



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

ADE

Facultad de Administración
y Dirección de Empresas /UPV

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Facultad de Administración y Dirección de Empresas

Análisis integral económico-financiero y contable de RFL
Cargo Logística S.L.

Trabajo Fin de Grado

Grado en Administración y Dirección de Empresas

AUTOR/A: Domene Reyes, Adrian

Tutor/a: Marí Vidal, Sergio

CURSO ACADÉMICO: 2024/2025

AGRADECIMIENTOS

Quisiera mostrar mi agradecimiento a todas aquellas personas que me han apoyado durante la realización de este Trabajo de Fin de Grado, y que han hecho posible su elaboración gracias a su contribución.

En primer lugar, agradecer a mi tutor Sergio Marí, ya que gracias a su tiempo, sus consejos y sus conocimientos, la elaboración de este TFG ha sido posible, y su participación ha sido clave en la realización de éste.

Expresar mi gratitud también a la Universidad Politécnica de Valencia y a todo el profesorado, ya que gracias a sus enseñanzas y dedicación he obtenido los conocimientos necesarios para la elaboración del trabajo.

Agradecer también a las empresas Reefer & Food Logistics S.L. y RFL Cargo Logística S.L., en especial a Haizea Martín, Fausto del Río y Héctor Rada, que me han brindado la información necesaria, y el acceso a ésta.

Por último, agradecer el apoyo moral de mis familiares y amigos, en especial de mi pareja, ya que me han conseguido motivar constantemente.

A todos, mi más sincero agradecimiento.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

<i>1.- RESUMEN EJECUTIVO</i>	4
1.1.- CONTEXTO Y JUSTIFICACIÓN	9
1.2.- OBJETIVOS	9
1.3.- METODOLOGÍA Y FUENTES DE INFORMACIÓN	9
<i>2.- CONTEXTUALIZACIÓN DE LA EMPRESA</i>	10
2.1.- GRUPO ALONSO	10
2.2.- REEFER & FOOD LOGISTICS S.L.	12
2.3.- RFL CARGO LOGÍSTICA	14
<i>3.- OBJETIVOS EMPRESARIALES</i>	18
3.1.- ELEMENTOS REQUERIDOS DE ANÁLISIS	18
3.2.- PLANES DE FUTURO	19
3.3.- RECOMENDACIONES PROPIAS	19
<i>4.- ANALISIS INTERNO</i>	20
4.1.- MATRIZ DAFO	20
4.2.- ANÁLISIS DE CUENTAS	22
4.3.- PERÍODOS DE COBRO Y PAGO	51
<i>5.- ANALISIS EXTERNO</i>	52
5.1.- MATRIZ PESTEL	53
<i>6.- ANÁLISIS DEL LIBRO DIARIO</i>	55
6.1.- ELEMENTOS A ANALIZAR	55
<i>7.- CONCLUSIONES</i>	70
<i>8.- PROPUESTAS DE MEJORA</i>	73
8.1.- PROPUESTAS DE MEJORA EN RELACIÓN AL DAFO	73
8.2.- PROPUESTAS DE MEJORA EN RELACIÓN AL BLANCE	74
8.3.- PROPUESTAS DE MEJORA EN RELACIÓN AL PYG	75
8.4.- PROPUESTAS DE MEJORA EN RELACIÓN AL PESTEL	75
8.5.- PROPUESTAS DE MEJORA EN RELACIÓN AL LIBRO DIARIO	76
<i>9.- REFLEXIÓN FINAL</i>	76
<i>10.- BIBLIOGRAFÍA</i>	77

ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS

<i>Tabla 1: Análisis DAFO de RFL Cargo Logística S.L.</i>	22
<i>Tabla 2: Balance agregado de Gestión Bersitrans S.L</i>	23
<i>Tabla 3: Ratios de Gestión Bersitrans SL</i>	23
<i>Tabla 4: Balance agregado y ratios de Conte Trans 2000 S.L.</i>	24
<i>Tabla 5: Balance agregado y ratios de Stock Logistics Transport Valencia S.L.</i>	25
<i>Tabla 6: Balance agregado y ratios de Star Logisgroup F.Guillen S.L.</i>	26
<i>Tabla 7: Balance agregado y ratios de Sigma Logística S.L.</i>	27
<i>Tabla 8: Balance agregado y ratios de Royal Reefer S.L.</i>	28
<i>Tabla 9: Medias del sector</i>	29
<i>Tabla 10. Activo de RFL Cargo Logística S.L. en 2022</i>	30
<i>Tabla 11: Patrimonio neto y pasivo de RFL Cargo Logística S.L. en 2022</i>	31
<i>Tabla 12: Balance agregado de RFL Cargo Logística S.L. en 2022</i>	32
<i>Tabla 13: Ratios de RFL Cargo Logística S.L. en 2022</i>	32
<i>Tabla 14: Balances agregados de RFL Cargo Logística S.L. de 2019-2022</i>	35
<i>Tabla 15: Ratios de RFL Cargo Logística S.L. de 2019-2022</i>	36
<i>Tabla 16: Balance previo a EOAF de RFL Cargo Logística S.L. de 2021-2022</i>	38
<i>Tabla 17: Variaciones en el balance de RFL Cargo Logística S.L. de 2021-2022</i>	38
<i>Tabla 18: EOAF de RFL Cargo Logística S.L. de 2021-2022</i>	39
<i>Tabla 19: EOAF de RFL Cargo Logística S.L. de 2020-2021</i>	40
<i>Tabla 20: EOAF de RFL Cargo Logística S.L. de 2019-2020</i>	41
<i>Tabla 21: EOAF de RFL Cargo Logística S.L. de 2019-2022</i>	42
<i>Tabla 22: Cuenta de Pérdidas y Ganancias de RFL Cargo Logística S.L. de 2022</i>	44
<i>Tabla 23: Pérdidas y Ganancias agregado de RFL Cargo Logística S.L. de 2022</i>	45
<i>Tabla 24: Ratios rentabilidad de RFL Cargo Logística S.L. de 2022</i>	47
<i>Tabla 25: Ratios de expansión de RFL Cargo Logística S.L. de 2019-2022</i>	48
<i>Tabla 26: Umbral de rentabilidad de RFL Cargo Logística S.L. de 2019-2022</i>	49
<i>Tabla 27: Ratios de rentabilidad de RFL Cargo Logística S.L. de 2019-2022</i>	50
<i>Tabla 28: Necesidades operativas de financiación de RFL Cargo Logística S.L.</i>	52
<i>Ecuación 1: Fórmula del fono de maniobra necesario</i>	52
<i>Tabla 29: Análisis PESTEL de RFL Cargo Logística S.L.</i>	55
<i>Figura 1: Apertura de fianzas</i>	57
<i>Figura 2: Cierre de fianzas</i>	57
<i>Figura 3: Clientes de dudoso cobro</i>	58
<i>Figura 4. Dotación del gasto por deterioro de créditos</i>	58
<i>Figura 5: Mayor de la cuenta de Seguridad Social</i>	60
<i>Figura 6: Cierre cuenta de periodificaciones</i>	61
<i>Figura 7: Contabilización de factura de proveedor de servicios informáticos</i>	61
<i>Tabla 30: Tabla de amortizaciones</i>	62
<i>Figura 8: Cierre de la cuenta de proveedores pendiente de recibir factura</i>	63
<i>Figura 9: Mayor de la cuenta de ajustes positivos en la imposición directa</i>	64
<i>Figura 10: Asientos de transferencias a trabajadores</i>	65

<i>Figura 11: Asiento de sanción administrativa</i>	66
<i>Figura 12: Actividad de la empresa</i>	67
<i>Figura 13: Vida útil de los activos intangibles</i>	68
<i>Figura 14. Vida útil de los activos tangibles</i>	68
<i>Figura 15: Activos y pasivos financieros</i>	68
<i>Figura 16: Existencias</i>	69
<i>Figura 17: Provisiones</i>	69

1.- RESUMEN EJECUTIVO

Castellano

En este Trabajo de Final de Grado se aborda un análisis económico, financiero y contable de la empresa RFL Cargo Logística S.L. Dicho trabajo se ha elaborado a petición inicial de la empresa en cuestión. Tras reunirse, se han acordado entre la empresa y el redactor cuáles van a ser los ámbitos para analizar, con el objetivo de tener una visión más clara de la empresa y detectar posibles oportunidades de mejora.

Para ello, en primer lugar, se ha contextualizado la situación de la empresa, explicando el grupo empresarial al que pertenece, la empresa por la que está dominada directamente, y con especial atención, la propia empresa, tanto su historia, como las actividades que realiza, y todo aquello que se ha considerado relevante conocer para contextualizar el análisis de la empresa.

En cuanto al análisis, en primera instancia se ha elaborado un análisis interno de la empresa, el cual se ha iniciado con una matriz DAFO. Posteriormente, se ha estudiado la cuenta de Balance de 2022 en profundidad, construyendo y analizando el balance agregado y las ratios de liquidez, endeudamiento y rotación del activo. Además, se ha estudiado la evolución de los balances y las ratios de 2019 hasta 2022, elaborando también los EOAF correspondientes. Por otro lado, se ha analizado también la cuenta de Pérdidas y Ganancias, estudiando la evolución del INCN hasta el resultado del ejercicio, y las ratios de rentabilidad económica y financiera, para el año 2022. Con tal de estudiar la evolución de la cuenta de PyG, hemos analizado las ratios de expansión de 2019 hasta 2022, y también la evolución de las ratios de rentabilidad económica y financiera, añadiendo además el estudio de cómo ha variado el INCN, los costes variables y los costes fijos de la empresa, y por lo tanto, como ha evolucionado el umbral de rentabilidad. Posteriormente, hemos estudiado la necesidades operativas y financieras de la empresa, con tal de estudiar las políticas de cobro y pago de la misma. Por último, destacar que para completar el análisis interno, se ha realizado una comparación de la empresa frente a las empresas competidoras de su sector, con tal de comprender mejor el análisis realizado. Para ello, se han elegido una serie de empresas de características similares a la empresa analizada, con tal de crear una muestra representativa de sus competidores directos en el sector, procediendo así a la comparación de sus cuentas y sus ratios con las de sus competidores.

A continuación, se ha procedido con el análisis externo de la empresa. Para este punto, se ha construido una matriz PESTEL con tal de conocer la situación de la empresa frente a los elementos externos que la rodean.

Por último, respecto al análisis, se ha realizado un análisis exhaustivo del libro diario de la empresa, con tal de revisar que todo se esté contabilizando conforme al Plan General Contable, y conforme a la legalidad fiscal vigente. De esta forma, se han detectado una serie de errores de índole tanto contable como fiscal, y se ha realizado la corrección.

Para concluir el trabajo, se han elaborado las conclusiones extraídas de todo lo analizado.

La empresa es una PYME dedicada al transporte y almacén, con una política empresarial condicionada por el grupo al que pertenece y por sus políticas internas. Se encuentra establecida en el sector, pese a ser muy competitivo y homogéneo, pero no obstante con nuevas oportunidades recientes, como la ampliación del puerto de Valencia y el Kit Digital. Además, se trata de una empresa dependiente de terceros al no disponer de flota propia de camiones, la cual además comienza a tener problemas de espacio en el almacén. Destacar también que la empresa trabaja conjuntamente con su empresa dominante.

En cuanto a la situación patrimonial, dispone de una estructura muy líquida, condicionada al cobro de los clientes y situada en el equilibrio económico financiero. Ésta sigue la tendencia del sector, excepto por las fuentes de financiamiento. Además, se ha mantenido constante durante los últimos 4 años de crecimiento. Por otro lado, respecto a la estructura de costes de la empresa, ésta también sigue la tendencia del sector, y se ha mantenido a lo largo de los años, pero no obstante está mejor posicionada que sus competidores. Respecto a la rentabilidad financiera, es superior a la de la renta variable y fija.

Respecto al análisis externo, podemos concluir que a nivel político, económico y ecológico el entorno es muy inestable, a nivel sociocultural y tecnológico, destaca por ser muy cambiante e innovador, y por último, en cuanto al legal, se trata de un ámbito restrictivo que juega un papel clave en la actividad de la empresa.

Por último, en cuanto al análisis del libro diario, en términos generales se ha realizado de forma correcta y sin errores graves, pero aun así se han conseguido detectar diversos errores.

Con todo esto, se han elaborado una serie de propuestas de mejora centradas en aumentar la cantidad y calidad de la cartera de clientes, intensificar la relación con la empresa dominante, incluir las nuevas tecnologías e innovaciones socioculturales en la empresa, aumentar la seguridad y fiabilidad de sus proveedores, mejorar los plazos de cobro y pago, revisar su estructura de costes, y subsanar los errores hallados a través del análisis del libro diario.

Valenciano

En este Treball de Fi de Grau s'analitza l'economia, les finances i la comptabilitat de l'empresa RFL Cargo Logística S.L. Aquest treball s'ha elaborat a petició inicial de l'empresa en qüestió. Després de reunir-se, s'han acordat entre l'empresa i el redactor quins seran els àmbits a analitzar, amb l'objectiu de tindre una visió més clara de l'empresa i detectar possibles oportunitats de millora.

Per això, en primer lloc, s'ha contextualitzat la situació de l'empresa, explicant el grup empresarial al qual pertany, l'empresa per la qual està dominada directament, i amb especial atenció, la pròpia empresa, tant la seva història, com les activitats que realitza, i tot allò que s'ha considerat rellevant per contextualitzar l'anàlisi de l'empresa.

Pel que fa a l'anàlisi, en primer lloc, s'ha elaborat un anàlisi intern de l'empresa, el qual s'ha iniciat amb una matriu DAFO. Posteriorment, s'ha estudiat la compte de Balanç de 2022 en profunditat, construint i analitzant el balanç agregat i les ràtios de liquiditat, endeutament i rotació de l'actiu. A més, s'ha estudiat l'evolució dels balanços i les ràtios de 2019 fins a 2022, elaborant també els EOAF corresponents. D'altra banda, també s'ha analitzat la compte de Pèrdues i Guanys, estudiant l'evolució de l'INCN fins al resultat de l'exercici, i les ràtios de rendibilitat econòmica i financera per a l'any 2022. Amb l'objectiu d'estudiar l'evolució de la compte de PyG, hem estudiat les ràtios d'expansió de 2019 fins a 2022, i també l'evolució de les ràtios de rendibilitat econòmica i financera, afegint a més l'estudi de com ha variat l'INCN, els costos variables i els costos fixes de l'empresa, i per tant, com ha evolucionat el llindar de rendibilitat. A més, hem estudiat les necessitats operatives i financeres de l'empresa, amb l'objectiu d'estudiar les polítiques de cobrament i pagament de la mateixa. Finalment, per a completar l'anàlisi intern, s'ha realitzat una comparació de l'empresa davant les empreses competidores del seu sector, amb l'objectiu de comprendre millor l'anàlisi realitzat. Per això, s'han escollit diverses empreses amb característiques similars a l'empresa analitzada, amb l'objectiu de crear una mostra representativa dels seus competidors directes en el sector, procedint així a la comparació de les seves comptes i les seves ràtios amb les de les seves competidores.

Posteriorment, s'ha procedit amb l'anàlisi extern de l'empresa. Per a aquest punt, s'ha construït una matriu PESTEL amb l'objectiu de conèixer la situació de l'empresa davant els elements externs que l'envolten.

Finalment, respecte a l'anàlisi, s'ha realitzat un anàlisi exhaustiu del llibre diari de l'empresa, amb l'objectiu de revisar que tot es contabilitzi conforme al Pla General de Comptabilitat, i conforme a la legalitat fiscal vigent. D'aquesta manera, s'han detectat una sèrie d'errors tant contables com fiscals, i s'ha realitzat la correcció.

Per concloure el treball, s'han elaborat les conclusions extretes de tot l'analitzat.

L'empresa és una PYME dedicada al transport i emmagatzematge, amb una política empresarial condicionada pel grup al qual pertany i per les seves polítiques internes. Es troba establerta en el sector, malgrat ser molt competitiu i homogeni, però amb noves oportunitats recents, com l'ampliació del port de València i el Kit Digital. A més, es tracta d'una empresa dependent de tercers en no disposar de flota pròpia de camions, la qual a més comença a tenir problemes d'espai en el magatzem. Cal destacar també que l'empresa treballa conjuntament amb la seva empresa dominant.

Pel que fa a la situació patrimonial, disposa d'una estructura molt líquida, condicionada al cobrament dels clients i situada en l'equilibri econòmic-financer. Aquesta segueix la tendència del sector, excepte per les fonts de finançament. A més, s'ha mantingut constant durant els últims 4 anys de creixement.

D'altra banda, respecte a l'estructura de costos de l'empresa, aquesta també segueix la tendència del sector, i s'ha mantingut al llarg dels anys, però no obstant això està millor

posicionada que els seus competidors. Pel que fa a la rendibilitat financera, és superior a la de la renda variable i fixa.

Respecte a l'anàlisi extern, podem concloure que a nivell polític, econòmic i ecològic l'entorn és molt inestable, a nivell sociocultural i tecnològic, destaca per ser molt canviant i innovador, i finalment, pel que fa a l'àmbit legal, es tracta d'un àmbit restrictiu que juga un paper clau en l'activitat de l'empresa.

Finalment, pel que fa a l'anàlisi del llibre diari, en termes generals s'ha realitzat de manera correcta i sense errors greus, però malgrat això s'han detectat diversos errors.

Amb tot això, s'han elaborat una sèrie de propostes de millora centrades en augmentar la quantitat i qualitat de la cartera de clients, intensificar la relació amb l'empresa dominant, incloure les noves tecnologies i innovacions socioculturals en l'empresa, augmentar la seguretat i fiabilitat dels seus proveïdors, millorar els terminis de cobrament i pagament, revisar la seva estructura de costos, i subsanar els errors detectats a través de l'anàlisi del llibre diari.

Inglés

This Final Degree Project presents an economic, financial, and accounting analysis of the company RFL Cargo Logística S.L. This work has been carried out at the initial request of the company in question. After meeting, the company and the writer agreed on the areas to analyze, with the goal of having a clearer vision of the company and identifying potential areas for improvement.

