

Autoridades Portuarias Insulares Españolas

Ranking 2009

Baleares, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife

.....

GAPH Consultores y Operadores Logísticos S. L.

Mayo 2011

Autoridades Portuarias Insulares Españolas

Año 2009

Ranking comparativo

En el presente documento, trataremos de objetivar el desempeño empresarial de tres Autoridades Portuarias españolas, con el propósito de establecer un ranking comparativo de desempeño, que permita construir, en base a datos publicados, una opinión lo más imparcial posible, sobre las entidades mercantiles en estudio. El propósito es contribuir a la discusión constructiva y no a la polémica estéril, para que, a los interesados, se le brinde la oportunidad de acceder a puntos de vista independientes y, si así lo requieren, puedan profundizar en esta metodología para mejorar la gestión de las empresas que así lo demanden. El método se esboza; el estudio puede profundizarse, ampliarse y matizarse a petición de parte interesada.

En España, para el año 2009, existían 28 Autoridades Portuarias (en lo sucesivo AP), dependientes de Puertos del Estado. Estas empresas se encargan de administrar los puertos de interés general, que se corresponden con las instalaciones portuarias más importantes del País.

Según menciona Pontet¹, los modelos de gestión portuaria, en relación a la propiedad de los activos y las funciones a desempeñar, podrían clasificarse bajo las siguientes denominaciones:

- 1) *Puertos de servicio (Service port)*. Donde la infraestructura, la superestructura, los equipos y las operaciones, son de propiedad pública.
- 2) *Puertos proveedores de infraestructura y equipos (Tool port)*. La infraestructura, la superestructura y los equipos son de propiedad pública, mientras que las operaciones son realizadas por entes privados.
- 3) *Puertos proveedores del espacio portuario (Landlord port)*. La infraestructura es de propiedad pública; la superestructura, los equipos y las operaciones son de propiedad y explotación privada.
- 4) *Puertos privados (Private port)*. Infraestructura, superestructuras, equipos y operaciones son de propiedad y explotación privadas.

Las AP españolas estarían en la actualidad entre las categorías 2 y 3, dependiendo de su desarrollo y antigüedad, aunque la tendencia observable en España y Europa, es irse identificando progresivamente con las categorías 3 y 4.

Las competencias de las AP, mencionadas detalladamente en la ley que regula la actividad portuaria en España², las resume Yoo³ en las tres siguientes:

- a) Funciones reguladoras.
- b) Funciones de propietario del dominio público portuario, y

¹ Pontet, N.; Silva, L. *El sector portuario y las posiciones competitivas*. Documento de trabajo nº 46, Facultad de Administración y Ciencias Sociales, Universidad ORT. Uruguay, 2009, p. 10.

² Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, artículos 2, 23, 35 y 36.

³ Mencionado por: Pontet, N.; Silva, L. *El sector portuario y las posiciones competitivas*, p. 5.

c) Funciones operativas.

La Ley de Puertos establece, para los de interés general, las siguientes características:

- Lámina de agua no inferior a media hectárea.
- Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque apropiadas.
- Espacio para el almacenaje de mercancías.
- Infraestructuras terrestres que permitan la conexión con otros medios de transporte.
- Medios y organización suficientes.

La gestión de los mismos se le asigna a las AP, que son organismos públicos de los previstos en el artículo 6 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, con plena capacidad de obrar. Sus actividades se ajustarán al ordenamiento jurídico privado, salvo en las funciones de poder público que se le encomienden.

Entre sus competencias, la ley menciona las siguientes:

- Prestación de servicios portuarios generales.
- Autorización y control de los servicios portuarios básicos.
- Ordenación de la zona de servicio del puerto.
- Planificación, ejecución y explotación de las obras y servicios del puerto.
- Gestión del dominio público portuario.
- Optimización de la gestión económica y rentabilización de su patrimonio.
- Fomento de actividades industriales y comerciales en su ámbito de actuación.
- Coordinación entre los distintos modos de transporte.

En la exposición de motivos de la ley que regula el Régimen Económico de las AP⁴, se dice que la economía en general, depende de un sistema de transporte y de unos puertos que sean eficaces y baratos, con el objeto de efectuar las operaciones logísticas, de una forma rápida, fiable, económica y segura. Asimismo esta Ley, en su artículo 1, dice que las AP tendrán un régimen económico que incluya los siguientes principios y objetivos:

- Autonomía de gestión económico-financiera.
- Autofinanciación.
- Optimización.
- Solidaridad con otras Autoridades Portuarias.
- Competencia entre puertos.
- Libertad tarifaria.

