando las distancias teóricas que deben regir en este tipo de comparaciones.

10.RATIO DE MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS.

En el siguiente cuadro resumen, se puede observar la evolución de los movimientos totales de mercancías de cada puerto, y del total regional. Por orden de importancia en el volumen de movimientos quedan clasificados del siguiente modo: A Coruña, Ferrol San Cibrao, Vigo, Marín Pontevedra y Vilagarcía. Analizando en profundidad la evolución podemos observar el estancamiento del puerto de A Coruña que ha tenido su máximo histórico en 1992, y en la actualidad ha recuperado la

bajada producida en el año 96. Ferrol es de mayor crecimiento, más que duplicando su volumen de movimientos. Vigo se mantiene ganando volumen de mercancías, pero no al ritmo de Ferrol o Marín Pontevedra. Este último, Marín Pontevedra ha triplicado el volumen, manteniendo un crecimiento constante en los últimos cinco años, y por último, Vilagarcía, está creciendo a un ritmo más que aceptable, ya que ha duplicado su volumen de movimientos.

Ilustración 13: Miles de toneladas movidas en cada puerto.

		1985	1990	1995	1999	Total 85 a 99	Media	
<i>A Coruña</i>	k.TM	9.176.168	11.379.808	11.501.548	11.022.825	167,125,738	11,141,716	1
<i>Ferrol</i>		3.379.208	4.382.819	6.872.662	8.436.993	79,235,171	5,282,345	2
<i>Pontevedra</i>		405.935	533.151	1.213.895	1.646.357	12,863,401	857,560	4
<i>Vigo</i>		2.037.739	2.633.285	2.766.298	2.713.490	37,211,638	2,480,776	3
<i>Vilagarcía</i>		359.558	415.129	552.233	770.949	7,345,667	489,711	5
<i>Galicia</i>		15.358.608	19.344.192	22.906.636	24.590.614	303,781,615	20,252,108	

Quizás sea relevante ver la importancia relativa de cada puerto respecto de la región en cada uno de los años, destacando el crecimiento de los puertos de Ferrol, Marín Ptv. y Vilagarcía, frente a la recesión de los puertos de A Coruña y Vigo. En este sentido, desde el año 1995, aproximadamente, el puerto de A Coruña ha cedido 5'4 puntos, Vigo 1'1 puntos, repartiéndose la suma de ellos Ferrol 4'3 puntos, Marín Ptv 1'3 puntos y Vilagarcía 0'7 puntos porcentuales.

Ilustración 14: Importancia relativa de cada puerto en el conjunto gallego, años 85, 90, 91 y 95.

		1985	1990	1995	1999	
<i>A Coruña</i>	% TM	59,7%	58,8%	50,2%	44,8%	1
<i>Ferrol</i>		22,0%	22,7%	30,0%	34,3%	2
<i>Pontevedra</i>		2,6%	2,8%	5,3%	6,7%	4
<i>Vigo</i>		13,3%	13,6%	12,1%	11,0%	3
<i>Vilagarcía</i>		2,3%	2,1%	2,4%	3,1%	5
<i>Galicia</i>		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

11. RATIO INGRESOS POR TONELADA.

La siguiente tabla permite visualizar cual ha sido el ingreso realizado en cada puerto, en cada momento del tiempo, por tonelada movida. Esta tabla debe de entenderse de doble manera: ingresos por tonelada para la entidad portuaria y, coste por tonelada para el usuario del puerto, si bien en este último caso puede que no sea una única persona física o jurídica, la que soporta la totalidad del coste.

Ilustración 15: Unidades monetarias ingresadas (coste al usuario) por tonelada movida en cada puerto.