To begin with, the company's situation has been contextualized, explaining the business group it belongs to, the company it is directly dominated by, and with special attention, the company itself, including its history, the activities it performs, and all relevant aspects that were considered important for contextualizing the analysis of the company.

Regarding the analysis, initially, an internal analysis of the company was performed, starting with a SWOT matrix. Subsequently, the 2022 balance sheet was studied in depth, building and analyzing the aggregated balance and the liquidity, indebtedness, and asset turnover ratios. In addition, the evolution of the balance sheets and ratios from 2019 to 2022 was analyzed, also preparing the corresponding financial statements (EOAF). Furthermore, the Profit and Loss account was also analyzed, studying the evolution of the revenue up to the final result of the fiscal year and the economic and financial profitability ratios for 2022. To study the evolution of the Profit and Loss account, we analyzed the expansion ratios from 2019 to 2022, and also the evolution of economic and financial profitability ratios, adding the study of how the revenue, variable costs, and fixed costs of the company have changed, and therefore, how the breakeven point has evolved. Additionally, the operational and financial needs of the company have been studied, with the goal of analyzing its collection and payment policies. Finally, to complete the internal analysis, a comparison of the company was made with its competitors in the sector, to better understand the analysis conducted. For this, a series

of companies with characteristics similar to the analyzed company were selected, to create a representative sample of its direct competitors in the sector, and thus proceed with the comparison of their financials and ratios with those of the competitors.

Subsequently, the external analysis of the company was carried out. For this point, a PESTEL matrix was built to understand the company's situation relative to the external factors that surround it.

Finally, regarding the analysis, a thorough review of the company's journal entries was conducted to ensure that everything is recorded according to the General Accounting Plan and in compliance with current fiscal laws. In this way, a series of errors, both accounting and fiscal, were detected and corrections were made.

To conclude the work, the conclusions drawn from all the analysis were elaborated.

The company is a small and medium-sized enterprise (SME) dedicated to transport and warehousing, with a business policy influenced by the group it belongs to and its internal policies. It is established in the sector, despite being highly competitive and homogeneous, but it also has recent new opportunities, such as the expansion of the Valencia's port and the Digital Kit. Furthermore, the company depends on third parties as it does not have its own fleet of trucks, and it is also beginning to face space issues in its warehouse. It is also important to highlight that the company works together with its parent company.

Regarding the financial situation, the company has a very liquid structure, dependent on customer payments, and is in economic-financial balance. It follows the sector's trend, except for the financing sources. Additionally, it has remained constant over the last 4 years of growth.

On the other hand, regarding the company's cost structure, it also follows the sector's trend and has been consistent over the years, although it is better positioned than its competitors. Regarding financial profitability, it is higher than both variable and fixed income.

In terms of external analysis, we can conclude that the political, economic, and ecological environment is highly unstable, the sociocultural and technological environment is very dynamic and innovative, and finally, in the legal domain, it is a restrictive environment that plays a key role in the company's activity.

Finally, regarding the journal entry analysis, in general terms it has been done correctly and without major errors, but nevertheless, various mistakes have been detected.

With all this, a series of improvement proposals have been developed, focusing on increasing the quantity and quality of the customer base, intensifying the relationship with the parent company, incorporating new technologies and sociocultural innovations into the company, improving the security and reliability of its suppliers, improving payment and collection terms, reviewing its cost structure, and addressing the errors found through the journal entry analysis.

1.1.- CONTEXTO Y JUSTIFICACIÓN

El TFG elaborado está relacionado directamente con todas las materias impartidas del bloque de contabilidad del grado de Administración y Dirección de empresas. Se pondrán en práctica los conocimientos adquiridos sobre análisis económico-financiero, aquellos relacionados con la propia contabilidad pura, y también los adquiridos relacionados con fiscalidad. Además, también se pondrán en práctica los conocimientos adquiridos en las asignaturas del bloque de dirección de empresas, mediante la realización de matrices DAFO Y PESTEL.

Mediante este TFG se busca lograr una visión clara de en qué situación se encuentra la empresa y sus características, dar solución a sus errores actuales y sugerir una serie de propuestas de mejora en función del análisis realizado.

1.2.- OBJETIVOS

El objetivo principal del TFG es realizar un análisis de RFL Cargo Logística S.L., para posteriormente elaborar una serie de conclusiones y propuestas de mejora para la empresa.

En cuanto a objetivos específicos:

- 1- Contextualizar la realidad de la empresa, detallando todos los elementos necesarios para la elaboración del análisis.
- 2- Realizar un análisis económico-financiero interno de la empresa.
- 3- Realizar un análisis externo de la empresa.
- 4- Analizar el libro diario, con la finalidad de encontrar errores contables y fiscales.
- 5- Concluir todo lo analizado y proponer las propuestas de mejora necesarias para mejorar la situación de la empresa y atender a las peticiones comentadas en la reunión con el dueño de ésta.

1.3.- METODOLOGÍA Y FUENTES DE INFORMACIÓN

En cuanto a la metodología y las fuentes de información utilizadas, se ha utilizado la información pública disponible en la página web de la empresa, en las cuentas anuales obtenidas en el Registro Mercantil, y las diversas páginas web de relevancia para el trabajo como el BOE y la del ICAC. Al tratarse de una empresa con muy poca información pública, gran parte de información se ha obtenido a partir de entrevistas y conversaciones con el Director General de RFL Cargo Logística S.L., el CEO de Reefer & Food Logistics S.L., y la Directora Financiera de ambas empresas. Destacar también el uso de los recursos académicos de diversas asignaturas.

2.- CONTEXTUALIZACIÓN DE LA EMPRESA

En primer lugar, comenzamos tratando el marco teórico del trabajo, a partir del cual buscamos contextualizar la situación y las características de la empresa que consideramos relevantes de cara a la siguiente parte del trabajo, el análisis.

RFL Cargo Logística S.L. se trata de una sociedad limitada, con CIF B98919590, dedicada al transporte y almacenamiento de mercancías. Fue fundada el 2 de junio de 2017 en Valencia, con un capital social inicial de 60.000€. Respecto a este capital social, un 25% fue aportado por Don Héctor Javier Rada Martínez, y el restante 75% lo aportó la empresa Reefer & Food Logistics S.L. Actualmente está registrada bajo el código CNAE 5229: Otras actividades anexas al transporte. Además, debido a que Reefer & Food Logistics S.L. tiene el control de la sociedad debido a que el porcentaje de participación es superior al 50% con derecho a voto y la tiene clasificada como empresa de grupo, pasa a formar parte del Grupo Alonso, ya que Reefer & Food Logistics S.L. forma parte de éste. (Registro mercantil de España, 2022)

2.1.- GRUPO ALONSO

2.1.1.- INFORMACIÓN BÁSICA

El Grupo Alonso es un grupo empresarial formado por más de un centenar de empresas y tiene como empresa matriz a Eurotransac S.L. Se trata de un holding multisectorial que, en cuanto a cifras, presenta un volumen de facturación de 1.979 millones de euros, formado por 2.704 empleados, con más de 1 millón de metros cuadrados en instalaciones, y con una gran presencia global, ya que se ubica en Europa, Asia, América, África y Oceanía. (Grupo Alonso, 2024).

2.1.2.- BREVE HISTORIA DEL GRUPO

El Grupo Alonso se fundó en 1962 por Francisco Alonso. Inicialmente, su actividad se centraba en el transporte terrestre y es en 1972 cuando se compra el primer tráiler para el transporte de troncos. A los pocos años, empezó a expandirse al transporte marítimo y en 1978 se incorporó al tráfico de contenedores en Valencia. En 1983, se crea la primera transitaria del grupo, Operinter S.L., y el negocio empezó a expandirse por toda España. Pocos años después, en 1986, comienzan las primeras experiencias en el mercado internacional. (Grupo Alonso, 2024).

En el año 1993, el grupo adquiere Servicios y Transportes Marítimos S.L., una plataforma logística destinada al depósito, mantenimiento y reparación de contenedores, con tal de seguir ampliando sus servicios relacionados con el transporte de contenedores. Durante la primera década de los 2000s, la empresa vive una gran expansión en diferentes sectores como la automoción con la fundación de Operaciones Automovilísticas S.L., nuevas instalaciones de depósito y almacenaje en Quart de Poblet, nuevas delegaciones de Operinter en Zaragoza y Barcelona, y nace Axial Structural Solutions S.L., una empresa especializada en instalaciones fotovoltaicas. En 2005, se abre Operasia en China y se

crea una red propia de distribución de carburantes, con tal de seguir con la integración de todos los procesos relacionados con la cadena de distribución de las mercancías. (Domene, A. & Universidad Politécnica de Valencia, 2024).

En la segunda década de los 2000s, se crean relaciones comerciales en los mercados internacionales, mediante la expansión de Operinter a Argentina, la creación de Legendario Korea S.L. y Legendario Francia S.L., comenzando así a distribuir ron en el país asiático, y también se abre Alonso Group Korea. (Domene, A. & Universidad Politécnica de Valencia, 2024).

Debido al gran número de empresas que forman el grupo, la historia de éste es mucho más extensa, pero los hitos comentados son, para el Grupo Alonso, los principales en su trayectoria.

2.1.3.- ÁREAS DE NEGOCIO

El Grupo Alonso se trata de un grupo empresarial multisectorial el cual centra sus actividades en tres áreas de negocio: la logística, la energía e infraestructuras, y el ocio y servicios. (Grupo Alonso, 2024).

En cuanto a la logística, ofrecen un servicio integral logístico adaptado a cada cliente, ya que es capaz de abarcar por completo la cadena de suministro debido al gran número de empresas que forman parte del grupo, las cuales están dedicadas a las diferentes partes de la cadena. Es por esto que ofrece un servicio completo el cual consta de la importación/exportación de contenedores, en el cual se incluye la gestión en origen/destino, la gestión aduanera, el transporte marítimo/aéreo/terrestre, el almacenamiento y la distribución de mercancías. Con toda esta gama de servicios, los clientes pueden solicitar el servicio que necesiten a su medida, desde el transporte de un paquete de una ciudad a otra, como la importación de un contenedor desde otro continente, el almacenamiento y la distribución de éste. Sea cual sea la necesidad logística, el Grupo Alonso, mediante una o varias de sus empresas, es capaz de darle solución. En esta área de negocio, se sitúan empresas como por ejemplo Transportes Alonso Forwarding S.L., Operinter S.L., Reefer & Food Logistics S.L., y RFL Cargo Logística S.L., entre muchas más. (Domene, A. & Universidad Politécnica de Valencia, 2024).

En cuanto al área de energía e infraestructuras, se centra en la creación de infraestructura dedicadas a la obtención y distribución de energía, principalmente de energías renovables. Estas infraestructuras están dedicadas normalmente a empresas relacionadas con el sector agrario o industrial, y algún ejemplo de proyecto es la construcción de placas solares y distribución de la energía en un campo agrícola. Algunos ejemplos de empresas que se sitúan en esta área son Diverxia Infrastructure S.L., PEC S.L., y Axial Structural Solutions S.L. (Domene, A. & Universidad Politécnica de Valencia, 2024).

Por último, en el área de ocio y servicios, abarca diferentes tipos de servicios. Teniendo en cuenta todas las empresas que se dedican a esta área, los servicios que ofrece el

grupo son de establecimiento hotelero, gestión, exposiciones y eventos, actividades deportivas en los puertos, correduría de seguros, concesionario de vehículos, centros deportivos, servicios informáticos, bebidas alcohólicas, servicios de limpieza, centros de empleo, fabricación de helados, agricultura, y servicios inmobiliarios. En esta área, se encuentran empresas como Legendario S.L., Operaciones Automovilísticas S.L., e Inmobiliaria Largar S.L. (Domene, A. & Universidad Politécnica de Valencia, 2024).

Con toda esta combinación de áreas de negocio, se ve con claridad la gran diversificación de servicios del grupo.

2.1.4.- ESTRUCTURA DEL GRUPO

En cuanto a la estructura del grupo actual, viene definida por el papel que juega la empresa Eurotransac S.L. Hasta noviembre de 2021, la empresa matriz del grupo era Alonso y Rioja S.L. En esta fecha, Eurotransac S.L. se fusionó con dicha empresa a través de una absorción, dando lugar a que Eurotransac S.L. pasara a ser la empresa matriz del grupo. (Fausto del Río, 2024).

Por lo que hace a la gestión del grupo, la política se basa en que, para formar parte del Grupo Alonso, Eurotransac S.L. debe tener un porcentaje de participación suficiente como para tener el control de la empresa que pase a formar parte del grupo, y solo son unos pocos casos excepcionales en los que se permite que el porcentaje de participación sea menor al 50% (Haizea Martín, 2024).

De esta forma, toda la inmensa mayoría de empresas que forman parte del Grupo Alonso son participadas y controladas por Eurotransac S.L., lo que facilita la toma de decisiones y la gestión a nivel de grupo ya que recae en manos de Eurotransac S.L. A través de la base de datos SABI, podemos ver el resultado de la aplicación de esta política, ya que todas las empresas son participadas de Eurotransac S.L. y la gran mayoría en un porcentaje superior al 50%.

Debido a este hecho, todas las decisiones estratégicas tomadas por las empresas filiales del Grupo Alonso deberán ser aprobadas por Eurotransac S.L., limitando así la autonomía de éstas.

2.2.- REEFER & FOOD LOGISTICS S.L.

2.2.1.- INFORMACIÓN BÁSICA

Con tal de analizar y entender la empresa RFL Cargo Logística S.L., es necesario previamente explicar la empresa Reefer & Food Logistics S.L., ya que juega un papel clave tanto en su gestión como en su actividad al tener un porcentaje de participación del 75%.

Reefer & Food Logistics S.L se trata de una sociedad limitada, con CIF B98602360, fundada el 2 de junio de 2017 en Valencia, a nombre del administrador único Don Fausto

del Río del Río, con un capital social inicial de 100.000€. Respecto a este capital social, un 30% fue aportado por Don Fausto del Río del Río, y el restante 70% lo aportó a la empresa Eurotransac S.L., por lo que pasó a formar parte del Grupo Alonso. Actualmente está registrada bajo el código CNAE 5229: Otras actividades anexas al transporte. (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.h).

La empresa consta de 20 trabajadores, y en 2022 presentó unas cifras de 7.355.940€ de activo total, y una cifra de negocios de 41.011.198€. (Informa D&B y Bureau van Dijk., 2022.h).

2.2.2.- BREVE HISTORIA DE LA EMPRESA

Reefer & Food Logistics S.L es una empresa transitaria localizada en Valencia que opera principalmente en los puertos de Valencia, Barcelona y Algeciras.

En los inicios de la empresa, la actividad de ésta estaba enfocada principalmente en la importación y exportación de alimentos congelados, principalmente fruta y verdura, especializándose así en la gestión de los contenedores refrigerados. Pese a esto, el objetivo principal de la empresa a largo plazo era convertirse en un operador logístico íntegro capaz de ofrecer todo tipo de transporte y gestiones relacionadas con la cadena de suministro de la logística. (Fausto del Río, 2024).

Inicialmente, los departamentos de la empresa eran el de importación, exportación, comercial y financiero/recursos humanos, junto con las funciones propias de la alta dirección. Un año después se creó el departamento de aduanas, encargado de la gestión aduanera tanto en la exportación como en la importación. Posteriormente, en 2017, se fundó la empresa RFL Cargo Logística S.L., la cual está controlada por Reefer & Food Logistics S.L. y solventaría las necesidades de transporte por carretera, nacional e internacional, y el almacenamiento de mercancía. Por último, en 2021 creó el departamento aéreo, encargado así tanto de la exportación como importación aérea. (Fausto del Río, 2024).

De esta forma, la empresa cubre la gran mayoría de necesidades relacionados con el transporte de mercancías.

Como planes a largo plazo, la empresa tiene como objetivo principal el crecimiento continuo y la sostenibilidad a largo plazo, buscando así dar sus servicios al mayor número de clientes y con la mejor calidad posible. Además, se busca enfatizar en la consolidación del recién creado departamento aéreo, y la ampliación del almacenamiento total del que dispone la filial RFL Cargo Logística S.L. (Fausto del Río, 2024).

2.2.3.- RELACIÓN CON RFL CARGO LOGÍSTICA S.L.

Debido al porcentaje de participación de la empresa en RFL Cargo Logística S.L., la relación entre ambas es estrecha.

A nivel operativo, está relacionada con los departamentos de importación, exportación y aéreo. Respecto a cada departamento, en el caso de las importaciones, RFL Cargo Logística S.L. ofrece los servicios del almacenaje de la mercancía una vez llega a España en caso de ser necesario, y el transporte de la mercancía desde el almacén a la dirección solicitada por el cliente. En el caso de las exportaciones, ofrece el servicio del transporte de la mercancía a puerto. Y en cuanto al tránsito aéreo, ofrece los mismos servicios sustituyendo el puerto por el aeropuerto. Además, el departamento aéreo trabaja con RFL Cargo Logística S.L. cuando ésta requiere del envío de paquetería urgente. (Fausto del Río, 2024).

Hay que destacar que todos estos servicios son facturados entre empresas, para tener una visión realista a la hora de analizar los resultados de ambas operativas. (Haizea Martín, 2024).

En cuanto a la gestión diaria financiera y contable, RFL Cargo Logística S.L. está gestionada completamente por Reefer & Food Logistics S.L, y dicha gestión es facturada. De esta forma, toda la gestión relacionada con los pagos, cobros, estados contables, gestiones relacionadas con la AEAT, imputación de costes, y todo aquello relacionado con la contabilidad y las finanzas, es gestionado por Reefer & Food Logistics S.L. No obstante, las decisiones de cómo gestionarlo están definidas por RFL Cargo Logística S.L. (Haizea Martín, 2024).