En el artículo 3 se establece que los ingresos ordinarios deberán cubrir como mínimo:

- Los gastos de explotación y financieros.
- Las cargas fiscales.
- La depreciación de bienes e instalaciones.

⁴ Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General. Ver también: Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General.

- Una utilidad razonable para amortizar los préstamos y hacer frente a nuevos proyectos de inversión.

El principal ingreso que obtienen las AP, proviene del cobro de tasas, las cuales (artículo 14) son exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación de servicios no comerciales. Las tasas más comunes son las siguientes:

- Por ocupación privativa del dominio público portuario.
- Por utilización especial de las instalaciones portuarias (Buque; Embarcaciones deportivas y de recreo; Pasaje; Mercancía; Pesca fresca).
- Por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.
- Por servicios generales, y por
- Servicio de señalización marítima.

Los puertos de interés general, administrados por las AP en España, son de propiedad pública, aunque muchas de las operaciones que en ellos se realizan están efectuadas por entes privados, los cuales pagan las correspondientes tasas por efectuar la explotación de la actividad concedida. El ejemplo más común de concesión en Recintos Portuarios es el de las Terminales de contenedores, las cuales, suelen licitarse entre empresas bajo control privado, reguladas por un pliego de condiciones de prestación de servicios establecido por la respectiva AP.

De la misión y objetivos mencionados por la normativa legal para las AP en España, podemos apreciar que la única diferencia, si bien muy importante, con las empresas de capital mayoritariamente privado, es que la rentabilidad o rendimientos no se valoran en función del capital invertido, sino de los beneficios que se transfieren a la sociedad en su conjunto, fruto de la influencia marítimo-portuaria en la cadena logística proveedora de bienes y servicios a los clientes y consumidores de su área de influencia. Este beneficio transferido no se cuantifica en los estados financieros que presentan las AP, ni tampoco se introducen elementos suficientes en sus Memorias o Informes de Gestión, que nos permitan valorar, por métodos alternativos, el impacto económico del puerto en su entorno.

El ranking que se presenta en el presente documento, corresponde a las AP Insulares Españolas, en base a los últimos datos publicados a la fecha. Las Autoridades Portuarias Insulares Españolas son, la Autoridad Portuaria de Baleares (APB), la Autoridad Portuaria de Las Palmas (APLP) y la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (APT).

Estimamos que existe un grado de comparabilidad muy notable, entre las tres Autoridades Portuarias seleccionadas, ya que tanto el número de puertos, como la población atendida y su carácter insular, son equiparables, tal como se aprecia a continuación:

Datos de referencia para el año 2009			
CONCEPTO	BALEARES	LAS PALMAS	S/C TENERIFE
Número de habitantes ¹	1.106.049	1.090.605	1.027.914
Número de puertos	5	5	5
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alcudia ▪ Eivissa ▪ Maó ▪ Palma ▪ La Savina 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Las Palmas ▪ Arinaga ▪ Salinetas ▪ Arrecife ▪ Puerto del Rosario 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S/C de Tenerife ▪ S/C de La Palma ▪ San Sebastián Gomera ▪ La Estaca ▪ Los Cristianos

¹ Corresponde a los habitantes informados por el Instituto Nacional de Estadística al 31/12/2009, para las provincias de Baleares, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

En cifras absolutas, las tres AP insulares ocupan, dentro de las 28 administradas por Puertos del Estado, los puestos que se indican en el cuadro 1, el cual se interpreta fácilmente, si consideramos que el puesto número 1 corresponde a la Autoridad Portuaria con mayor magnitud para el concepto indicado, mientras que el puesto 28, corresponde a la de menor magnitud:

Cuadro 1			
2009	Clasificación relativa por concepto de las Autoridades Portuarias insulares españolas, dentro del Sistema Portuario Español		
	APB	APLP	APT
CONCEPTOS	Posición relativa en PUERTOS del ESTADO		
Activo	12	5	7
Patrimonio	8	6	9
Pasivo	25	4	11
Importe neto cifra negocios	4	5	7
Gastos de personal	4	5	7
Resultado de explotación	4	6	21
Resultado del periodo	4	12	22
Tráfico de mercancías	12	7	9
Tráfico portuario total	12	6	9
TEUS (entrados y salidos)	12	4	6
Número de buques	6	4	2

De la observación del cuadro podemos derivar que la APLP es la que, de las tres, tiene mayor volumen de activos y también de patrimonio, al estar clasificada más cerca del 1º, mientras que en número de buques arribados, la mejor posición la tiene la APT. En esta clasificación basada en cifras absolutas, el valor más próximo a 1, reflejará mejor posición relativa entre sí, con la excepción del "Pasivo" y los "Gastos de personal", para los cuales se asume lo contrario, ya que, al puesto más próximo al 1º (mayor endeudamiento o gasto), le corresponderá peor valoración.