		1985	1990	1995	1999	
<i>A Coruña</i>	Ing / TM	153,22	266,65	396,51	303,97	4
<i>Ferrol</i>		79,27	108,08	207,01	152,14	5
<i>Pontevedra</i>		432,58	891,96	770,35	603,68	3
<i>Vigo</i>		561,87	845,13	1.028,27	1.089,13	1
<i>Vilagarcía</i>		372,46	788,31	1.037,33	780,24	2
<i>Galicia</i>		203,68	337,90	451,21	373,52	

Las altas diferencias entre los precios que debe pagar el usuario final del puerto de Vigo y Ferrol, están condicionadas por la tipología de la mercancía movida en cada puerto: Vigo, 82% mercancía

general, Ferrol San Cibrao, 77% graneles sólidos por instalación especial. Esto es, Vigo diversificación de mercancía, Ferrol San Cibrao concentración de mercancía (Carbón, Bauxita).

12.RATIO GASTOS POR TONELADA.

El siguiente cuadro (ilustración 16) resume la evolución de los gastos de explotación por tonelada de cada uno de los puertos en los años de referencia. Esto es lo que realmente le cuesta al puerto, salvo discrepancia en la imputación de costes portuarios, por cada tonelada movida en sus instalaciones.

Como se puede observar existe una relación directa entre los costes estructurales del puerto y los precios que debe imputar a las mercancías para dar cobertura a los costes y ser rentable. Por tanto, el puerto de Vigo es el más costoso y el puerto de Ferrol San Cibrao el menos. Coincide con la estructura de ingresos por tonelada antes apuntada.

Ilustración 16: unidad monetaria gastada (coste portuario) por tonelada movida en cada puerto.

		1985	1990	1995	1999	
<i>A Coruña</i>	Gts / TM	101,13	98,63	179,00	243,67	4
<i>Ferrol</i>		64,57	76,34	90,69	77,02	5
<i>Pontevedra</i>		427,52	579,26	642,27	513,86	3
<i>Vigo</i>		428,51	524,36	810,50	994,92	1
<i>Vilagarcía</i>		361,56	634,98	1.050,70	806,18	2
<i>Galicia</i>		151,25	176,29	274,33	305,12	

13.RATIO BENEFICIO POR TONELADA.

Consecuencia de los dos indicadores anteriores, es el establecimiento de la relación existente entre el beneficio y las toneladas movidas en cada uno de los puertos en los años siguientes.

Ilustración 17: beneficio generado por tonelada movida en cada puerto.

		1985	1990	1995	1999	
<i>A Coruña</i>	B° / TM	52,08	168,02	217,51	60,30	4
<i>Ferrol</i>		14,70	31,73	116,31	75,12	3
<i>Pontevedra</i>		5,06	312,70	128,07	89,81	2
<i>Vigo</i>		133,36	320,77	217,77	94,21	1
<i>Vilagarcía</i>		10,91	153,33	-13,37	-25,94	5
<i>Galicia</i>		52,43	161,61	176,88	68,40	

Puede darnos una extraña sensación de alta rentabilidad de los puertos de Vigo y Pontevedra, pero solamente comparando en términos absolutos los ingresos, los gastos y las toneladas movidas podemos tener una visión clara de lo ocurrido en cada puerto. En la siguiente tabla, reflejamos los tres conceptos de Ingresos, Gastos, Beneficio Bruto y Toneladas (todo en miles), junto con el correspondiente porcentaje respecto de cada uno de los totales parciales de cada uno de los conceptos.

Ilustración 18: Ingreso, gasto, beneficio y toneladas (miles) por puerto y, valor relativo en el conjunto gallego.