Por último, en cuanto a la dirección y gestión de las decisiones empresariales, la decisión de como realizar los servicios que ofrece es tomada por RFL Cargo Logística S.L., en las cuales se incluyen la gestión de los trabajadores, forma de ofrecer los servicios, gestión de los departamentos, entre otras. En cuanto a las decisiones de peso, en las cuales se incluyen aquellas decisiones relacionadas inversiones, gestión económico-financiera, y todas aquellas que se consideren que tiene un gran peso en la empresa y que, por lo tanto, afectan de forma colateral a Reefer & Food Logistics S.L., son tomadas por RFL Cargo Logística S.L. pero deben estar aprobadas por Reefer & Food Logistics S.L. de forma que cuando no son conformes, se procede a discutir las y encontrar una decisión aceptable por ambas empresas. (Fausto del Río, 2024).

2.3.- RFL CARGO LOGÍSTICA

2.3.1.- DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA

Una vez explicado que la empresa a estudiar se trata de una filial de Reefer & Food Logistics S.L, formado así parte del Grupo Alonso, y habiendo entendido todo lo que conlleva estos dos factores, procedemos con la explicación de la empresa analizada, RFL Cargo Logística S.L.

En cuanto al tamaño de la empresa, se trata de una PYME, debido a que consta de 12 trabajadores, un activo total de 2.836.646€ y una cifra de volumen de negocios anual de 8.128.738€, no supera los límites establecidos para ser considerada PYME, ya que tiene menos de 250 trabajadores y cumple, al menos, uno de los dos límites financieros (en

este caso, los dos), que son que el volumen de negocios anual sea menor a 50 millones euros, y que el activo total no supere los 43 millones de euros. (Registro Mercantil de España, 2022).

Por otro lado, en cuanto a la presentación de los estados financieros, la empresa presenta las cuentas abreviadas. Esto se debe a que el importe total del activo es inferior a 4 millones de euros, y el número de trabajadores es menor a 50, ambos criterios durante dos años consecutivos, tal y como dictamina la ley.

2.3.2.- HISTORIA DE LA EMPRESA

Tal y como comentado en puntos anteriores, la empresa fue fundada en 2017, participando en ella la empresa Reefer & Food Logistics S.L. en un 75% y Don Héctor Javier Rada Martínez en el 25% restante.

La fundación de esta empresa sucede principalmente por dos motivos. En primer lugar, Reefer & Food Logistics S.L. tenía como objetivo ampliar sus servicios incluyendo el transporte y almacenaje, con tal de poder diferenciarse así de la competencia y poder cubrir un número mayor de las necesidades logísticas de los clientes. Por otro lado, Héctor Rada tenía como objetivo crear un nuevo proyecto de empresa relacionado con el transporte. Es por eso que Fausto del Río y Héctor Rada se pusieron en contacto con el fin de crear una nueva empresa que satisficiera las ambiciones de ambos, dando lugar así a la creación de la sociedad RFL Cargo Logística S.L. (Héctor Rada, 2024).

En un inicio, ambas empresas convivían en la misma oficina, y la empresa realizaba únicamente servicios relacionados con el transporte terrestre, ya que empezar a la vez que con el almacén suponía una inversión demasiado elevada. Es por esto que en un principio tan solo existía el departamento de transporte, el cual se encargaba de gestionar los transportes de los clientes provenientes de la operativa de Reefer & Food Logistics S.L., y de realizar los transportes de los clientes propios de la empresa, sin diferenciar si el cliente era el propietario de la mercancía o si era una empresa transportista que subcontractaba los servicios. Para gestionar los transportes, se empezó a crear una red de proveedores de transporte autónomos y de empresas subcontractadas con el fin de poder realizar los transportes. (Héctor Rada, 2024).

Al año siguiente, con el aumento del volumen de clientes y el crecimiento de la empresa, se decidió crear un nuevo departamento, de forma que la nueva estructura se regía por un departamento dedicado a los clientes propietarios de la mercancía, y otro dedicado a aquellos que eran empresas que subcontractaban los servicios, dando lugar así al departamento de distribución y el departamento de flota respectivamente. Además, este mismo año, debido a las solicitudes de envíos de paquetes de los clientes habituales, se decidió ampliar los servicios con envíos de paquetería, gestionados por el departamento de distribución. (Héctor Rada, 2024).

En 2019, finalmente se decidió a dar el paso a ofrecer almacenaje en la cartera de servicios. Para ello, se alquiló una nave y unas oficinas en La Pobla de Vallbona, en

Valencia, de forma que las dos empresas del grupo ya no trabajaban en las mismas instalaciones. En la nueva ubicación, se acondicionó la nave para que pudiese ser apta para almacenar mercancía y se creó así un nuevo departamento, el de almacén. (Héctor Rada, 2024).

Posteriormente, con la pandemia del Covid-19, las inversiones y ampliaciones cesaron, y hasta la actualidad no ha cambiado la estructura de la empresa. No obstante, la empresa ha estado en continuo crecimiento y reportando resultados muy favorables para los dos inversores, por lo que ha conseguido consolidarse y establecerse en el sector. (Héctor Rada, 2024).

2.3.3.- ÁREAS DE NEGOCIO

En cuanto a la actividad de la empresa, ésta ha sido descrita previamente de forma muy simplificada con tal de explicarla en este momento al detalle, una vez entendido en el contexto que se encuentra la empresa y su papel en la cadena de suministro.

2.3.3.1- TRANSPORTE TERRESTRE

En primer lugar, la actividad de la empresa más destacada es el transporte terrestre. Éste se realiza únicamente por carretera, ya que la empresa no compite en el transporte por ferrocarril, y se lleva a cabo tanto a nivel nacional como internacional. (RFL Cargo, 2024).

En cuanto al tipo de mercancía transportada, se transporta todo tipo de producto, pero el transporte debe realizarse siempre a través de un camión lona. Es decir, la empresa no compite en el transporte de contenedores desde el puerto, de forma que si se desea transportar una mercancía que ha llegado a puerto, ésta debe ser transportada y descargada en su almacén, y una vez allí es transportada a la dirección deseada por el cliente. (RFL Cargo, 2024).

En cuanto al proceso de gestión de un transporte, el cliente se pone en contacto con la empresa, y ésta gestiona la recogida, el transporte, y la entrega en la dirección indicada por el cliente. Para ello, la empresa no dispone de trabajadores en nómina encargados de conducir camiones, ni tampoco de camiones propios. Por lo tanto, tiene dos vías de actuación: en primer lugar, tiene una serie de autónomos que trabajan de forma habitual con la empresa, los cuales tienen rotulado el camión con el logo de RFL Cargo Logística S.L., a los cuales se les indica el transporte requerido y lo realizan. Por otro lado, en caso de no disponer del servicio del autónomo, llevan a cabo la subcontratación de otra empresa transportista para que se encargue de realizar el viaje. (Héctor Rada, 2024).

Una vez aclarado el transporte terrestre, cabe destacar que éste se puede diferenciar según tres tipos de operativas, ya que aparte de trabajar conjuntamente con Reefer & Food Logistics S.L., también tiene operativa propia.

ÁREA DE DISTRIBUCIÓN

Este tipo de servicios son aquellos en los cuales el cliente al cual se le realiza el transporte es la empresa propietaria de la mercancía transportada. Para ello, normalmente se realizan mediante los autónomos habituales, y en caso de no ser posible, se subcontrata a otra empresa transportista. (Héctor Rada, 2024).

Para poder ofrecer el mejor servicio al precio más competitivo a este tipo de clientes, la empresa tiene autónomos designados en cada área de influencia de los clientes. De esta forma, si se contacta con un nuevo cliente de esta área y la empresa no dispone de un autónomo en su zona, se empieza la búsqueda de uno de éstos. (Héctor Rada, 2024).

ÁREA DE FLOTA

En esta área, el cliente al cual nos encarga el transporte no es el propietario de la mercancía, sino que se trata de una subcontrata por parte de otra empresa transportista que necesita transportar la mercancía en cuestión. (Héctor Rada, 2024).

Para estos casos, el servicio se realiza mediante la subcontrata de otra empresa transportista, ya que no se hace uso de los autónomos para estos casos. (Héctor Rada, 2024).

Tan solo se hace uso de los autónomos para este tipo de clientes en el caso de que se trate de un viaje de retorno del autónomo, ya que por norma general se intenta que, una vez el autónomo descargue la mercancía en la ubicación del cliente, éste no vuelva de vacío. Para ello, se buscan empresas transportistas que requieran un viaje de la ubicación de nuestro cliente a la inicial del autónomo con tal de que éste no vuelva de vacío. (Héctor Rada, 2024).

Para clarificarlo mejor, se dispone del siguiente ejemplo: un cliente ubicado en Vigo necesita transportar su mercancía de Madrid a Vigo, por lo cual la empresa se pone en contacto con el autónomo ubicado en Madrid y se realiza el viaje. Una vez en Vigo, se trata de buscar otra empresa que requiera de un transporte de Vigo a Madrid, con tal de que el autónomo vuelva a su ubicación inicial realizando el servicio, aumentando así el número de viajes facturados, y por tanto las ventas. (Héctor Rada, 2024).

ÁREA DE CLIENTES DE REEFER & FOOD LOGISTICS S.L.

En esta área se encuentran aquellos clientes que el transporte es realizado debido a la operativa de importación/exportación que han hecho con Reefer & Food Logistics S.L.

Para estos casos, el transporte es realizado mediante autónomo o mediante subcontrata, dependiendo de las necesidades del cliente, su ubicación, y lo que se haya decidido entre las dos empresas del grupo. (Héctor Rada, 2024).

2.3.3.2- ALMACENAJE

En segundo lugar, la empresa también ofrece sus servicios de almacenaje, en su almacén ubicado en La Pobla de Vallbona, en Valencia. En este se gestionan las entregas acordando un horario con el cliente para que acuda a depositar la mercancía si lo hace por cuenta propia, o bien si el transporte lo ha hecho la propia empresa y lo deposita en el almacén. Una vez entregado, es la empresa la encargada de descargar el camión, despaletizar, desembalar y almacenar la mercancía. Para su almacenaje, la mercancía debe ser apta para poder almacenarse a temperatura ambiente, ya que no se dispone de cámara frigorífica. Posteriormente, cuando el cliente lo solicite, se paletiza y embala la mercancía de nuevo, y es cargada en el camión del cliente o el de la propia empresa en el caso de que el cliente también haya solicitado el transporte. (Héctor Rada, 2024).

Hay que destacar que los clientes de almacén son tanto clientes provenientes de Reefer & Food Logistics S.L., como clientes propios de la empresa.

2.3.3.3- PAQUETERÍA

Por último, también se ofrecen servicios de envío de paquetería. Estos servicios son normalmente realizados de forma puntual a clientes del área de distribución que necesitan enviar un paquete. Para ello, se ponen en contacto con la empresa y ésta subcontrata a una empresa de paquetería para que realice el envío del paquete. (Héctor Rada, 2024).

3.- OBJETIVOS EMPRESARIALES

Una vez aclarado el contexto empresarial de RFL Cargo Logística S.L., su estructura, su historia y los servicios que ofrece, se puede proceder con el análisis en profundidad de la empresa.

Para realizar el análisis, se realizó una reunión con el dueño de la empresa, Héctor Rada, con la finalidad de acordar que puntos necesitaba que se analizaran de cara a que la realización del Trabajo de Final de Grado fuera beneficioso para la empresa.

En la reunión, se acordaron tres puntos clave: en primer lugar, analizar las partes que él necesitaba para conocer la situación actual de la empresa. En segundo lugar, se comprobaría la viabilidad de los planes de futuro comentados en la reunión. Por último, se tendría la libertad de, previamente y tras realizar el análisis, decidir si hay que hacer hincapié en algún punto no comentado en la reunión respecto a la empresa

3.1.- ELEMENTOS REQUERIDOS DE ANÁLISIS

En cuanto a las partes las cuales el dueño solicita un análisis de ésta con el fin de conocer a fondo la situación de la empresa, se encomendó analizar la situación interna de la empresa, y también la situación externa.

3.1.1.- PLANTEAMIENTO DEL ANÁLISIS INTERNO

Con tal de llevar a cabo un análisis de la propia empresa, hemos elaborado en primer lugar una matriz DAFO, de forma que quede claro en que ámbitos hay que mejorar y en cuales la empresa es fuerte. Además, se ha realizado un análisis del libro diario con tal de encontrar irregularidades conforme lo que dicta el Plan General Contable, y con tal de que las cuentas se estén gestionando de forma correcta a nivel fiscal. Por último, y como punto fuerte del análisis, hemos realizado un análisis vertical de la empresa, analizando así su Cuenta de Balance y su Cuenta de Pérdidas y Ganancias del año 2022. Con tal de completar el análisis, también se ha realizado un análisis del sector mediante la comparación de los datos obtenidos en el análisis vertical de la empresa con una serie de empresas que son de su competencia y con características similares. De esta manera, se puede conocer si la empresa está mejor posicionada que las empresas con características similares a las suyas, o si bien necesita mejorar en algún aspecto.

3.1.2.- PLANTEAMIENTO DEL ANÁLISIS EXTERNO

Para esta petición, hemos optado por elaborar un gráfico PESTEL para poder conocer así la situación de la empresa respecto a su entorno, facilitando así los planes de actuación de cara a futuro.

3.2.- PLANES DE FUTURO

Como planes de futuro, se ha establecida el objetivo primordial de situarse en el equilibrio económico-financiero y presentar las ratios de balance y pérdidas y ganancias más adecuadas posibles, de cara a dar una buena imagen respecto a potenciales proveedores/clientes, y de cara al Grupo Alonso.

3.2.1.- PLANTEAMIENTO DEL EQUILIBRIO ECONÓMICO FINANCIERO Y LAS RATIOS A FUTURO

En este ámbito, como petición adicional, se ha requerido que la deuda con coste financiero de la empresa sea mínima o nula en los siguientes años, debido a que, al pertenecer al Grupo Alonso, se presiona para que el informe CIRVE anual aparezca el menor importe de deuda posible. En este caso, como Reefer & Food Logistics S.L. sí tiene un importe elevado de deuda con coste financiero, se presiona también por parte de ésta para que este tipo de deuda sea nula.

3.3.- RECOMENDACIONES PROPIAS

Además de lo indicado por el dueño de la empresa analizada, hemos optado por incluir dos puntos más para obtener así un análisis mucho más completo e íntegro de la empresa.

3.3.1.- PLANTEAMIENTO DEL ANÁLISIS HORIZONTAL

Para complementar el análisis interno, hemos procedido a realizar un análisis horizontal de la Cuenta de Balance y la Cuenta de Pérdidas y Ganancias que abarca desde los últimos 3 años, es decir, desde 2019, hasta el 2022. La finalidad ha sido la de conocer la evolución de la empresa. (Amat, O. 2011). La elección de realizarlo hasta el año 2019 es debido a que es el año en el que se adquiere el usufructo del almacén, por lo que sirve de referencia.

3.3.2.- PERÍODOS DE PAGO Y COBRO

Por último, tras realizar el análisis, hemos decidido prestar especial atención a los períodos de cobro y pago de la empresa. (Marí Vidal, S., Mateos Ronco, A., Polo Garrido, F., 2013). Para ello, hemos realizado un análisis de las necesidades operativas de financiación de la empresa, con el fin de obtener el fondo de maniobra necesario y compararlo con el aparente, comprobando así si es necesario realizar algún ajuste en los períodos de cobro y pago. (Marí Vidal, S., Mateos Ronco, A., Polo Garrido, F., 2013).

4.- ANALISIS INTERNO

4.1.- MATRIZ DAFO

En primer lugar, para comenzar con el análisis interno de la empresa, elaboraremos una matriz DAFO. Mediante ésta, se explicarán y comprenderán las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades.

En primer lugar, en cuanto a debilidades, destaca la dependencia de terceros para poder realizar los servicios de transporte, ya que dependen de empresa transportistas o autónomos, sin tener chóferes propios en nómina ni una flota de camiones propia. En segundo lugar, debido a la saturación del almacén, se está rechazando la entrada de clientes que bien podrían ser potencialmente más beneficiosos que los que ya tiene la empresa situados en el almacén. Por otro lado. Por último, nos encontramos con la dificultad de financiar nuevas inversiones mediante ampliaciones de capital, ya que la empresa rechaza la entrada de nuevos accionistas y no está dispuesta a realizar ampliaciones de capital.