Si atendemos exclusivamente a la clasificación que se presenta en el cuadro anterior, el resultado comparativo sería el siguiente:

Posicionamiento relativo atendiendo a un criterio de clasificación en base a magnitudes absolutas	1º	2º	3º
	APLP	APB	APT

La costumbre de publicitar los mayores o menores éxitos de las empresas, en base a clasificar a estas por sus valores absolutos está muy extendida, sin embargo, sabemos que es, muchas veces, una falacia. Si acordamos que un ranking de empresas estará mejor elaborado atendiendo a criterios de eficiencia en el uso de los recursos financieros utilizados, deberemos utilizar una metodología que nos permita relativizar los valores absolutos, para medir su auténtica dimensión. A continuación se presentan, con este propósito, una serie de ratios que son utilizados universalmente y que representan mejor una clasificación en base a eficiencia, tal y como se espera de las AP españolas, en base a las directrices de funcionamiento contenidas en la normativa legal existente y de las que emanan de Puertos del Estado.

En el cuadro 2, se presentan los resultados obtenidos del cálculo de ratios, pudiendo observarse lo siguiente:

- El indicador ACTIVO CORRIENTE / PASIVO CORRIENTE, que quizás sea el más popular de los que refleja la solvencia de una empresa, muestra a la APB con valores notablemente superiores a las otras dos AP, tanto en 2009 (9,52) como en 2008 (8,47). Asimismo, también está muy por encima de la media aritmética de Puertos del Estado (1,35). Un índice tan alto, en relación a todos los valores comparados, aunque en apariencia muy bueno, deberá analizarse con detenimiento, para verificar que el rendimiento del capital de trabajo (ACTIVO CORRIENTE – PASIVO CORRIENTE) es óptimo.
- En la ratio PATRIMONIO NETO / ACTIVO, también lidera la APB, en todas las comparativas, con un 96% para los dos años considerados. Si bien el no depender de financiación ajena concede una gran autonomía e independencia en la toma de decisiones financieras, supone que debe vigilarse atentamente la rentabilidad del patrimonio, por si el mínimo apalancamiento no estuviera generando los resultados deseados o esperados.

Cuadro 2				
Valor de ratios financieros de las AP en estudio y de Puertos del Estado				
2009	<i>Autoridades Portuarias</i>			<i>Puertos del</i>
	<i>APB</i>	<i>APLP</i>	<i>APT</i>	<i>Estado</i>
AC / PC	9,52	0,57	0,87	1,35
Patrimonio / Activo	0,96	0,67	0,82	0,73
EBIT / Activo	0,13	0,001	-0,02	-0,003
Beneficios / Ventas	0,16	-0,09	-0,33	-0,11
Beneficios / Patrimonio	0,02	-0,01	-0,03	-0,01
2008				
AC / PC	8,47	0,40	1,24	
Patrimonio / Activo	0,96	0,68	0,86	
EBIT / Activo	0,05	0,02	0,004	
Beneficios / Ventas	0,41	0,15	0,002	
Beneficios / Patrimonio	0,06	0,02	0,002	

AC	Activo corriente
PC	Pasivo corriente
EBIT	Utilidad antes de intereses e impuestos.

- La razón financiera EBIT / ACTIVO, sigue siendo claramente liderada por la APB, en todas las comparaciones (2009, 13% y 2008, 5%), llamando la atención que este indicador es negativo para el conjunto de AP, según revela Puertos del Estado (-0,3%).

- La ratio BENEFICIO NETO / VENTAS, sigue confirmando el liderazgo absoluto de la APB (16%), especialmente en 2009, donde tanto Puertos del Estado en su conjunto (-11%), como la APLP (-9%) y la APT (-33%), generaron importantes pérdidas. La variabilidad que revelan los valores de este indicador, que en 2008 se mostró positivo para las tres AP, mientras que en 2009 sufrió una disminución muy importante, podría aconsejar que se investigue si esta variación es fruto exclusivo de las circunstancias macroeconómicas, o si intervienen otros factores más relacionados con el desempeño operativo de las empresas.