		<i>k. Ingresos</i>	<i>% I</i>		<i>k. Gastos</i>	<i>% G</i>		<i>k. B° Bruto</i>	<i>% B°B</i>		<i>k. Tm.</i>	<i>% K. Tm</i>
<i>A Coruña</i>	1	3.350.648	36%	4	2.685.948	36%	1	664.700	40%	1	11.022.825	45%
<i>Ferrol</i>	3	1.283.597	14%	2	649.792	9%	2	633.805	38%	2	8.436.993	34%
<i>Pontevedra</i>	4	993.871	11%	3	846.004	11%	4	147.867	9%	4	1.646.357	7%
<i>Vigo</i>	2	2.955.353	32%	5	2.699.705	36%	3	255.648	15%	3	2.713.490	11%
<i>Vilagarcía</i>	5	601.528	7%	1	621.526	8%	5	-19.998	-1%	5	770.949	3%
<i>Galicia</i>		9.184.996			7.502.975			1.682.021			24.590.614	

Como se puede observar en la tabla anterior la clasificación es cambiante según sea el indicador que tomemos obtenemos una jerarquía distinta, si bien el más rentable de todos ellos es el puerto de

Ferrol San Cibrao; tercero en ingresos, segundo en gastos, segundo en beneficio y segundo en movimientos. Si además recordamos el índice de beneficio por unidad de recursos permanentes que es del 5'6%, lo ratifica como el mejor puerto, desde el punto de vista de la rentabilidad, de los puertos gallegos, además teniendo en cuenta que el segundo en la clasificación de rentabilidad anterior, es del 2'4%, menos de la mitad del puerto de Ferrol.

14.INGRESOS POR TIPO DE MERCANCÍA.

Por último analicemos en términos promedio los ingresos medios generados en el período 85-95 y el período 96-99, desglosándolo por tipo de mercancía movida; Graneles Líquidos, Graneles Sólidos Instalación Especial y, Mercancía General. Siguiendo, así mismo, una de las premisas utilizadas en el ente Puertos del Estado, separemos los cálculos con y sin crudos, esto es con y sin Graneles Líquidos. Esta separación, desde el punto de vista económico, es discriminante, pues lo que se trata es de determinar objetivamente cual es la rentabilidad, media, de cada una de las actividades tipo de cada uno de los puertos.

Además se ha separado el importe generado por la pesca en cada uno de los puertos, recordando que en cada caso se trata de un valor promedio, que como los promedios anteriores, nos indicará realmente cual es el tipo de mercancía rentable en cada puerto en cada período y sobre la que descansa la actividad principal de cada puerto, o en su caso, la cautividad de un tipo de mercancía concreta.

Ilustración 19: Ingreso medio por tonelada y puerto en los períodos 85 a 95 y 96 a 99.

Período	A Coruña		Ferrol Sc		Marín Ptv		Vigo		Vilagarcía		Galicia	
	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99
G.L.	178,11	201,31	5,34	14,31	11,56	2,16	234,26	28,86	161,07	28,35	154,89	70,12
GSIE	8,21	11,01	102,79	121,08	32,92	42,37	94,53	155,59	250,27	152,83	64,43	103,09
GsnIE	35,60	62,09	24,31	12,35	339,20	281,68	23,85	5,72	149,74	5,62	47,35	66,16
MG	5,12	5,73	7,31	6,76	303,38	327,33	388,31	710,96	188,64	698,37	34,29	104,19
Pesca	35,18	43,40	1,04	0,43	72,89	54,14	131,79	159,61	0,23	0,00	40,80	40,67
Pts/Tm	262,22	323,54	140,79	154,92	759,94	707,67	872,73	1.060,7	749,96	885,17	341,76	384,24

La importancia relativa de cada uno de los puertos, en cada uno de los períodos tiene la capacidad de hacernos ver la verdadera importancia para cada uno de los puertos de cada uno de los epígrafes de ingresos para el mismo. Así se puede observar en la siguiente tabla que los ingresos globales se han desdoblado. En el período 85/95 se centraban en los graneles líquidos, si bien en el último quinquenio se han potenciado los Sólidos y Mercancía General, repartiéndose la importancia a partes iguales.

Ilustración 20: Ingreso medio por tonelada y puerto en los períodos 85 a 95 y 96 a 99, en tanto por cien.