En cuanto a las amenazas, la amenaza más común y obvia es la competencia, ya que la empresa no ofrece un servicio completamente diferenciado de sus competidores, principalmente porque en el sector del transporte y almacenamiento es difícil diferenciarse, y para ello es necesario consolidarse, obtener prestigio y crear una buena cartera de clientes. Debido también al sector en el que actúa, otra amenaza son las fluctuaciones en los precios del combustible, ya que con los clientes más grandes se pactan tarifas a largo plazo, y un cambio brusco en el precio del combustible puede suponer un aumento inesperado del coste. (Héctor Rada, 2024). Como última amenaza, nos encontramos que la gestión estratégica de RFL Cargo Logística S.L. viene

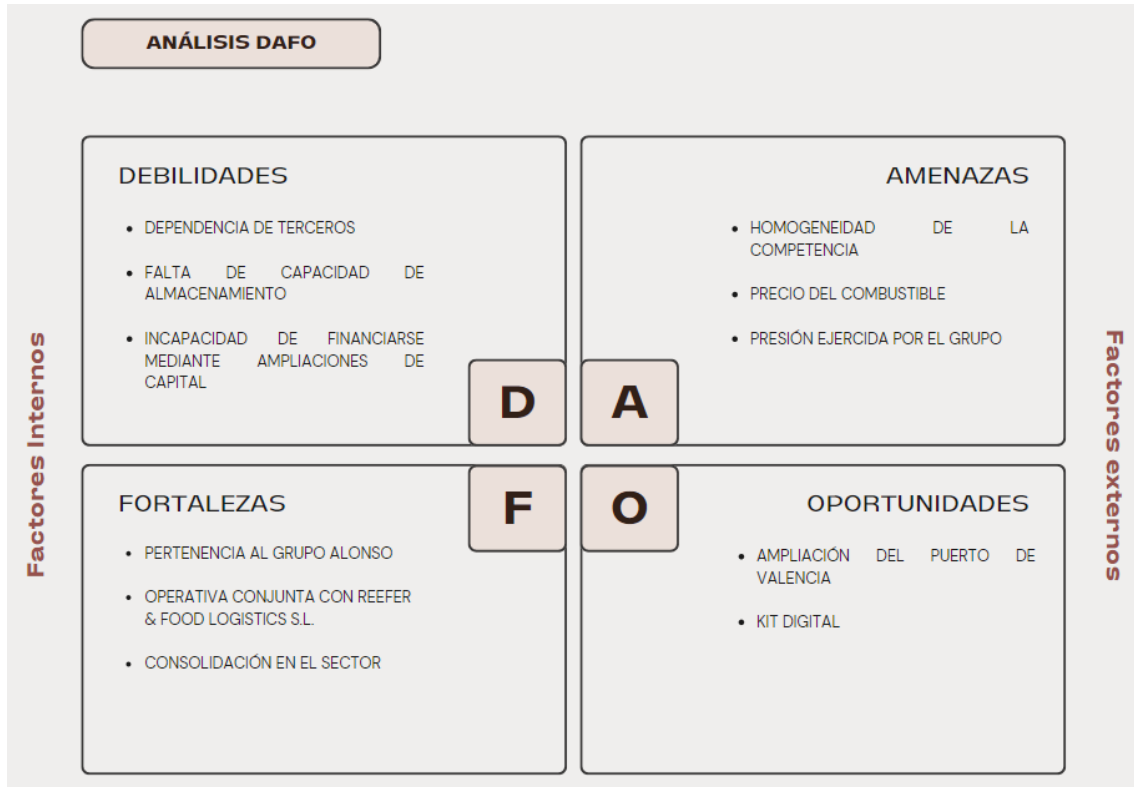
condicionada por Reefer & Food Logistics S.L., de forma que, aparte de tener que repartir parte de sus fondos anualmente vía dividendos, las decisiones estratégicas tienen que ser validadas por ésta. Además, debido a la presión ejercida por Reefer & Food Logistics S.L., y por el Grupo Alonso, la empresa tiene dificultades a la hora de financiarse mediante deuda con coste financiero, lo que la limita aún más (Haizea Martín, 2024).

En tercer lugar, nos encontramos con las fortalezas. Como primera fortaleza destaca la pertenencia al Grupo Alonso. Gracias al gran tamaño y prestigio del grupo, la empresa tiene facilidades para encontrar proveedores afines a sus operativas, ya sean del propio grupo o externos. También tendrá el respaldo financiero del grupo en caso de ser necesario, pudiendo hacer falta en hipotéticos períodos de crisis. Por último, al pertenecer al grupo, tiene acceso a una red de profesionales que le pueden ayudar con cualquier gestión o consulta referente a la administración de la empresa, ya sean abogados, corredurías de seguros, recursos humanos, entre otros. Otra fortaleza es que, al trabajar conjuntamente con Reefer & Food Logistics S.L., puede beneficiarse de su operativa y trabajar con sus clientes, ya sea de forma individual, o conjunta con los servicios de Reefer & Food Logistics S.L. Por otro lado, como fortaleza destacable, es su ubicación cercana al puerto de Valencia, que permite descargar los contenedores que lleguen al puerto en el almacén, siendo esto una ventaja competitiva respecto aquellas empresas con ubicaciones más lejanas. Como última fortaleza, es que ha sido capaz de consolidarse en el sector pese haber sido fundada recientemente, consiguiendo formar una cartera de clientes estables y un equipo de trabajo a la altura.

Para finalizar, la principal oportunidad que se le presenta a la empresa es la ampliación del puerto de Valencia, la cual se tiene planeada iniciar tras el verano de 2024. (Autoridad Portuaria de Valencia, 2024). Gracias a ésta, la llegada de contenedores y las salidas de éstos se prevé que será mayor, por lo que podrá beneficiarse del incremento de la demanda tanto de transporte como de almacenamiento cercano al puerto. Otra oportunidad es la posibilidad de hacer uso de del Kit Digital, que se trata de una serie de ayudas ofrecidas por el Gobierno para PYMES y autónomos. (Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, 2024). La empresa en cuestión se trata de una PYME, por lo que podría acogerse a estas ayudas. Las ayudas están destinadas a la digitalización de las empresas, por lo que podría hacer uso de éstas para modernizarse.

Para finalizar, con toda la información comentada, podemos elaborar la Tabla 1, correspondiente a la matriz DAFO a modo de resumen de los puntos más importantes:

Tabla 1: Análisis DAFO de RFL Cargo Logística S.L.



Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.c)

4.2.- ANÁLISIS DE CUENTAS

Por último, y con tal de cerrar el análisis interno de la empresa, hemos realizado un análisis del balance y el pérdidas y ganancias de 2022 en profundidad, denominado como análisis vertical. Además, con tal de conocer la evolución de la empresa, se han analizado también dichas cuentas del año 2019 hasta el 2022, 2019 inclusive, denominado como análisis horizontal.

Previo a proceder con el análisis, cabe indicar cómo se ha conformado la muestra representativa de los competidores de la empresa analizada, ya que las cuentas y ratios relevantes de la empresa serán comparadas con la media de los de sus competidores, con tal de conocer si sigue la tendencia.

4.2.1.- COMPARACIÓN CON EL SECTOR

Para la construcción de una media representativa de la estructura de los competidores, hemos elegido 6 empresas de características similares, en la medida de lo posible, a RFL Cargo Logística S.L. Para ello, hemos tenido en cuenta que tengan características similares en cuanto a la actividad de la empresa, el activo total, localización, número de empleados, fecha de constitución y que pertenezcan a un grupo empresarial, ya sea al

Grupo Alonso o a otro. Todo esto, con tal de comparar a RFL Cargo Logística S.L. con su competencia más similar y directa.

Las empresas elegidas para la comparación han sido:

Gestión Bersitrans S.L., fundada en 2009, dedicada al transporte, situada en Valencia y con 9 trabajadores, y además perteneciente al Grupo Alonso. La empresa presenta la siguiente estructura. (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.a).

Tabla 1: Balance agregado de Gestión Bersitrans S.L.

GESTION BERSITRANS SL		
2022		
BALANCE AGREGADO	Importe	% sobre total
Activo No Corriente	60.873,00 €	2,37%
Activo Corriente	2.507.074,00 €	97,63%
Realizable	1.636.950,00 €	63,75%
Efectivo	870.124,00 €	33,88%
Patrimonio neto	132.705,00 €	5,17%
Pasivo no corriente	- €	0,00%
Pasivo corriente	2.435.243,00 €	94,83%
Pasivo con Coste	- €	0,00%

	Importe	% sobre INCN
Ingresos explotación	9.157.771,00 €	
Margen bruto	698.049,00 €	7,62%
Resultado ejercicio	49.360,00 €	0,54%

Fuente: Elaboración propia a partir de cuentas anuales (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.a)

Y en cuanto a ratios:

Tabla 3: Ratios de Gestión Bersitrans S.L.

Ratios Liquidez		
Liquidez general		1,03
Tesorería		1,03
Disponible		0,36
Fondo de maniobra	71.831,00 €	
FM / Activo		0,03

Ratios endeudamiento		
Volumen	Endeudamiento	0,95
	Autonomía	0,05
Coste	GF / Ventas	0,0020
Calidad	Temporal	1,00
	Financiero	0,00

Fuente: Elaboración propia

En segundo lugar, Conte Trans 2000 S.L. Fue fundada 1996, se ubica en Valencia y consta de 16 empleados. Se dedica al transporte de mercancías, y pertenece también al Grupo Alonso. (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.b).

Tabla 2: Balance agregado y ratios de Conte Trans 2000 S.L.

		CONTE TRANS 2000 SL	
		2022	
BALANCE AGREGADO	Importe	% sobre total	
Activo No Corriente	230.973,00 €	9,82%	
Activo Corriente	2.120.059,00 €	90,18%	Sobre activo corriente
Realizable	1.980.481,00 €	84,24%	93,42%
Efectivo	139.578,00 €	5,94%	6,58%
Patrimonio neto	313.826,00 €	13,35%	
Pasivo no corriente	- €	0,00%	
Pasivo corriente	2.037.207,00 €	86,65%	
Pasivo con Coste	- €	0,00%	

	Importe	% sobre INCN
Ingresos explotación	6.247.436,00 €	
Margen bruto	1.477.793,00 €	23,65%
Resultado ejercicio	208.388,00 €	3,34%

Ratios Liquidez	
Liquidez general	1,04
Tesorería	1,04
Disponible	0,07
Fondo de maniobra	82.852,00 €
FM / Activo	0,04

Ratios endeudamiento		
Volumen	Endeudamiento	0,87
	Autonomía	0,15
Coste	GF / Ventas	0,0001
Calidad	Temporal	1,00
	Financiero	0,00

Fuente: Elaboración propia a partir de cuentas anuales (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.b)

Por otro lado, hemos elegido a Stock Logistics Transport Valencia S.L. Fundada en 2017, y dedicada al transporte y almacenamiento. Consta de 5 trabajadores y se sitúa en Valencia. Al igual que las anteriores, pertenece al Grupo Alonso. (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.c).

Tabla 3: Balance agregado y ratios de Stock Logistics Transport Valencia S.L.

STOCK LOGISTICS TRANSPORT VALENCIA SL		
2022		
BALANCE AGREGADO	Importe	% sobre total
Activo No Corriente	3.563,00 €	0,22%
Activo Corriente	1.639.036,00 €	99,78%
Realizable	1.338.265,00 €	81,47%
Efectivo	300.771,00 €	18,31%
Patrimonio neto	675.155,00 €	41,10%
Pasivo no corriente	93.125,00 €	5,67%
Pasivo corriente	874.318,00 €	53,23%
Pasivo con Coste	93.125,00 €	5,67%

Sobre activo corriente
81,65%
18,35%

	Importe	% sobre INCN
Ingresos explotación	6.127.717,00 €	
Margen bruto	1.003.903,00 €	16,38%
Resultado ejercicio	466.097,00 €	7,61%

Ratios Liquidez	
Liquidez general	1,87
Tesorería	1,87
Disponibile	0,34
Fondo de maniobra	764.718,00 €
FM / Activo	0,47

Ratios endeudamiento		
Volumen	Endeudamiento	0,59
	Autonomía	0,70
Coste	GF / Ventas	0,0009
Calidad	Temporal	0,90
	Financiero	0,06

Fuente: Elaboración propia a partir de cuentas anuales (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.c)

En cuarto lugar, Star Logisgroup F. Guillen S.L. Fue fundada en 2011, y se dedica al transporte. Tiene 18 empleados, se ubica en Valencia, y pertenece al grupo empresarial F. Guillen. (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.d).

Tabla 4: Balance agregado y ratios de Star Logisgroup F. Guillen S.L.

STAR LOGISGROUP F.GUILLEN SL		
2022		
BALANCE AGREGADO	Importe	% sobre total
Activo No Corriente	600.468,00 €	21,10%
Activo Corriente	2.244.809,00 €	78,90%
Realizable	1.574.202,00 €	55,33%
Efectivo	670.607,00 €	23,57%
Patrimonio neto	181.280,00 €	6,37%
Pasivo no corriente	963.144,00 €	33,85%
Pasivo corriente	1.700.852,00 €	59,78%
Pasivo con Coste	969.144,00 €	34,06%

Sobre activo corriente	
	70,13%
	29,87%

	Importe	% sobre INCN
Ingresos explotación	8.266.840,00 €	
Margen bruto	2.203.598,00 €	26,66%
Resultado ejercicio	147.595,00 €	1,79%

Ratios Liquidez	
Liquidez general	1,32
Tesorería	1,32
Disponible	0,39
Fondo de maniobra	543.957,00 €
FM / Activo	0,24

Ratios endeudamiento		
Volumen	Endeudamiento	0,94
	Autonomía	0,07
Coste	GF / Ventas	0,0055
Calidad	Temporal	0,64
	Financiero	0,05

Fuente: Elaboración propia a partir de cuentas anuales (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.d)

En penúltimo lugar, hemos elegido también a Sigma Logística S.L. Situada en Valencia, y fundada el 2006, consta de 6 empleados. Se dedica al transporte y no pertenece a ningún grupo empresarial. (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.e).

Tabla 5: Balance agregado y ratios de Sigma Logística S.L.

SIGMA LOGISTICA		
2022		
BALANCE AGREGADO	Importe	% sobre total
Activo No Corriente	223.538,00 €	10,69%
Activo Corriente	1.866.833,00 €	89,31%
Realizable	1.416.580,00 €	67,77%
Efectivo	450.253,00 €	21,54%
Patrimonio neto	679.800,00 €	32,52%
Pasivo no corriente	151.981,00 €	7,27%
Pasivo corriente	1.258.590,00 €	60,21%
Pasivo con Coste	151.981,00 €	7,27%

Sobre activo corriente	
	75,88%
	24,12%

	Importe	% sobre INCN
Ingresos explotación	4.152.723,00 €	
Margen bruto	469.907,00 €	11,32%
Resultado ejercicio	113.937,00 €	2,74%

Ratios Liquidez	
Liquidez general	1,48
Tesorería	1,48
Disponibile	0,36
Fondo de maniobra	608.243,00 €
FM / Activo	0,33

Ratios endeudamiento		
Volumen	Endeudamiento	0,67
	Autonomía	0,48
Coste	GF / Ventas	0,0007
Calidad	Temporal	0,89
	Financiero	0,02

Fuente: Elaboración propia a partir de cuentas anuales (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.e)

Por último, hemos elegido a Royal Reefer S.L. Ésta se sitúa en Valencia, con 16 empleados, y dedicada al transporte. Fue fundada en 2016, y pertenece al grupo empresarial F. Guillen. (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.f).

Tabla 6: Balance agregado y ratios de Royal Reefer S.L.

		ROYAL REEFER SL		
		2022		
BALANCE AGREGADO	Importe	% sobre total		
Activo No Corriente	185.389,00 €	14,70%	Sobre activo corriente	
Activo Corriente	1.075.349,00 €	85,30%		
Realizable	1.075.349,00 €	85,30%		100,00%
Efectivo	- €	0,00%		0,00%
Patrimonio neto	481.211,00 €	38,17%		
Pasivo no corriente	111.682,00 €	8,86%		
Pasivo corriente	667.845,00 €	52,97%		
Pasivo con Coste	111.682,00 €	8,86%		

	Importe	% sobre INCN
Ingresos explotación	2.988.106,00 €	
Margen bruto	344.555,00 €	11,53%
Resultado ejercicio	236.253,00 €	7,91%

Ratios Liquidez	
Liquidez general	1,61
Tesorería	1,61
Disponible	0,00
Fondo de maniobra	407.504,00 €
FM / Activo	0,38

Ratios endeudamiento		
Volumen	Endeudamiento	0,62
	Autonomía	0,62
Coste	GF / Ventas	0,0007
Calidad	Temporal	0,86
	Financiero	0,03

Fuente: Elaboración propia a partir de cuentas anuales (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.f)

Con la información de estas seis empresas, hemos elaborado la Tabla 9 con la información referente a la media de las seis empresas en cada ámbito analizado. Mediante los datos obtenidos, realizaremos la comparación con RFL Cargo Logística S.L.

Tabla 7: Medias del sector

	MEDIAS DEL SECTOR
	2022
BALANCE AGREGADO	%
Activo No Corriente	9,82%
Activo Corriente	90,18%
Existencias	0%
Realizable	72,97%
Efectivo	17,21%
Patrimonio neto	22,78%
Pasivo no corriente	9,27%
Pasivo corriente	67,95%
Pasivo con Coste	9,31%

	2022
Ingresos explotación	6.156.765,50 €
Margen bruto (sobre INCN)	16,19%
Resultado ejercicio (sobre INCN)	3,99%

Ratios Liquidez	2022
Liquidez general	1,393
Tesorería	1,393
Disponible	0,254
FM / Activo	0,247

Ratios endeudamiento		2022
Volumen	Endeudamiento	0,772
	Autonomía	0,346
Coste	GF / Ventas	0,002
Calidad	Temporal	0,882
	Financiero	0,025

Fuente: Elaboración propia

4.2.2.- BALANCE

En primer lugar, comenzaremos con el análisis de la cuenta de Balance de 2022, documento el cual detalla la situación patrimonial de la empresa a 31 de diciembre. A través de la documentación obtenida de la empresa, podemos detallar de la siguiente forma el activo, pasivo y patrimonio neto de la empresa.