- El indicador BENEFICIO NETO / PATRIMONIO, muestra una tendencia similar a la de BENEFICIO NETO / VENTAS, antes comentado continuando la primacía de la APB, mientras que para el conjunto de Puertos del Estado, el indicador se presenta negativo.

Como se ha podido comprobar en la comparativa de los cinco ratios financieros antes comentados, no queda duda sobre el posicionamiento financiero de la APB en el ranking elaborado.

A continuación, en el cuadro 3, se presentan un conjunto de seis indicadores representativos de la eficiencia operativa y tres más, que reflejan aspectos relacionados con el impacto social que estas AP tienen en su entorno.

Cuadro 3				
Indicadores de eficiencia				
2009	APB	APLP	APT	Puertos Estado
<i>Ventas / Tráfico total (€ / tonelada)</i>	4,9	2,7	2,4	2,4
<i>Ventas / TEUS (€ / TEU)</i>	456	54	110	83
<i>Ventas / Buques (€ / buque)</i>	7.631	5.365	2.451	8.424
<i>Activo / Tráfico total (€ / tonelada)</i>	38	38	32	32
<i>Activo / TEUS (€ / TEU)</i>	3.515	761	1.462	1.118
<i>Activo / Buques (€ / buque)</i>	58.803	75.672	32.702	113.587
Indicadores sociales				
<i>Ventas / Habitantes (€ / habitante)</i>	52,5	53,1	36,9	
<i>Activo / Habitantes (€ / habitante)</i>	404,8	749,9	492,4	
<i>Subvenciones / Habitantes (€ / habitante)</i>	41,0	151,3	87,3	

- El indicador VENTAS / TRÁFICO TOTAL, refleja, a nivel unitario, cuantos euros se facturan por tonelada de buque. Cuanto más alto sea el indicador, mayores ingresos se facturan por las toneladas arribadas. La APB también lidera este apartado superando en más del 100% a Puertos del Estado y a la APT, mientras que a la APLP la supera en un 91%.

- La ratio VENTAS / TEUS, es un indicador similar al anterior, pero que relaciona los ingresos con la cantidad de unidades equivalentes a contenedores de 20 pies arribados. Como se sabe, el contenedor es la principal forma de transportar por vía marítima mercancía que no sea a granel. El liderazgo, como se aprecia, también es de la APB, a gran distancia del resto de comparados.

- Entre las tres AP analizadas, el primer lugar de la razón VENTAS / BUQUES, es para la APB, seguida de la APLP, si bien el indicador de Puertos del Estado muestra un mayor valor. En segundo y tercer lugar figuran la APLP y la APT, respectivamente.

Los tres indicadores anteriores reflejan mayores valores de facturación a nivel unitario, para la APB, que para las otras dos AP, por lo que podría afirmarse que la APB obtiene un mayor aprovechamiento general en relación con estas unidades medidas de la actividad portuaria.

- El indicador ACTIVO / TRÁFICO TOTAL, medido el denominador en toneladas, refleja un empate en el segundo puesto (38 €/Ton) entre la APB y la APLP, siendo los resultados de la APT los mejores, coincidiendo estos con los de Puertos del Estado (32 €/Ton). Este indicador refleja el valor aproximado de inversión que requiere cada AP para movilizar una tonelada de buque. Cuanto menor sea la inversión, se supone que mejor se estará utilizando la misma.
- La relación ACTIVO / TEUS, por su parte, refleja el valor contable de inversión que se requiere para movilizar cada TEU. Este indicador es liderado por la APLP (761 €/TEU), seguido de la APT (1.462 €/TEU), correspondiendo el tercer lugar a la APB (3.515 €/TEU), lo que triplica la cifra de Puertos del Estado.
- La ratio ACTIVO / BUQUES, complementaria de las dos anteriores, se considerará mejor, en la medida que la inversión a valor contable, representada por el volumen de activos, sea menor, por cada buque arribado. En este sentido, para 2009, la APT (32.702 €/Buque) presentaba la menor cifra, seguida de la APB (58.803 €/Buque). Llama la atención que Puertos del Estado requiere, en promedio, más del triple de inversión que la APT por buque arribado, lo que podría suponer la existencia de muchos puertos con alta inversión en relación al tráfico registrado.