Período	A Coruña		Ferrol Sc		Marín Ptv		Vigo		Vilagarcía		Galicia	
	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99
G.L.	67.9%	62.2%	3.8%	9.2%	1.5%	0.3%	26.8%	2.7%	21.5%	3.2%	45.3%	18.2%
GSIE	3.1%	3.4%	73.0%	78.2%	4.3%	6.0%	10.8%	14.7%	33.4%	17.3%	18.9%	26.8%
GsnIE	13.6%	19.2%	17.3%	8.0%	44.6%	39.8%	2.7%	0.5%	20.0%	0.6%	13.9%	17.2%
MG	2.0%	1.8%	5.2%	4.4%	39.9%	46.3%	44.5%	67.0%	25.2%	78.9%	10.0%	27.1%
Pesca	13.4%	13.4%	0.7%	0.3%	9.6%	7.7%	15.1%	15.0%	0.0%	0.0%	11.9%	10.6%
Pts/Tm	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Existe una pauta de conducta consistente en descontar de los puertos los graneles líquidos y todo lo con ellos relacionado. Como se puede observar, si siguiésemos la tónica de análisis portuario

descontando los graneles líquidos, anularíamos una cantidad importante de ingresos, por lo que el puerto más perjudicado sería el de A Coruña que descontaría el 62% de sus ingresos por término medio. Entiendo que este tipo de análisis es sesgado y carente de fundamento económico suficiente.

La última tabla ilustra claramente cual es la importancia relativa en cada puerto, cual es su negocio (y de cada puerto). Además en la columna relativa a Galicia, se puede apreciar el desplazamiento de los ingresos de un tipo de mercancía, Graneles líquidos en el período 85/95, hacia Graneles Sólidos por Instalación Especial y Mercancía General 96/99, esto es, la redistribución de los ingresos.

Analizado lo anterior, pero descontando los graneles líquidos, se puede observar como cambia la importancia relativa del puerto de A Coruña, en cuanto a su corriente de ingresos, y cual es su impacto en el conjunto gallego.

Ilustración 21: Ingreso medio por tonelada y puerto en los períodos 85 a 95 y 96 a 99, descontando los graneles líquidos.

Período	A Coruña		Ferrol Sc		Marín Ptv		Vigo		Vilagarcía		Galicia	
	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99
GSIE	8.21	11.01	102.79	121.08	32.92	42.37	94.53	155.59	250.27	152.83	64.43	103.09
GsnIE	35.60	62.09	24.31	12.35	339.20	281.68	23.85	5.72	149.74	5.62	47.35	66.16
MG	5.12	5.73	7.31	6.76	303.38	327.33	388.31	710.96	188.64	698.37	34.29	104.19
Pesca	35.18	43.40	1.04	0.43	72.89	54.14	131.79	159.61	0.23	0.00	40.80	40.67
Pts/Tm	84.11	122.23	135.45	140.62	748.39	705.52	638.48	1,031.88	588.88	856.82	186.87	314.11

Tras modificarse la estructura de ingresos por tonelada, al menos significativamente en el puerto de A Coruña, y de relativa poca importancia en el conjunto general, podemos ver el nuevo reparto en tanto por cien de los ingresos generados por tonelada en cada puerto, que se expresa en la Ilustración 22, en tanto por cien.

Ilustración 22: Ingreso medio por tonelada y puerto en los períodos 85 a 95 y 96 a 99, descontando los graneles líquidos, en tanto por cien.