En cuanto al activo:

Tabla 8: Activo de RFL Cargo Logística S.L en 2022

A) ACTIVO NO CORRIENTE	173.908,18 €
I. Inmovilizado Intangible	1.767,85 €
5. Aplicaciones informáticas	1.767,85 €
Aplicaciones informáticas	1.767,85 €
II. Inmovilizado Material	140.840,33 €
1. Terrenos y construcciones	10.987,51 €
Construcciones	10.987,51 €
2. Instalaciones técnicas y otro inm. material	129.852,82 €
Instalaciones técnicas	17.312,25 €
Otras instalaciones	34.565,10 €
Mobiliario	95.498,04 €
Equipos para procesos de informáticos	10.015,87 €
Amortización acumulada del inmovilizado	- 27.538,44 €
V. Inversiones financieras a L/P	31.300,00 €
5. Otros activos financieros	31.300,00 €
Fianzas constituidas a L/P	31.300,00 €
B) ACTIVO CORRIENTE	2.660.244,12 €
III. Deudores ciales. y otras ctas. a cobrar	2.105.031,82 €
1. Clientes ventas y prestaciones servicios	2.078.347,57 €
b) Clientes ventas y prestación servicios	2.078.347,57 €
Clientes	1.962.411,85 €
Clientes, efectos comerciales a cobrar	115.935,72 €
Clientes de dudoso cobro	107.839,30 €
Deterioro valor créditos	- 107.839,30 €
2. Clientes, empresas del grupo y asociadas	26.684,25 €
Clientes, empresas del grupo	26.684,25 €
IV. Invers. empresas grupo y asociadas a C/P	102,85 €
5. Otros activos financieros	102,85 €
Cuenta corriente con otras empresas del grupo	102,85 €
VI. Periodificaciones a C/P	42.232,95 €
Gastos anticipados	42.232,95 €
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	512.876,50 €
1. Tesorería	512.876,50 €
Bancos e instituciones de crédito	512.876,50 €
TOTAL ACTIVO (A + B)	2.834.152,30 €

Fuente: Elaboración propia a partir de cuentas anuales (Registro Mercantil de España, 2022)

En cuanto al patrimonio neto y el pasivo:

Tabla 9: Patrimonio neto y pasivo de RFL Cargo Logística S.L. en 2022

A) PATRIMONIO NETO	587.534,10 €
A-1) Fondos propios	587.534,10 €
I. Capital	60.000,00 €
1. Capital escriturado	60.000,00 €
Capital social	60.000,00 €
III. Reservas	107.248,40 €
1. Legal y estatutarias	12.000,00 €
Reserva legal	12.000,00 €
2. Otras reservas	95.248,40 €
a) Reservas	95.248,40 €
Reservas voluntarias	95.248,40 €
VII. Resultado del ejercicio	420.285,70 €
Cuenta Pérdidas y Ganancias	420.285,70 €
Resultado del ejercicio	420.285,70 €
C) PASIVO CORRIENTE	2.246.618,20 €
III. Deudas a C/P	- 1.745,67 €
2. Deudas con entidades de crédito	- 2.493,25 €
Deudas a C/P con entidades	- 2.493,25 €
5. Otros pasivos financieros	747,58 €
Partidas pendientes de aplicación	747,58 €
V. Acreedores ciales. y otras ctas. a pagar	2.248.363,87 €
1. Proveedores	1.948.653,99 €
b) Proveedores a C/P	1.948.653,99 €
Proveedores	1.581.533,16 €
Proveedores, efectos comerciales a pagar	367.120,83 €
2. Proveedores, empresas del grupo y asociadas	7.415,60 €
Proveedores, empresas del grupo	7.415,60 €
3. Acreedores varios	46.761,24 €
Acreedores por prestaciones	46.761,24 €
4. Personal (remuneraciones pdtes.de pago)	43.212,85 €
Remuneraciones pendientes de pago	43.212,85 €
5. Pasivos por impuesto corriente	107.301,66 €
Hacienda Pública, acreedora	107.301,66 €
6. Otras deudas con las Admin.Públicas	95.018,53 €
Hacienda Pública, acreedora	77.473,39 €
Organismos de la Seguridad	17.545,14 €
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)	2.834.152,30 €

Fuente: Elaboración propia a partir de cuentas anuales (Registro Mercantil de España, 2022)

Una vez detallado el balance, hemos procedido a simplificarlo para poder realizar el análisis con mayor sencillez, elaborando así la Tabla 12. Para ello, hemos detallado los importes en activo no corriente, activo corriente, subdividido en efectivo, que se trata del dinero que la empresa posee de forma inmediata, y en realizable, que es aquel activo que se espera convertir en efectivo a corto plazo, patrimonio neto, pasivo no corriente, pasivo corriente y pasivo con coste, que es aquel que tiene vinculado gastos financieros. Destacar que, en las subdivisiones del activo corriente no se han incluido las existencias ya que la empresa carece de éstas. Además, se ha detallado el porcentaje de cada importe respecto al total del activo o pasivo, en su defecto.

Tabla 12: Balance agregado de RFL Cargo Logística S.L. de 2022

BALANCE AGREGADO	2022		
	EUROS	% respecto activo/pasivo	
Activo No Corriente	173.908,18 €	6,14%	
Activo Corriente	2.660.244,12 €	93,86%	% respecto activo corriente
Realizable	2.147.367,62 €	75,77%	80,72%
Efectivo	512.876,50 €	18,10%	19,28%
Patrimonio neto	587.534,10 €	20,73%	
Pasivo corriente	2.246.618,20 €	79,27%	
Pasivo con Coste	0 €		

Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a)

Con tal de profundizar en el análisis vertical, además de detallar el balance agregado para facilitar el análisis, hemos calculado las ratios necesarias de liquidez y endeudamiento en la Tabla 13 para poder diagnosticar la situación de la empresa, además de los índices de rotación:

Tabla 10: Ratios de RFL Cargo Logística S.L. de 2022

Ratios Liquidez	2022
Liquidez general	1,18
Tesorería	1,18
Disponibile	0,23
Fondo de maniobra	413.625,92 €
FM / Activo	0,16

Ratios endeudamiento		2022
Volumen	Endeudamiento	0,79
	Autonomía	0,26
Coste		*
Calidad	Temporal	1,00
	Financiero	*

Ratios de rotación de activo		2022
Rotación de activo no corriente		46,74
Rotación de activo corriente		3,06
Rotación del activo		2,87

Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a)

De esta forma, damos paso al análisis vertical del año 2022:

En primer lugar, lo que más destaca es la estructura tan líquida de la empresa. El activo corriente conforma el 93,86% del activo total, y consta básicamente de clientes y de dinero prestado a otra empresa del grupo con un 80,72%, y de tesorería, con un 19,28%. Respecto al activo no corriente, éste es mínimo, ya que las oficinas y el almacén son alquilados, por lo que el grueso del activo no corriente se debe a las estanterías del almacén, al mobiliario de oficina y la fianza de las instalaciones.

Por lo que hace al pasivo, el pasivo corriente representa prácticamente el 79,27% del pasivo y el patrimonio neto, y está constituido básicamente por proveedores. Además, no tiene pasivo no corriente, ya que éste suele tener intereses financieros asociados y por tanto es rechazado por la empresa. En cuanto al patrimonio neto, todo corresponde a fondos propios, y la mayor parte corresponde al resultado del ejercicio del año anterior pendiente de repartir.

Comparando la estructura patrimonial con la de sus competidores, podemos observar cómo sigue los patrones del sector en cuanto al activo, ya que se caracteriza por ser altamente líquido, pudiendo ver que coinciden en que el activo no corriente representa menos de un 10%, y en cuanto al activo corriente, no se hallan existencias, y aproximadamente tres cuartas partes del activo corriente pertenece a realizable, en su gran mayoría, a clientes. El resto, corresponde al activo líquido.

En cuanto a la estructura de pasivo, sí que encontramos diferencias. La capitalización de RFL Cargo Logística S.L. se asemeja a la del sector, ya que se caracteriza porque en torno al 80% del financiamiento es a través de pasivo, de forma que la autonomía por parte de las empresas del sector es baja. En cuanto a la estructura del pasivo, tanto el sector como la empresa analizada tienen un pasivo altamente corriente, pero en el sector sí que hallamos un pasivo no corriente que representa en torno al 10% de la financiación.

Esto se debe a que, al pertenecer al Grupo Alonso, tal y como hemos podido ver tanto en RFL Cargo Logística S.L. como en las empresas analizadas pertenecientes al grupo, el pasivo con coste se busca que sea nulo en medida de lo posible, es por esto que solo Stock Logistics Transport Valencia S.L. lo presenta. Las demás que no pertenecen al Grupo Alonso, sí que presentan pasivo con coste. Por norma general, el pasivo no corriente tiene asociado coste, y es por esto que la empresa analizada no lo presenta, a diferencia del sector.

Centrándonos en el análisis de liquidez, se puede apreciar que la empresa se encuentra en el equilibrio económico-financiero. Esto se debe a que presenta un fondo de maniobra positivo, por lo que aparentemente podrá hacer frente a sus deudas a corto plazo, y además, la ratio de liquidez es superior a 1, por lo que se encuentra en el equilibrio económico-financiero. En cuanto a la ratio de tesorería, es exactamente igual al de liquidez general, y esto se debe a que, al tratarse de una empresa de servicio, ésta carece de existencias, por lo que la ratio es idéntica al de liquidez. Profundizando en el estudio de la liquidez de la empresa, llegamos a la conclusión de que la liquidez de la empresa está totalmente condicionada a la gestión del cobro, ya que es su única vía de generar liquidez rápidamente sin tener que recurrir a dinero prestado por el grupo. Es por esto que, posteriormente, se realizará un análisis de las necesidades operativas de financiación de la empresa con tal de auditar los períodos de cobro y pago son los óptimos y si el fondo de maniobra calculado es el suficiente para hacer frente a los pagos a corto plazo.

En cuanto a la financiación, la empresa se caracteriza por tener un nivel de endeudamiento alto, ya que la financiación de la empresa procede en gran parte del pasivo, lo que provoca que el grado de autonomía de la empresa sea bajo. Tal y como ya podíamos prever analizando la liquidez, el grueso de la financiación de la empresa procede del pasivo corriente, ya que no presenta pasivo no corriente. Esto da lugar a que la calidad temporal de la deuda sea de 1, ya que toda es a corto plazo ya que por política de empresa no se tiene pasivo a largo plazo. Profundizando en el pasivo a corto plazo, podemos observar cómo en su gran mayoría está compuesto por proveedores, y además, ninguna de las partidas tiene costes financieros asociados, por lo que el coste de la deuda es nulo, mejorando así la calidad de la deuda. Por último, destacar que el coste de la deuda y la calidad financiera es nulo, al no poseer pasivo con coste, tal y como hemos visto anteriormente. Por este motivo, en la Tabla 13 aparecen con el símbolo (*).

Comparando estos datos con los de los competidores, en cuanto a las ratios de liquidez, la empresa sigue la tendencia del sector, aunque tiene una posición más arriesgada, dado que la ratio de liquidez general es menor a la de la media de los competidores. Dado a que la ratio de disponible es muy similar, y no hay presencia de existencias, la diferencia reside en la relación del activo corriente entre el pasivo corriente, la cual es más ajustada en la empresa analizada en comparación con el sector, donde la diferencia entre el activo corriente y el pasivo corriente es más holgada. También podemos observar que tiene una posición más arriesgada ya que el fondo de maniobra de RFL

Cargo Logística S.L. entre su activo total es de 0,16, mientras que el del sector es de 0,247.

En cuanto a las ratios de endeudamiento, el volumen de deuda sigue la tendencia de sus competidores, ya que el sector se caracteriza por estar poco capitalizado, y por lo tanto tener un gran volumen de deuda. La diferencia reside en la calidad temporal de la deuda, ya que en RFL Cargo Logística S.L. es toda a corto plazo, mientras que en el sector es el 88,2%, y en la calidad financiera y coste de la deuda, ya que la empresa analizada no posee pasivo con coste, debido a lo explicado anteriormente.

Por último, para finalizar el análisis del balance de 2022, en cuanto a las ratios de rotación del activo, no tiene sentido analizarlos de forma aislada, si no que se estudiará su evolución en el análisis horizontal. Por ahora, únicamente hay que puntualizar que la gran diferencia entre la ratio de rotación del activo no corriente y el corriente se debe a la gran diferencia entre los importes del activo no corriente y el corriente.

Una vez realizado el análisis vertical, procedemos a realizar el análisis horizontal. Para ello, al igual que anteriormente, hemos agrupado los balances y calculado las ratios.

Simplificando los balances de cada año, se han obtenido los siguientes balances agregados:

Tabla 11: Balances agregados de RFL Cargo Logística S.L. de 2019-2022

BALANCE AGREGADO	2022		
	EUROS	% respecto activo/pasivo	
Activo No Corriente	173.908,18 €	6,14%	
Activo Corriente	2.660.244,12 €	93,86%	% respecto activo corriente
Realizable	2.147.367,62 €	75,77%	80,72%
Efectivo	512.876,50 €	18,10%	19,28%
Patrimonio neto	587.534,10 €	20,73%	
Pasivo corriente	2.246.618,20 €	79,27%	
Pasivo con Coste	0 €		

BALANCE AGREGADO	2021		
	EUROS	% respecto activo/pasivo	
Activo No Corriente	83.062,61 €	3,91%	
Activo Corriente	2.042.247,11 €	96,09%	% respecto activo corriente
Realizable	1.672.976,73 €	78,72%	81,92%
Efectivo	369.270,38 €	17,37%	18,08%
Patrimonio neto	317.248,40 €	14,93%	
Pasivo corriente	1.808.061,32 €	85,07%	
Pasivo con Coste	0 €		

BALANCE AGREGADO	2020		
	EUROS	% respecto activo/pasivo	
Activo No Corriente	59.381,63 €	0,04 €	
Activo Corriente	1.410.420,66 €	0,96 €	% respecto activo corriente
Realizable	1.014.000,29 €	81%	71,89%
Efectivo	396.420,37 €	19%	28,11%
Patrimonio neto	353.595,76 €	24%	
Pasivo corriente	1.116.206,53 €	76%	
Pasivo con Coste	0 €		

BALANCE AGREGADO	2019		
	EUROS	% respecto activo/pasivo	
Activo No Corriente	32.265,92 €	2,47%	
Activo Corriente	1.275.097,82 €	97,53%	% respecto activo corriente
Realizable	1.142.331,87 €	87,38%	89,59%
Efectivo	132.765,95 €	10,16%	10,41%
Patrimonio neto	299.661,54 €	22,92%	
Pasivo corriente	1.007.702,20 €	77,08%	
Pasivo con Coste	0 €		

Fuente: Elaboración propia a partir de cuentas anuales (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.g)

Por otro lado, al igual que en análisis vertical, se ha procedido a realizar el cálculo de las mismas ratios en los años 2021, 2020 y 2019:

Tabla 15: Ratios de RFL Cargo Logística S.L. de 2019-2022

Ratios Liquidez	2022	2021	2020	2019
Liquidez general	1,18	1,13	1,26	1,27
Tesorería	1,18	1,13	1,26	1,27
Disponible	0,23	0,20	0,36	0,13
Fondo de maniobra	413.625,92 €	234.185,79 €	294.214,13 €	267.395,62 €
FM / Activo	0,16	0,11	0,14	0,21

Ratios endeudamiento	2022	2021	2020	2019
Volumen Endeudamiento	0,79	0,85	0,76 €	0,77
Autonomía	0,26	0,18	0,32 €	0,30
Coste	*	*	*	*
Calidad Temporal	1,00	1,00	1,00	1,00
Financiero	*	*	*	*

Ratios de rotación de activo	2022	2021	2020	2019
Rotación de activo no corriente	46,74	68,67	71,09	148,06
Rotación de activo corriente	3,06	2,79	2,99	3,75
Rotación del activo	2,87	2,68	2,87	3,65

Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a)

Para realizar el análisis de la evolución de la liquidez y financiación de la empresa, lo analizaremos en su conjunto, profundizando así en los casos que haya habido un cambio de estructura o en alguno de los ratios.

Respecto a la evolución de 2019 a 2020, podemos observar como la estructura permanece prácticamente constante, donde solo destaca la variación de la ratio de disponibilidad. Sin embargo, esto no tiene por qué significar un cambio en la estructura de la empresa, ya que la ratio corresponde al 31 de diciembre de cada año, por lo que puede haber sido algo puntual. Para corroborar un cambio en la estructura, debería prolongarse en el tiempo.

Llegado el 2021, hay un cambio en la estructura, ya que la empresa, pese a estar en equilibrio con un fondo de maniobra positivo, pasa a ser menos líquida. Además, pasa a estar más endeudada y, por lo tanto, a ser menos autónoma. Analizando los ratios y balance, podemos observar que este cambio no se debe a un cambio en la estructura del activo, si no del pasivo y patrimonio neto. Esto se debe a que el patrimonio neto pasa de ser de un 24% a un 15%. Este hecho se debe a que, debido a la pandemia ocasionada por el COVID y a la incertidumbre que ésta provocó, el reparto de dividendos fue menor y parte de éste se llevó a reservas. (Haizea Martín, 2024). Es en 2021 cuando hay un cambio brusco en las reservas voluntarias ya que, pasado el período de incertidumbre, éstas se reparten entre los socios, y por lo tanto la autonomía se minora y el endeudamiento aumenta.

Por último, nos centraremos en la evolución de 2021 a 2022. En 2021 la empresa partía del equilibrio financiero, y la política empleada ha llevado a la empresa a mantenerse en dicho equilibrio, pero en una posición menos arriesgada. Ha conseguido mejorar su liquidez y su autonomía. Esto se ha conseguido debido a la mejora del endeudamiento de la empresa, ya que, gracias al reparto parcial del resultado del ejercicio de 2021 a reservas voluntarias, sumado al resultado de 2022, ha conseguido aumentar su patrimonio neto hasta llegar a formar más del 20% de la financiación de la empresa. De esta forma, se consigue una estructura intermedia entre la que tenía en 2020 y la del 2021. Cabe destacar también que la política de poseer únicamente pasivo a corto plazo y sin coste financiero se ha mantenido a lo largo de los años.

En cuanto al análisis horizontal de la rotación del activo, el decrecimiento de la rotación del activo no corriente a lo largo de los años viene dada por los grandes crecimientos del inmovilizado respecto al año anterior, de forma que eso se ve reflejado en una menor rotación del activo. Estos crecimientos han sido provocados por la compra de mobiliario y estanterías para el almacén. Por lo que hace a la rotación del activo corriente, está ha ido decreciendo hasta 2021 debido a que el activo corriente ha aumentado más en proporción que las ventas, por lo que éste ha dejado de ser igual de productivo. No es hasta 2022 que este hecho se revierte.

Pese a los grandes cambios en la rotación del activo no corriente, éstos tienen un efecto mucho menor al de los cambios de la rotación del activo corriente, ya que éste representa casi toda la totalidad del activo. Es por esto por lo que hasta 2022 no se

consigue revertir el decrecimiento de la rotación del activo total, y es gracias a la mejora en la rotación del activo corriente.

Por último, para dar por finalizado el análisis horizontal del balance, realizaremos y estudiaremos el estado de origen y aplicación de fondos. En éste se detalla los fondos obtenidos durante el año y cómo han sido invertidos, pudiendo así conocer la política de inversión-financiación llevada a cabo por la empresa.