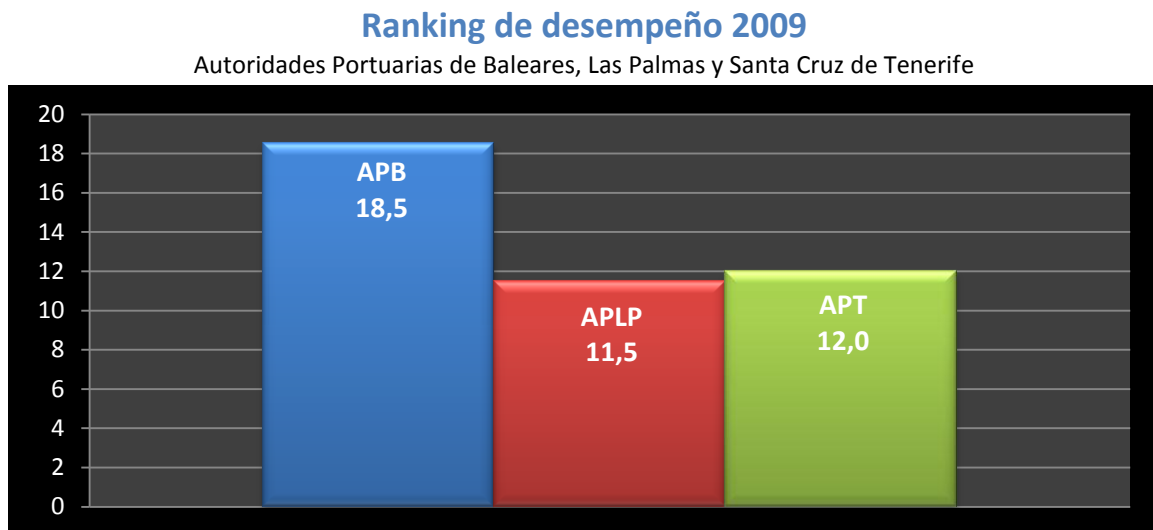
Los indicadores sociales que se presentan en el cuadro 3, tratan de relacionar diferentes magnitudes financieras (Ventas, Activo y saldo de Subvenciones) con el número de habitantes a los que presta servicio la respectiva AP, ya que por tratarse de puertos insulares, es posible determinar su número con notable aproximación.

- La razón VENTAS / HABITANTES, se considerará mejor en la medida que sea más alta, ya que si asimilamos habitantes con clientes, supondrá una mayor facturación por cada uno de ellos. En este sentido, es la APLP la que presenta la mejor relación, seguida por la APB.
- El indicador ACTIVO / HABITANTE, implicará que los valores más bajos supondrán mejor desempeño, ya que la inversión requerida por los beneficiarios difusos del servicio (los habitantes), para recibir las prestaciones portuarias, será menor. Este apartado está liderado por la APB (404,8 €/habitante), seguida de la APT (492,4 €/habitante).
- La cuenta de Subvenciones, que se presenta dentro de los Fondos Propios, en el balance general, refleja el saldo pendiente de amortizar por estos conceptos. Las Subvenciones son, en general, aportaciones con escasa o ninguna contraprestación, que efectúan organismos oficiales a las respectivas AP. Si tenemos en cuenta que cuando se subvenciona a una AP, se está dejando de invertir en la satisfacción de otras necesidades públicas, podríamos suponer que, desde un punto de vista racional, cuanto menor sea el indicador, mejor será el desempeño. Desde esta perspectiva, la mejor valoración la obtiene la APB (41,0 €/habitante), seguida de la APT (87,3 €/habitante).

De conformidad con el propósito del presente estudio, "establecer un ranking comparativo, a partir de la valoración de la situación financiera y operativa general de las

tres AP para el año 2009", se procedió a comparar los resultados obtenidos por cada una de ellas, adjudicando una puntuación equilibrada en función del puesto relativo obtenido en cada indicador.

En el siguiente gráfico, se procede a efectuar el ranking que, como se observa, sitúa en primer lugar destacada, a la AP de Baleares, correspondiendo el segundo lugar a la de Santa Cruz de Tenerife, seguida muy de cerca por la de Las Palmas:



La técnica utilizada en el ranking efectuado, pretende facilitar el análisis de la situación comparativa de cada Autoridad Portuaria, con el propósito de poder valorar, por comparación, los puntos fuertes y débiles de cada una de ellas.

Finalmente, queremos indicarles que desde GAPH Consultores, les ofrecemos a los potenciales interesados, el diagnóstico de la situación relativa de cada empresa, en relación a otras del mismo ramo de actividad, con el añadido de un análisis de las mejores prácticas y de aquellos aspectos que ayudarán a mejorar el desempeño financiero.

■■■