	<i>A Coruña</i>		<i>Ferrol Sc</i>		<i>Marín Ptv</i>		<i>Vigo</i>		<i>Vilagarcía</i>		<i>Galicia</i>	
<i>Periodo</i>	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99	85-95	96-99
<i>GSIE</i>	9.8%	9.0%	75.9%	86.1%	4.4%	6.0%	14.8%	15.1%	42.5%	17.8%	34.5%	32.8%
<i>GsnIE</i>	42.3%	50.8%	17.9%	8.8%	45.3%	39.9%	3.7%	0.6%	25.4%	0.7%	25.3%	21.1%
<i>MG</i>	6.1%	4.7%	5.4%	4.8%	40.5%	46.4%	60.8%	68.9%	32.0%	81.5%	18.3%	33.2%
<i>Pesca</i>	41.8%	35.5%	0.8%	0.3%	9.7%	7.7%	20.6%	15.5%	0.0%	0.0%	21.8%	12.9%
<i>Pts/Tm</i>	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

En términos absolutos se dejaría de ingresar la primera fila de la tabla de ingresos por tonelada, desglosado por puerto, que significaría:

A Coruña -201'31, Ferrol -14'31, Marín -2'16, Vigo -28'86, Vilagarcía -28'35 y Galicia -70'12 pesetas,

que en términos relativos serían:

A Coruña -62'2%, Ferrol -9'2%, Marín -0'3%, Vigo -2'7%, Vilagarcía -3'2% y Galicia -18'2% del total de ingresos por tonelada. La exclusión de los graneles líquidos, no tiene justificación.

Es totalmente ilógico descontar los graneles líquidos para conocer la importancia de cada puerto, pues uno de los negocios portuarios es el movimiento de graneles líquidos, aunque si es cierto que los puertos dedicados a este tipo de negocio, tienen unos problemas, tanto coyunturales como estructurales, distintos del resto de los puertos.

15.CONCLUSIONES

Los cinco grandes puertos gallegos, en términos monetarios representan una cifra de negocio de 107.710 millones de pesetas en los últimos quince años y, por término medio ha significado un montante de 7.181 millones anuales. El movimiento de mercancías se ha estabilizado desde 1995, coincidiendo con la bajada de costes portuarios, y posiblemente el máximo valor de crecimiento

portuario. Esta reducción de los ingresos portuarios se debe a dos causas fundamentales: liberalización de tarifas portuarias y descenso del movimiento de mercancías, al menos menor crecimiento de las mismas. Las expectativas portuarias son buenas, si se aúnan esfuerzos y se trabaja agrupados frente a los puertos competidores inmediatos: Oporto, Santander. No es muy lógico que se pretendan construir dos puertos exteriores, uno en Ferrol y otro en A Coruña, cuando las distancias que los separarán son tan pequeñas. Además atendiendo a una razón práctica, cual va a ser el diferencial: A Coruña - Petróleo, Ferrol - Carbón. ¿No sería más lógico un único puerto intermedio y/o una mejora en las comunicaciones?, ¿entraremos en competencia con puertos de la misma autonomía?. Esto al menos sería destinar parte de los recursos financieros destinados a uno de los dos puertos, a la mejora de las estructuras viarias de los mismos. En general, parece que los puertos gallegos gozan de buena salud, si bien esta es inferior a la que se le exigiría a una empresa privada, lo cual no significa que no debamos exigir a los puertos que realicen su negocio con una doble visión: rentabilidad y eficiencia.

16. BIBLIOGRAFÍA.

- Análisis económico del sistema portuario gallego, Fernando González Laxe, Gabriel de Llano Monelos, Pablo de Llano Monelos: Instituto de Estudios Económicos, Fundación Barrié de la Maza, 1999, ISBN 84-89748-29-2, 84-89748-44-6.
- Dirección General del Tesoro y Política Financiera. Deuda del estado en moneda nacional: tipo de interés medio de la deuda en circulación. (Datos disponibles en Internet a 23/02/01)
- Memoria Anual Puerto de A Coruña; años 1985 a 1999.
- Memoria Anual Puerto de Ferrol San Cibrao; años 1985 a 1999.
- Memoria Anual Puerto de Marín Pontevedra; años 1985 a 1999.
- Memoria Anual Puerto de Vigo; años 1985 a 1999.
- Memoria Anual Puerto de Vilagarcía; años 1985 a 1999.