Para ello, en un primer lugar añadiremos a los balances agregados de 2022 y 2021 las fuentes de autofinanciación, es decir, la amortización acumulada de cada año y el beneficio de 2022 pendiente de repartir. Con tal de incluir estas nuevas partidas, se deberá sumar las amortizaciones acumuladas al activo no corriente, y se deberá restar del patrimonio neto del 2022 el beneficio a repartir. De esta forma, se confeccionaría de la siguiente manera:

Tabla 16: Balance previo a EOAF de RFL Cargo Logística S.L. de 2021-2022.

EOAF	2022	2021		2022	2021
Activo No Corriente	201.446,62 €	94.910,19 €	Patrimonio neto	167.248,40 €	317.248,40 €
Realizable	2.147.367,62 €	1.672.976,73 €	Pasivo corriente	2.246.618,20 €	1.808.061,32 €
Efectivo	512.876,50 €	369.270,38 €	Amortizacion Ac	27.538,44 €	11.847,58 €
			Beneficio	420.285,70 €	

Fuente: Elaboración propia

Posteriormente, procedemos a calcular las variaciones de un año a otro para conocer como han variado las partidas:

Tabla 17: Variaciones en el balance de RFL Cargo Logística S.L. de 2021-2022.

Variaciones			
Activo No Corriente	106.536,43 €	Patrimonio neto	- 150.000,00 €
Realizable	474.390,89 €	Pasivo corriente	438.556,88 €
Efectivo	143.606,12 €	Amortizacion Ac	15.690,86 €
		Beneficio	420.285,70 €

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, procedemos a la elaboración del estado de origen y aplicación de fondos. Para ello, aquellas variaciones positivas de activo y negativas de patrimonio neto y pasivo formarán las aplicaciones de fondos, es decir, las inversiones, mientras que las variaciones positivas de patrimonio neto y pasivo y las negativas de activo serán orígenes de fondos, es decir, las fuentes de financiación.

Tabla 18: EOAF de RFL Cargo Logística S.L. de 2021-2022

		Aplicaciones	Orígenes			
Activo no corriente	12,18%	106.536,43 €	15.690,86 €	1,79%	Amort. Acum.	Largo plazo
Patrimonio neto	17,15%	150.000,00 €	420.285,70 €	48,06%	Beneficio	
Realizable	54,25%	474.390,89 €	438.556,88 €	50,15%	Pasivo corriente	Corto plazo
Efectivo	16,42%	143.606,12 €				
Total		874.533,44 €	874.533,44 €			

Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a)

Analizando la Tabla 18, podemos observar cómo los causantes de aumentar el fondo de maniobra son la amortización acumulada, el beneficio, el realizable y el efectivo, mientras que los causantes de disminuirlo son el activo no corriente, el patrimonio neto y el pasivo corriente, provocando un aumento en cómputo general del fondo de maniobra 179.440,13€. Dicho esto, procedemos al análisis de la gestión patrimonial realizada en 2022:

En primer lugar, con tal de analizar la política de inversión-financiación, trataremos las fuentes de financiación. Principalmente son dos, y la mayor de ellas es el pasivo corriente con un 50,15% sobre el total de la financiación. Dicho aumento ha sido debido mayoritariamente por un aumento de acreedores comerciales, en concreto, de los proveedores. En segundo lugar, con un 48,06%, se encuentra el beneficio generado, también conocido como autofinanciación de enriquecimiento. Por último, se sitúa de forma residual las amortizaciones acumuladas, denominadas como autofinanciación de mantenimiento.

Por otro lado, respecto a las aplicaciones de esos fondos, es decir, las inversiones, destaca en primer lugar con un 54,25% el realizable, aumento provocado principalmente por el incremento de las partidas de clientes. Por otro lado, con un 17,15%, se encuentra el patrimonio neto. Esto se debe a que 150.000€ del beneficio del año 2021 fueron repartidos en forma de dividendos, lo que ha provocado la minoración del patrimonio neto (sin tener en cuenta el beneficio de 2022). En tercer lugar, el efectivo, con un 16,42% originado en el aumento de la tesorería, y por último el activo no corriente, donde se han destinado los fondos a la compra de estanterías y mobiliario, por lo que se trata de inversión productiva.

Una vez claro cómo se han llevado a cabo las inversiones, cabe saber la relación entre los orígenes a corto plazo y largo plazo, con las aplicaciones a corto y largo plazo. En primer lugar, las aplicaciones a corto plazo son el realizable y el efectivo, y el resto a largo plazo, y en el caso de los orígenes, solo el pasivo corriente es a corto plazo, mientras que los otros elementos son a largo. Analizando como se ha llevado a cabo, la situación es ideal, ya que los orígenes a largo plazo (49,85%) son los suficientes para financiar la totalidad de las aplicaciones a largo plazo (29,33%), y por lo tanto el sobrante estará destinado a financiar aplicaciones a corto plazo, en concreto, el 20,52% (corresponde a la resta de 49,85%-29,33%) de éstas, provocando así un incremento del

fondo de maniobra del 20,52% de la totalidad de la financiación o inversión, es decir, de un 179.440,13€.

Por último, se trata de una política de inversión-financiación equilibrada, ya que aumenta el fondo de maniobra y mantiene a la empresa con un fondo de maniobra positivo, pero sin que éste sea superior al pasivo corriente, evitando así posibles problemas de ociosidad de recursos.

A continuación, analizaremos de una forma más simplificada el EOAF del 2020-2021 y 2019-2020. En primer lugar, el del 2020-2021, que al igual que en el análisis anterior, prepararemos en primer lugar el balance agregado para el EOAF, posteriormente calcularemos las variaciones, y por último elaboraremos el EOAF, de forma que formaríamos las siguientes tres tablas, respectivamente a los pasos comentados:

Tabla 12: EOAF de RFL Cargo Logística S.L. de 2020-2021

EOAF	2021	2020		2021	2020
Activo No Corriente	94.910,19 €	64.363,13 €	Patrimonio neto	101.595,76 €	353.595,76 €
Realizable	1.672.976,73 €	1.014.000,29 €	Pasivo corriente	1.808.061,32 €	1.116.206,53 €
Efectivo	369.270,38 €	396.420,37 €	Amortizacion Ac	11.847,58 €	4.981,50 €
			Beneficio	215.652,64 €	

Variaciones			
Activo No Corriente	30.547,06 €	Patrimonio neto	- 252.000,00 €
Realizable	658.976,44 €	Pasivo corriente	691.854,79 €
Efectivo	- 27.149,99 €	Amortizacion Ac	6.866,08 €
		Beneficio	215.652,64 €

		Aplicaciones	Orígenes			
Activo no corriente	3,24%	30.547,06 €	6.866,08 €	0,73%	Amort Acum	Largo plazo
Patrimonio neto	26,77%	252.000,00 €	215.652,64 €	22,90%	Beneficio	
Realizable	69,99%	658.976,44 €	691.854,79 €	73,48%	Pasivo corriente	Corto plazo
			27.149,99 €	2,88%	Efectivo	
		941.523,50 €	941.523,50 €			

Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a)

En este caso, los causantes de aumentar el fondo de maniobra son el realizable, el beneficio y la amortización acumulada, mientras que el resto de las partidas lo disminuyen, dando como resultado una disminución del fondo de maniobra de - 60.028,34 €.

A través de la tabla, podemos observar cómo las principales fuentes de financiación son la autofinanciación de enriquecimiento y, en primer lugar, el pasivo corriente, principalmente por los proveedores. Estas fuentes se han destinado principalmente en

realizable, concretamente en los clientes, y en segundo lugar en repartir 252 mil euros del beneficio del 2020 en dividendos.

En cuanto a cómo se han financiado las inversiones a largo y corto plazo, las aplicaciones a largo plazo son mayores que los orígenes a largo plazo, por lo que parte de las inversiones a largo plazo se están financiando con pasivo a corto plazo, dando lugar así a una disminución del fondo de maniobra de -60.028,34 €.

Teniendo todo lo comentado en cuenta, la empresa ha conseguido mantenerse en el equilibrio económico-financiero, pero se ha reducido el fondo de maniobra respecto al del año pasado, ya que se ha llevado a cabo una política de inversión-financiación arriesgada.

Por otro lado, en cuanto al EOAF de 2019-2020:

Tabla 20: EOAF de RFL Cargo Logística S.L. de 2019-2020

EOAF	2020	2019		2020	2019
Activo No Corriente	64.363,13 €	32.731,69 €	Patrimonio neto	197.661,54 €	299.661,54 €
Realizable	1.014.000,29 €	1.142.331,87 €	Pasivo corriente	1.116.206,53 €	1.007.702,20 €
Efectivo	396.420,37 €	132.765,95 €	Amortizacion Ac	4.981,50 €	465,77 €
			Beneficio	155.934,22 €	

Variaciones			
Activo No Corriente	31.631,44 €	Patrimonio neto	- 102.000,00 €
Realizable	- 128.331,58 €	Pasivo corriente	108.504,33 €
Efectivo	263.654,42 €	Amortizacion Ac	4.515,73 €
		Beneficio	155.934,22 €

		Aplicaciones	Orígenes			
Activo no corriente	7,96%	31.631,44 €	4.515,73 €	1,14%	Amort Acum	Largo plazo
Patrimonio neto	25,67%	102.000,00 €	155.934,22 €	39,25%	Beneficio	
Efectivo	66,36%	263.654,42 €	108.504,33 €	27,31%	Pasivo corriente	Corto plazo
			128.331,58 €	32,30%	Realizable	
		397.285,86 €	397.285,86 €			

Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a)

En este caso, las partidas las cuales han provocado un aumento del fondo de maniobra son la amortización acumulada, el beneficio y el efectivo, mientras que el resto han provocado una disminución de éste. En cómputo general, han ocasionado un aumento del fondo de maniobra de 26.818,51 €.

En cuanto a cómo se ha financiado la empresa, las principales fuentes han sido el beneficio en primer lugar, seguido de la disminución del realizable, provocado por la disminución del dinero prestado por parte de Reefer & Food Logistics S.L., y por el

aumento del pasivo corriente, principalmente en proveedores. Dichas fuentes han sido principalmente destinadas al aumento del efectivo de la empresa, seguido del reparto de 102 mil euros del beneficio de 2019 en forma de dividendos, y por último lugar, en la inversión productiva, es decir, en inmovilizado, principalmente en estanterías para el almacén.

Por último, en esta ocasión las inversiones a largo plazo han podido ser financiadas en su totalidad por financiación a largo plazo, por lo que el resto de financiación a largo plazo ha sido destinado en inversiones a corto plazo, provocando así un aumento de 26.818,51 € del fondo de maniobra. De esta forma, la política de inversión-financiación mantiene la empresa en el fondo de equilibrio aumentando además el fondo de maniobra.

Por último, analizaremos el EOAF de 2019 hasta 2022, para ver cómo ha sido la gestión de la empresa en la totalidad de los 4 años analizados:

Tabla 21: EOAF de RFL Cargo Logística S.L. de 2019-2022

EOAF	2022	2019		2022	2019
Activo No Corriente	201.446,62 €	32.731,69 €	Patrimonio neto	167.248,40 €	299.661,54 €
Realizable	2.147.367,62 €	1.142.331,87 €	Pasivo corriente	2.246.618,20 €	1.007.702,20 €
Efectivo	512.876,50 €	132.765,95 €	Amortizacion Ac	27.538,44 €	465,77 €
			Beneficio	420.285,70 €	

Variaciones			
Activo No Corriente	168.714,93 €	Patrimonio neto	- 132.413,14 €
Realizable	1.005.035,75 €	Pasivo corriente	1.238.916,00 €
Efectivo	380.110,55 €	Amortizacion Ac	27.072,67 €
		Beneficio	420.285,70 €

		Aplicaciones	Orígenes			
Activo no corriente	10,01%	168.714,93 €	27.072,67 €	1,61%	Amort Acum	Largo plazo
Patrimonio neto	7,85%	132.413,14 €	420.285,70 €	24,92%	Beneficio	
Efectivo	22,54%	380.110,55 €	1.238.916,00 €	73,47%	Pasivo corriente	Corto plazo
Realizable	59,60%	1.005.035,75 €				
		1.686.274,37 €	1.686.274,37 €			

Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a)

Por último, analizaremos la evolución de la situación patrimonial de la empresa del 2019 hasta el 2022.

En primer lugar, las partidas que han provocado que el fondo de maniobra aumente son, de mayor a menor, el realizable, el beneficio generado en 2022, el efectivo y la amortización acumulada. En cuanto a las partidas que lo han disminuido, han sido el pasivo corriente, el activo no corriente y el patrimonio neto.

Analizando como se ha financiado la empresa, destaca que la mayor fuente de financiación es el pasivo corriente, y concretamente lo podemos detectar con el incremento de las partidas de proveedores de 2022 respecto a las 2019. Por otro lado, también se sitúa el autofinanciamiento de enriquecimiento generado durante el ejercicio, independientemente de cómo se vaya a gestionar ese beneficio al año siguiente. Cabe destacar también la autofinanciación de mantenimiento, que pese a ser casi imperceptible respecto al total, destacamos que en el 2019 era prácticamente nula, y en 2022 es de más de 27 mil euros. Con esto podemos detectar que la empresa ha empezado a invertir en inmovilizado.

Por otro lado, en cuanto a las inversiones de la empresa, la principal ha sido en realizable, y analizando los balances, concretamente en los clientes, que han experimentado un gran crecimiento respecto a 2019. En consecuencia, en segundo lugar, se encuentra el efectivo, ya que este es generado principalmente a través de los clientes. Además, tal y como preveíamos analizando las fuentes de financiamiento, la empresa ha invertido también en activo no corriente. Esto se debe al alquiler del almacén, que ha provocado que se invierta en el mobiliario y equipamiento necesario para el funcionamiento de éste. En última estancia, se sitúa el patrimonio neto, debido al reparto de dividendos.

En cómputo general, los orígenes a largo plazo han sido mayores a las aplicaciones a largo plazo, por lo que parte de éstas han sido utilizados para financiar inversiones a corto plazo, por lo que el fondo de maniobra se ha visto incrementado respecto al del 2019.

Con todo lo comentado, podemos observar como el fondo de maniobra ha aumentado en 146.230,30€ respecto al de 2019. Pese a esto, tal y como podemos ver en la evolución de las ratios de liquidez respecto a 2019, la liquidez general de la empresa es menor. Es decir, pese a aumentar el fondo de maniobra, la empresa posee menor liquidez. Esto se debe a que el incremento del fondo de maniobra se ha ocasionado debido al crecimiento del activo de la empresa, pero no porque se estén aplicando políticas de inversión-financiación que busquen mejorar la liquidez. Todo lo contrario, tal y como hemos podido ver anteriormente, la empresa trata de tener el menor activo ocioso posible, aunque esto la sitúe en una situación más arriesgada. Aun así, la empresa se mantiene en el equilibrio económico-financiero, el cual es uno de sus objetivos a la hora de establecer las políticas.

4.2.3- CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Una vez finalizado el análisis vertical y horizontal patrimonial, se da lugar al estudio de la cuenta de pérdidas y ganancias de la empresa, documento en el cual se detallan los ingresos y gastos relacionados con la actividad de la empresa. A través de la documentación obtenida de la empresa, se ha elaborado la Tabla 22:

Tabla 22: Cuenta de Pérdidas y Ganancias de RFL Cargo Logística de 2022

1. Importe neto de la cifra de negocios	8.128.738,32 €
b) Prestaciones de servicios	8.128.738,32 €
Prestaciones de servicios	8.128.738,32 €
4. Aprovisionamientos	- 6.528.525,89 €
b) Consumo materias primas y otras mat.	- 30.222,50 €
Compras de otros aprovisionamientos	- 30.222,50 €
c) Trabajos realizados por otras empresas	- 6.498.303,39 €
Trabajos realizados por otras empresas	- 6.498.303,39 €
6. Gastos de personal	- 520.894,56 €
a) Sueldos, salarios y asimilados	- 430.786,91 €
Sueldos y salarios	- 430.786,91 €
b) Cargas sociales	- 90.107,65 €
Seguridad Social a cargo de la empresa	- 90.107,65 €
7. Otros gastos de explotación	- 506.931,73 €
a) Servicios exteriores	- 511.329,28 €
Arrendamientos y cánones	- 310.325,24 €
Reparaciones y conservación	- 40.280,46 €
Servicios de profesionales	- 57.968,22 €
Primas de seguros	- 21.227,50 €
Servicios bancarios y similares	- 1.281,49 €
Publicidad, propaganda y representación	- 6.950,00 €
Suministros	- 25.819,83 €
Otros servicios	- 47.476,54 €
b) Tributos	- 3.386,56 €
Otros tributos	- 2.756,06 €
Ajustes positivos en la imposición	- 630,50 €
c) Pérdidas, deterioro operaciones comerciales	7.784,11 €
Pérdidas por deterioro créditos	- 13.206,94 €
Reversión deterioro crédito	20.991,05 €
8. Amortización del inmovilizado	- 15.690,86 €
Amortización del inmovilizado	- 15.690,86 €
13. Otros resultados	3.122,46 €
Gastos excepcionales	- 90,15 €
Ingresos excepcionales	3.212,61 €
A.1) Resultado explotación (del 1 al 13)	559.817,74 €
14. Ingresos financieros	563,19 €
b) De valores negociables y otros inst. financieras	563,19 €
b2) De terceros	563,19 €
Otros ingresos financieros	563,19 €
A.2) Resultado financiero (14+15+16+17+18+19)	563,19 €
A.3) Resultado antes de impuestos (A.1+A.2)	560.380,93 €
20. Impuestos sobre beneficios	- 140.095,23 €
Impuesto sobre beneficios	- 140.095,23 €
A.4) Res. ejer. proc.op.continuadas (A.3+20)	420.285,70 €
A.5) Resultado del ejercicio (A.4 + 21)	420.285,70 €

Fuente: Elaboración propia a través de cuentas anuales (Registro Mercantil de España, 2022)

Para realizar el análisis, procederemos con la misma estructura que en con la cuenta de balance: en primer lugar, un análisis vertical del año 2022, y posteriormente uno horizontal desde el año 2019, inclusive, al 2022.

En primer lugar, con tal de tener una imagen más clara de los ingresos y costes generados por la actividad, hemos detallado la cuenta de pérdidas y ganancias de la siguiente forma:

Tabla 13: Pérdidas y Ganancias agregado de RFL Cargo Logística S.L. de 2022

	Importe	% Sobre Ventas
Ventas	8.128.738,32	100,00%
Coste de ventas	-6.528.525,89	80,31%
Margen Bruto	1.600.212,43	19,69%
Gastos de explotación	-506.931,73	6,24%
VAB	1.093.280,70	13,45%
Gastos de personal	-520.894,56	6,41%
EBIDTA	572.386,14	7,04%
Amortizaciones y deterioro	-12.568,40	0,15%
BAII	559.817,74	6,89%
Resultado financiero	563,19	0,01%
BAI	560.380,93	6,89%
IS	-140.095,23	1,72%
Resultado Ejercicio	420.285,70	5,17%

Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a)

En primer lugar, podemos observar cómo destaca el bajo porcentaje de resultado obtenido respecto al total de las ventas. Esto se debe a que la empresa analizada se encuentra en el sector de los servicios, y además, haciendo un papel de intermediario entre autónomo o empresa transportista, al no disponer de flota propia de camiones, por lo que el valor añadido es bajo. Posteriormente se comparará este dato con el del sector para conocer si va en consonancia, pero el bajo porcentaje se debe al bajo valor añadido que ofrece la empresa.

En cuanto a la estructura de costes, predominan los aprovisionamientos por encima de todos los costes. Éstos se tratan de costes variables, ya que aumentan o disminuyen en función de las ventas, por lo que la estructura de costes es flexible, con un 80,31% de costes variables, y el resto fijos. Como ventaja, pese a ocasionar un margen bruto reducido, cabe la posibilidad de realizar ajustes en la estructura modificando proveedores, ya que, si los costes fijos fueran los que predominaran, la estructura sería mucho más rígida y complicada de cambiar. Como desventaja, es que da lugar a un margen bruto bajo, del 19,69%.

También destacan los costes de explotación, donde resaltan claramente los alquileres del almacén y la oficina. Éstos, juntos los demás costes de explotación, dan lugar a un

VAB de 13,45%, es decir, la empresa ha generado una renta a repartir entre los agentes que han participado en la actividad de 1.093.280,70€.

Como segundo coste más destacable, se encuentran los sueldos y salarios. Esto se debe a que, al ser una empresa de servicios, el principal activo para generar valor son los empleados. Estos costes, junto a los de la seguridad social, resultan en un EBIDTA del 7,04%. Mediante éste podemos determinar la sostenibilidad a largo plazo de la empresa, por lo que, si la empresa decidiera empezar a trabajar con pasivo con coste financiero, se entiende que debería hacer frente a unos intereses que consideramos normales de entre un 3%-5% sobre ventas. Por lo que, en ese caso, la empresa podría hacerles frente, pero de forma ajustada.

Para finalizar, en cuanto al resultado financiero, éste es insignificante, ya que la empresa no tiene gastos financieros ni productos que le propicien ingresos financieros, tan solo los correspondientes a bonificaciones por pago por confirming.

En cuanto a la presión fiscal es la normal, de un 25% correspondiente al impuesto de sociedades, dando lugar así a un resultado del ejercicio de 420.285,70€.

Por último, comparando la estructura de costes con la de sus competidores directos, podemos observar cómo, a pesar de tener características similares a las de las empresas comparables, la empresa es capaz de generar una mayor renta, y podemos observarlo en el INCN, el cual es superior a la media del sector.

No obstante, la importancia reside en qué margen se obtiene una vez minorado el INCN con los costes directos relacionados con la actividad, y qué beneficio se obtiene una vez restados los costes de estructura y los impuestos. En este ámbito, la empresa sigue la tendencia del sector, ya que presenta un margen bruto similar al del sector, y un resultado del ejercicio bajo en relación con el INCN, debido a que el sector es de poco valor añadido.

Sin embargo, tanto el margen bruto como el resultado del ejercicio, ambos en función del INCN, es levemente mayor al del sector. Es decir, que con una estructura de costes similar a la del sector, la empresa es capaz de generar un mayor margen bruto, y que éste se traslade en un mayor resultado del ejercicio, dando lugar a que la empresa se sitúe en una posición levemente mejor a la de sus competidores directos.

Una vez estudiado el desglose de la cuenta de pérdidas y ganancias, con tal de finalizar el análisis vertical, analizaremos la rentabilidad económica y financiera de la empresa:

Tabla 24: Ratios de rentabilidad de RFL Cargo Logística de 2022

	Ratios rentabilidad económica y financiera
Rotación de activos	2,8681
Margen de ventas	0,0689
ROA	0,1975
Activo/Fondos propios	4,8238
BAI/BAII	1,0010
Apalancamiento financiero	4,8287
ROE	0,7153
Efecto fiscal	0,7500

Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a)

Procediendo con el análisis, en primer lugar, en cuanto al ROA, viene dada principalmente por la rotación del activo, ya que el margen de ventas es relativamente bajo. Esto va en concordancia con el sector en el que se sitúa, por lo que, debido al bajo margen de ventas, la empresa basará su estrategia de ventas en aumentar la rotación de activos, es decir, o bien vender más con el mismo activo, o manteniendo las ventas reduciendo el activo.

En cuanto al ROE, es decir, a la rentabilidad que obtendremos si invertimos en la empresa, es atractiva para un posible inversor, ya que ofrece una rentabilidad mayor a la del mercado, tomando el IBEX como referencia, y también a la deuda pública. Esto se debe al elevado resultado del ejercicio en función de los fondos propios de la empresa. Pese a esto, a menos que cambiase la estrategia empresarial, no nos centraremos en la posible entrada de inversores ya que no se está buscando ni vender parte de las participaciones ni aumentar el capital social vigente.

Por último, en cuanto al apalancamiento financiero, podemos ver que sí tiene un gran efecto, ya que es del 4,83. Es decir, un aumento de la deuda provoca un aumento mucho mayor del ROE.

Una vez realizado el análisis vertical, procedemos con el análisis horizontal respecto a los 4 años. Para ello, hemos calculado las ratios de expansión de año a año, para ver cómo ha evolucionado la empresa:

Tabla 14: Ratios de expansión de RFL Cargo Logística de 2019-2022

	2022	% Sobre Ventas	2021	% Sobre Ventas	Ratios de expansión 21-22
Ventas	8.128.738,32	100,00%	5.703.746,31	100,00%	1,425
Coste de ventas	-6.528.525,89	80,31%	-4.554.944,76	79,86%	
Margen Bruto	1.600.212,43	19,69%	1.148.801,55	20,14%	1,393
Gastos de explotación	-506.931,73	6,24%	-421.693,50	7,39%	
VAB	1.093.280,70	13,45%	727.108,05	12,75%	1,504
Gastos de personal	-520.894,56	6,41%	-439.945,64	7,71%	
EBIDTA	572.386,14	7,04%	287.162,41	5,03%	1,993
Amortizaciones y deterioro	-12.568,40	0,15%	-5.160,24	0,09%	
BAII	559.817,74	6,89%	282.002,17	4,94%	1,985
Resultado financiero	563,19	0,01%	254,69	0,00%	
BAI	560.380,93	6,89%	282.256,86	4,95%	1,985
IS	-140.095,23	1,72%	-66.604,22	1,17%	
Resultado Ejercicio	420.285,70	5,17%	215.652,64	3,78%	1,949

	2021	% Sobre Ventas	2020	% Sobre Ventas	Ratios de expansión 20-21
Ventas	5.703.746,31	100,00%	4.221.152,56	100,00%	1,351
Coste de ventas	-4.554.944,76	79,86%	-3.349.196,79	79,34%	
Margen Bruto	1.148.801,55	20,14%	871.955,77	20,66%	1,317
Gastos de explotación	-421.693,50	7,39%	-334.220,24	7,92%	
VAB	727.108,05	12,75%	537.735,53	12,74%	1,352
Gastos de personal	-439.945,64	7,71%	-333.895,34	7,91%	
EBIDTA	287.162,41	5,03%	203.840,19	4,83%	1,409
Amortizaciones y deterioro	-5.160,24	0,09%	934,55	0,02%	
BAII	282.002,17	4,94%	204.774,74	4,85%	1,377
Resultado financiero	254,69	0,00%	137,56	0,00%	
BAI	282.256,86	4,95%	204.912,30	4,85%	1,377
IS	-66.604,22	1,17%	-48.978,08	1,16%	
Resultado Ejercicio	215.652,64	3,78%	155.934,22	3,69%	1,383

	2020	% Sobre Ventas	2019	% Sobre Ventas	Ratios de expansión 19-20
Ventas	4.221.152,56	100,00%	4.777.252,29	100,00%	0,884
Coste de ventas	-3.349.196,79	79,34%	-4.075.736,17	85,32%	
Margen Bruto	871.955,77	20,66%	701.516,12	14,68%	1,243
Gastos de explotación	-334.220,24	7,92%	-171.060,50	3,58%	
VAB	537.735,53	12,74%	530.455,62	11,10%	1,014
Gastos de personal	-333.895,34	7,91%	-281.269,75	5,89%	
EBIDTA	203.840,19	4,83%	249.185,87	5,22%	0,818
Amortizaciones y deterioro	934,55	0,02%	18.202,96	0,38%	
BAII	204.774,74	4,85%	267.388,83	5,60%	0,766
Resultado financiero	137,56	0,00%	157,34	0,00%	
BAI	204.912,30	4,85%	267.546,17	5,60%	0,766
IS	-48.978,08	1,16%	-66.886,54	1,40%	
Resultado Ejercicio	155.934,22	3,69%	200.659,63	4,20%	0,777

Fuente: Elaboración propia a partir de cuentas anuales (Informa D&B y Bureau van Dijk, 2022.g)

Previo al análisis, destacar que los ratios de expansión se han calculado dividiendo el importe relacionado con cada concepto de un año con el importe del año anterior.

En primer lugar, podemos ver que, salvo en 2020 donde las ventas son menores respecto del año anterior debido a los efectos de la pandemia, las ventas se encuentran en continua expansión y crecimiento.

En el caso del 2020, pese a la mejora en los costes de venta y por tanto el margen bruto, el empeoramiento de las ventas y la subida de todos los demás costes fijos ocasionó que el resultado del ejercicio fuese un 77,77% del resultado obtenido en el año anterior.

Por lo que hace al 2021, los costes de venta y los costes fijos se mantienen en la misma proporción respecto a las ventas que el año pasado, por lo que el resultado del ejercicio aumenta un 138% respecto al del año pasado, pero se debe al aumento de las ventas, ya que el resultado del ejercicio en proporción a las ventas es muy similar al del año pasado.

Por último, en el año 2022 ha habido una evolución muy positiva respecto al año anterior. Esto se ha debido a que se ha conseguido aumentar las ventas en un 142,5%, manteniendo prácticamente idéntica la proporción de los costes de ventas respecto a las ventas en comparación con el año pasado. El factor diferencial es que el aumento de las ventas no ha provocado un aumento proporcional de los costes fijos, si no que el aumento de éstos ha sido menor, en concreto los gastos de explotación y los de personal, que son los que más destacan como costes fijos en la empresa. Esto ha provocado que el resultado del ejercicio respecto al año anterior sea prácticamente el doble, concretamente ha aumentado en un 195%, y en proporción de las ventas ha pasado de ser un 3,78% a un 5,17%.

También cabe destacar el aumento de las ventas necesarias con tal de cubrir todos los costes generados, también conocido como umbral de rentabilidad. Para ello, lo hemos calculado para cada año:

Tabla 26: Umbral de rentabilidad de RFL Cargo Logística S.L. de 2019-2022.

	2022	2021	2020	2019
INCN	8.128.738,32 €	5.703.746,31 €	4.221.152,56 €	4.777.252,29 €
Costes Fijos	- 1.039.831,50 €	- 866.544,69 €	- 667.043,47 €	- 433.969,95 €
Costes Variables	- 6.528.525,89 €	- 4.554.944,76 €	- 3.349.196,79 €	- 4.075.736,17 €
Umbral de rentabilidad	5.282.122,55 €	4.302.354,12 €	3.229.168,67 €	2.955.290,52 €

Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a)

El umbral de rentabilidad es calculado como la división de los costes fijos entre $1 - (\text{costes variables} / \text{ventas})$. (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a).

El aumento constante del umbral de rentabilidad viene dado por dos motivos: en primer lugar, por el aumento de las ventas, excepto del 2019 al 2020, lo cual provoca un aumento de los costes de venta asociados directamente a ellas que, en el caso de esta empresa, son aproximadamente del 80%. En segundo lugar, por el aumento constante de la estructura de costes fijos, que condicionada generar un número mayor de ventas con tal de cubrir los costes totales. Por lo tanto, el aumento constante de estos dos costes provoca que el aumento de las ventas no sea lo suficiente como para mantener el umbral de rentabilidad, por lo que aumenta constantemente.

Por último, analizaremos la evolución de la rentabilidad económica y financiera de la empresa a lo largo de los años:

Tabla 27: Ratios de rentabilidad de RFL Cargo Logística S.L. de 2019-2022.

	Ratios rentabilidad económica y financiera			
	2022	2021	2020	2019
Rotación de activos	2,8681	2,6837	2,8719	3,6541
Margen de ventas	0,0689	0,0494	0,0485	0,0560
ROA	0,1975	0,1327	0,1393	0,2045
Activo/Fondos propios	4,8238	6,6992	4,1567	4,3628
BAI/BAII	1,0010	1,0009	1,0007	1,0006
Apalancamiento financiero	4,8287	6,7052	4,1595	4,3654
ROE	0,7153	0,6798	0,4410	0,6696
Efecto fiscal	0,7500	0,7640	0,7610	0,7500

Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a)

Respecto a la evolución de la ROA, podemos ver que desde 2019 hasta 2021 ha ido disminuyendo, debido principalmente a la minoración de la rotación de activos ya comentada anteriormente y a que el margen de ventas se redujo en gran medida en 2020 y se mantuvo similar en 2021. Posteriormente, en 2022 se consigue aumentar el margen de ventas al nivel máximo respecto a los cuatro años, y se mejora la rotación de activos respecto al año anterior, dando lugar a una ROA del 19,75%, similar a la del 2019.

Por otro lado, respecto al apalancamiento financiero, viene dado prácticamente por el activo entre los fondos propios, ya que el resultado financiero es insignificante. Esto ha provocado que, durante el 2019 y 2020, donde la empresa estaba menos endeudada, el apalancamiento sea menor, y en 2021 sea el mayor de los 4 años debido a que se reducen los fondos propios en gran medida respecto al año anterior, dando lugar al aumento del endeudamiento de la empresa y, por lo tanto, del apalancamiento financiero. Por último, en 2022 se suaviza ese endeudamiento, dando lugar a un apalancamiento financiero del 4,83.

Por último, la presión fiscal se mantiene prácticamente constante. Por lo que, tomando todo en cuenta, la ROE empeora del 2019 al 2020 debido a el empeoramiento de la ROA y el apalancamiento financiero. Posteriormente, en el 2021 mejora pese a la minoración de la ROA, gracias al gran aumento del apalancamiento financiero. Para finalizar, en el 2022 se consigue una ROE del 0,72, la máxima en los 4 años. Además, este hito no se consigue a base de endeudarse, ya que se ha reducido el apalancamiento financiero, dando lugar a que la empresa esté en una posición financiera menos arriesgada, sino gracias al gran aumento de la ROA, producto del aumento del margen de ventas y rotación del activo en su conjunto.

4.3.- PERÍODOS DE COBRO Y PAGO

Como último punto referente al análisis interno de la empresa, hemos querido hacer hincapié en este ámbito, ya que como hemos visto en el punto anterior, la liquidez de la empresa, al tratarse de una sociedad que actúa como intermediaria, está totalmente condicionada a los plazos de cobro y pago, ya que la vía principal de pago a sus proveedores es mediante el cobro de los clientes.

Para ello, realizaremos un análisis de las necesidades operativas de financiación, con la finalidad de conocer el fondo de maniobra real de la empresa (conocido como fondo de maniobra necesario) y compararlo con el fondo de maniobra extraído del balance (también conocido como fondo de maniobra aparente).

En primer lugar, calcularemos el ciclo de maduración, que se trata del plazo de días transcurridos desde que se inicia la actividad hasta que se cobra por ésta. En un ciclo de maduración completo, nos encontraríamos el período de aprovisionamiento, relacionado con las materias primas, el período de fabricación, relacionado con los productos en curso el período de distribución, referente a los productos acabados, y por último, el plazo de cobro, referente a tiempo de cobro desde que se presta el servicio hasta que se cobra.

En el caso a analizar, al tratarse de una empresa de servicios intermediaria de transporte y almacenamiento, el ciclo de maduración tan solo está compuesto por el plazo de cobro. Para calcularlo, se debería de dividir el saldo medio de los clientes durante el año entre las ventas totales del año, y el resultado multiplicarlo por 365. Además, debemos tener en cuenta que las cuentas de cliente llevan incluido el IVA, y las ventas obtenidas del pérdidas y ganancias no.

En nuestro caso, con la información que disponemos no tenemos acceso a los saldos medios ni al desglose de las ventas para saber cuáles llevan IVA y cuáles no. Es por eso que, para realizar el cálculo, utilizaremos el saldo de clientes que aparece en el balance a fecha 31/12/2022, y multiplicaremos las ventas por 1,21 para que el IVA se vea reflejado en todas, habilitando así el cálculo del plazo de cobro, ya que tanto el saldo de clientes como las ventas facturadas está incluido el IVA.

Realizando el cálculo, el resultado es de 77,13, es decir, desde que se presta el servicio y se factura, hasta que se cobran, pasan 77,13 días.

Una vez aclarado el plazo de pago, con tal de conocer el fondo de maniobra necesario, tendremos que calcular el plazo de pago a los proveedores. Para ello, procederemos de igual forma que en el cálculo anterior, pero sustituyendo las ventas por las compras y los clientes por los proveedores, en concreto, de las cuentas de balance, los proveedores, los proveedores del grupo y los acreedores varios. En cuanto a las compras, incluiremos los aprovisionamientos y los servicios exteriores.

Tras el cálculo, el plazo de pago a los proveedores es de 85,87, es decir, desde que el proveedor presta el servicio a la empresa y se factura, pasan 85,87 días.

Con esto, ya podemos calcular el ciclo de caja, que es la resta del ciclo de maduración y el plazo de pago a proveedores, dando un resultado de -8,74 días. Al ser negativo, la empresa no tendrá problemas de liquidez para el pago a sus proveedores a corto plazo, pero pese a esto, procedemos a calcular el fondo de maniobra necesario. La fórmula que utilizaremos es la siguiente:

Ecuación 1: Fórmula del fondo de maniobra necesario

$$F.M. = \left(\frac{\text{compras}}{365} \times p_1 \right) + \left(\frac{\text{coste fabr.}}{365} \times p_2 \right) + \left(\frac{\text{coste ventas}}{365} \times p_3 \right) + \left(\frac{\text{ventas}}{365} \times p_4 \right) + \text{Disponible}_{\text{min.}} - \left(\frac{\text{compras}}{365} \times p_5 \right)$$

Fuente: Recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a)

En esta, sustituiremos las ventas por el importe de ventas obtenido en el anterior cálculo incluyendo el IVA, y las compras, de la misma forma. P4 corresponde al plazo de cobro en días, y P5 al plazo de pago en días. Por último, el disponible mínimo ha sido calculado multiplicando los proveedores incluidos en el cálculo del plazo de pago por el 10%. De esta forma, el fondo de maniobra (FM) necesario es de 275.799,82€.

Con tal de detallar todo lo anterior, hemos realizado la Tabla 28:

Tabla 15: Necesidades operativas de financiación de RFL Cargo Logística S.L.

	NOF
FM operativo	413.625,92 €
Periodo de cobro	77,13
Periodo de pago	85,87
Ciclo de caja	-8,75
Disponible mínimo efectivo	200.283,08 €
FM necesario	275.799,82 €

Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.a)

5.- ANALISIS EXTERNO

Una vez finalizado el análisis interno, procederemos a realizar el análisis externo. Para ello, elaboraremos una matriz PESTEL y abordaremos un estudio de las empresas competidoras seleccionadas.

5.1.- MATRIZ PESTEL

Previo a la elaboración de la matriz PESTEL, cabe explicar qué es dicha matriz, y se trata de un análisis de los principales factores que componen el macroentorno de la empresa. Los factores en cuestión son: Políticos, Económicos, Sociales, Tecnológicos, Ecológicos y Legales. Además, sobre cada ámbito, se ha tratado de hallar factores relacionados con el contenido tratado en el trabajo.

En primer lugar, en cuanto a los factores políticos, nos encontramos con la guerra entre Ucrania y Rusia, iniciada en 2022. Dicha tensión internacional dificulta los transportes hacia los países del este, de forma que aquellos clientes que exportan mercancías por carretera a los países que pueden verse afectados por esta guerra, como pueden ser Polonia, Ucrania o Rusia, deciden abandonar dichos servicios con tal de no sufrir complicaciones en destino. Otro factor a tener en cuenta son los constantes conflictos en Oriente Medio, que ocasionan fluctuaciones en el precio de los carburantes en España, ya que la importación de petróleo de estos países varía constantemente. Dichas fluctuaciones de precio en la gasolina ocasionan que la empresa deba ajustar las tarifas que ofrece a sus clientes constantemente si pretende hacerles frente a éstas.

Por otro lado, en cuanto a los factores económicos, el más destacable es la crisis del COVID originada en 2020, que provocó una fuerte recesión global, junto al cese de gran parte de las cadenas de suministro, y el cierre de las empresas que no pudieron hacerle frente. En cuanto al 2022, se trata de una etapa de recuperación económica, debido a las fuertes políticas expansivas llevadas a cabo por los gobiernos para recuperarse de la crisis. Estas políticas han sido unas de las causantes de la fuerte subida de la inflación en 2022, siendo del 6,1% en ese mismo año, según el IPC. (Instituto Nacional de Estadística, 2022). Dicha inflación provoca un descenso del consumo de la población, por lo que los servicios de transporte y almacén se ven afectados.

Por lo que hace a los factores sociales, en primer lugar, nos encontramos con los cambios en el comportamiento de los trabajadores, entre los cuales cabe destacar la demanda del teletrabajo. A raíz de la pandemia, se empezó a instaurar el teletrabajo como medida preventiva con el fin de evitar los contagios. Dicha forma de trabajar ha sido de gran agrado en parte de los trabajadores, por lo que ahora habrá una nueva demanda en ellos, la posibilidad de teletrabajo. En cuanto a los clientes, nos encontramos que tienen un fácil acceso a la información relacionada con el precio de los combustibles, ya sea a través de internet o de las noticias, y debido al gran número de empresas ofertantes de servicios de almacenaje y transporte, también pueden estimar el precio de mercado medio de sus necesidades. (Héctor Rada, 2024). Esto dificulta incrementar los márgenes de beneficio de la empresa a través del aumento del precio de venta, ya que los clientes pueden saber fácilmente en cuanto rondan los precios de mercado de sus servicios.

En el ámbito tecnológico, nos encontramos con el Kit Digital. Este se trata de una iniciativa del Gobierno de España lanzada en 2022, destinada a apoyar la digitalización de pequeñas y medianas empresas y autónomos. Este programa forma parte del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del país y busca mejorar la competitividad y eficiencia de las empresas a través de la adopción de soluciones

digitales. (Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, 2024). Para empresas de entre 10 y 49 empleados, dicha ayuda asciende hasta 12.000€, es por eso que la empresa podrá tener acceso a este beneficio si implementa herramientas tecnológicas para automatizar procesos internos, o bien mejoras en los sistemas para el control de los servicios, clientes, facturación, entre otros. Por otro lado, otro factor que afecta a la empresa son los posibles fallos en los sistemas informáticos, los cuales podrían provocar que, debido a caídas del sistema, no se pueda gestionar debidamente a los clientes, o bien se vulnere la información confidencial de la empresa a través de virus informáticos.

En cuanto a factores ecológicos, destaca el cambio climático, ya que debido a éste ocurren los desastres naturales, como pueden ser terremotos en Latinoamérica, inundaciones en los países asiáticos, o bien la reciente catástrofe provocada por la DANA en Valencia. Dichos hechos afectan negativamente a la importación de mercancía desde esos países, y por lo tanto disminuye la necesidad de servicios logísticos en España. Por otro lado, debido a la Agenda 2030, las restricciones respecto a la emisión de gases de efecto invernadero son cada vez más restrictivas, y éstas afectan a los vehículos. Esto afecta a la empresa, ya que los chóferes de los camiones deberán mantener su vehículo acorde a las restricciones impuestas, por lo que se verá reflejado en el precio de los transportes.

Por último, en cuanto al ámbito legal, destacamos la Ley 15/2010, de 5 de julio, que modifica la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales en España. (Ley 15/2010). Debido a esta, los servicios de no podrán ser pagados a más de 60 días respecto a la fecha de prestación del servicio, de forma que el Ministerio de Transportes aplicará sanciones a aquellas empresas que lo incumplan. Esto afecta tanto a los plazos de pago de la empresa, como a los de cobro. Por otro lado, destacar también el Real Decreto-ley 32/2021, de 28 de diciembre, en el cual se establece que, a la hora de subcontratar un servicio, la empresa deberá garantizar que la empresa subcontratada también cumpla con las normativas laborales y de seguridad, de forma que si la subcontratante no cumple con sus obligaciones laborales (como el pago de salarios o cotizaciones a la Seguridad Social), la empresa contratante puede ser considerada responsable solidaria. (Real Decreto-ley 32/2021).

Con tal de reflejar todo lo anterior, se ha elaborado la Tabla 29 a modo de matriz PESTEL:

Tabla 16: Análisis PESTEL de RFL Cargo Logística S.L.



Fuente: Elaboración propia basada en los recursos académicos (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.c)

6.- ANÁLISIS DEL LIBRO DIARIO

Una vez finalizado el análisis económico-financiero, damos paso al análisis del libro diario. Para ello, se ha solicitado a la empresa el libro diario de 2022, en el cual aparecen todos los asientos realizados desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre del mismo año. El objetivo de este proceso es, a través de la investigación y análisis de los asientos realizados, detectar errores en los asientos que no se hayan realizado conforme al Plan General Contable o conforme a la legalidad fiscal vigente. Gracias a esto, podemos detectar y corregir procesos de la empresa que se estén llevando a cabo de forma incorrecta ya sea a nivel contable o fiscal. Además, contrastaremos todos estos asientos y procesos con la memoria, para obtener mayor detalle de la gestión contable de la empresa y pudiendo detectar así errores en la elaboración de la memoria, y por tanto corrigiéndolos.

6.1.- ELEMENTOS A ANALIZAR

Para realizar el análisis del libro diario, solicitamos a la empresa una copia del mismo, en la que aparecían todos los asientos contables desde el 01/01/2022 hasta el 31/12/2022.

Para llevar a cabo el análisis, no hemos analizado todos los asientos uno por uno, sino que se han analizado los asientos de apertura y de cierre, con tal de conocer las cuentas con las que inició la empresa el año y como han cambiado al final de año, revisando los asientos de cierres. De esta forma también podemos conocer que cuentas se han dado de baja y cuales han aparecido nuevas durante el 2022.

Todo esto, con el fin de averiguar si las cuentas se han tratado de la forma correcta y si los asientos se han realizado de la forma adecuada. Esto lo averiguaremos viendo que asientos se han realizado durante el año en aquellas cuentas que hayamos decidido analizar, y tendremos de soporte la memoria de la empresa para aquellos tratamientos contables que no queden lo suficientemente claros, además de acceso al libro mayor de la empresa de cada cuenta, con tal de facilitar el análisis.

Los grupos de cuentas y asientos que se han analizado con tal de hallar incongruencias son aquellas del grupo 1, el inmovilizado intangible y material, es decir, aquellas cuentas del grupo 20 y 21, y su amortización acumulada y a lo largo del año. También las cuentas de proveedor, aquellas cuentas del grupo 40 y 41, al igual que las cuentas de cliente del grupo 430 y 431. Respecto a las nóminas, grupo 46, también se han contabilizado correctamente, al igual que las cuentas del grupo 475, relacionadas con la Hacienda Pública, y aquellas cuentas del grupo 5.

A grandes rasgos, los asientos realizados durante el año 2022 se han realizado conforme al Plan General Contable y conforme a la legalidad fiscal, pero aun así, hallamos cuentas y asientos que no se han llevado a cabo conforme a la legalidad vigente, ya sea en el ámbito contable, fiscal, o ambos. (J. M., Vela BARGUES, 2021).

Hemos concluido que los siguientes asientos y cuentas no se han llevado a cabo conforme al PGC, o bien conforme a la legalidad fiscal. (J. M., Vela BARGUES, 2021). En este ámbito se encuentran las fianzas constituidas a largo plazo, formadas por las cuentas del grupo 26. También hallamos los asientos y cuentas relacionados con los clientes de dudoso cobro, del grupo 436. Por otro lado, la cuenta de IVA 472, también tiene incongruencias, al igual que la cuenta de Seguridad Social, del grupo 476, a lo largo del libro diario. Es el caso también de la cuenta de periodificaciones del grupo 48.

Además, también hemos encontrado otros errores cometidos con la cuenta de gasto de ajustes positivos, que se está utilizando de forma incorrecta, en las transferencias a empleados, y también se en la deducción de sanciones administrativas en el IS. Por último, la propia composición de la memoria carece de la información y calidad suficiente como para reflejar una imagen fiel de la empresa.

Todos estos errores, los trataremos uno a uno en los siguientes puntos, y los corregiremos.

6.1.1.- FIANZAS CONSTITUIDAS A LARGO PLAZO

Analizando el libro mayor, hallamos dos fianzas constituidas a largo plazo. Tras consultar con la empresa, se trata de fianzas no remuneradas, por lo que se están contabilizando de forma incorrecta.

En la apertura, encontramos estas dos fianzas a largo plazo:

Figura 1: Apertura de fianzas

Apertura	FIANZA CONSTITUIDA A LARGO PLA	260000001	28.000,00
Apertura	Fianza SOLRED	260000002	1.500,00

Fuente: Libro diario de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.a)

Y en el cierre de la contabilidad, dichas fianzas se encuentran valoradas de la siguiente forma:

Figura 1: Cierre de fianzas

Cierre contabilidad	FIANZA CONSTITUIDA A LARGO PLA	260000001	28.000,00
Cierre contabilidad	Fianza SOLRED	260000002	1.500,00

Fuente: Libro diario de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.a)

Es decir, se encuentran valoradas por el mismo importe, y al ser no remuneradas, no se ha tenido en cuenta la actualización del valor de ambas fianzas. Además, se han contabilizado inicialmente por el importe de la transferencia realizada, de forma que no es correcto.

La manera correcta hubiese sido haber dado de alta las fianzas por su valor razonable, e ir actualizando su valor a medida que pasan los años, tal y como se indica en el apartado 5.6 de la norma de registro y valoración 9ª del PGC. (Real Decreto 1514/2007 (PGC)).

6.1.2.- CLIENTES CLASIFICADOS COMO DE DUDOSO COBRO

En el cierre de la contabilidad reflejado en el libro mayor, podemos observar que la empresa mantiene una gran cantidad de cuentas de clientes clasificadas como de dudoso cobro:

Figura 3: Clientes de dudoso cobro

Cierre contabilidad	Cliente Dudoso Cobro AZULEJOS PE	436000006	1.736,25
Cierre contabilidad	Grupo Horizontia, S.L. DUDOSO COBR	436000007	342,31
Cierre contabilidad	Porcelanas del Marenostrum, S.L. - Du	436000008	8.319,19
Cierre contabilidad	Grupo Kiniluku, S.L. DUDOSO COBRO	436000017	643,71
Cierre contabilidad	JOBELSA SLOVENSKO DUDOSO CO	436000018	4.149,50
Cierre contabilidad	JOBELSA SOFT TRIM DUDOSO COB	436000019	9.267,80
Cierre contabilidad	INDUSTRIAS EUROTURIN, S.L. DUD	436000042	2.109,20
Cierre contabilidad	PORVASAL, S.A. DUDOSO COBRO	436000050	72.075,23
Cierre contabilidad	Luis Simoes Dudoso Cobro	436000051	489,40
Cierre contabilidad	FRESHKO FOODS, S.L. DUDOSO CO	436000068	3.250,71
Cierre contabilidad	CLIENTE DUDOSO COBRO CRISTIN	436000077	43,10
Cierre contabilidad	FRUTAS PICASSO COMPANY DUDO	436000084	661,34
Cierre contabilidad	SIA KREISS DUDOSO COBRO	436000096	240,00
Cierre contabilidad	Ribatrans 2010, S.L. Dudoso cobro	436000176	574,75
Cierre contabilidad	SARL OZIA DUDOSO COBRO	436000360	850,00
Cierre contabilidad	Quality Frozen Foods, S.L. Dudoso Co	436004481	136,83
Cierre contabilidad	Contratas y Transportes Salgar, S.L. D	436004575	2.214,30
Cierre contabilidad	Lormatrans Logística y Distribución du	436005198	735,68

Fuente: Libro diario de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.a)

En relación con los importes de dichas cuentas, los importes ya han sido dotados como gasto. El problema reside en que siguen dadas de altas, con cargo a una cuenta 49 de provisiones. Vamos a poner un ejemplo:

Figura 2: Dotación del gasto por deterioro de créditos.

PORCELANAS DUDOSO COBR	Porcelanas del Mare Nostrum, S.A.	430000008		8.319,19
PORCELANAS DUDOSO COBR	Porcelanas del Marenostrum, S.L. - Du	436000008	8.319,19	
PORCELANAS DUDOSO COBR	Pérdidas por Deterioro de Créditos Co	694000000	8.319,19	
PORCELANAS DUDOSO COBR	PROVISIONES POR OPERACIONES	490000000		8.319,19

Fuente: Libro diario de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.a)

Tal y como podemos ver, se ha reclasificado al cliente como cliente de dudoso cobro, y se ha dotado el gasto. No obstante, no se ha dado de baja la cuenta de dudoso cobro, sino que se ha quedado dada de alta, con cargo a la cuenta 49. Debido a esto, cabe revisar si realmente todos los clientes de dudoso cobro que mantiene la empresa y que, por lo tanto, espera recuperar el cobro, refleja una imagen fiel de la realidad.

En primer lugar, ninguna de los clientes tiene abierto un proceso judicial, ya que los importes impagados no compensan con los gastos derivados de los abogados, y el tiempo y dedicación que requiere el juicio. No obstante, los importes más elevados, que son el de la cuenta 436000008 y 436000050, tampoco tienen un proceso judicial abierto ya que la empresa sigue teniendo relación comercial con ellos. (Haizea Martín, 2024).

Es por esto que vamos a poner atención en cuándo se dio de alta la cuenta, para ver si es razonable tener dada de alta la cuenta de dudoso cobro en relación con el plazo transcurrido desde el impago, y en segundo lugar, en si la empresa deudora sigue existiendo o ya ha sido liquidada y, por lo tanto, es incobrable.

En primer lugar, realizamos una búsqueda en el Registro Mercantil de cuales son aquellas empresas que están en concurso de acreedores y, por lo tanto, es correcto mantener la clasificación, ya que el pago de las facturas está incluido en el plan concursal, aunque sea a un vencimiento muy futuro. Tras revisar, son las siguientes:

Azulejos Peña, Grupo Orizontia, Porcelanas del Marenostrum, Jobelsa Slovensko, Jobelsa Soft, Industrias Euroturin, Porvasal SA, Freshko Food, Frutas Picasso, y Contratas y Transportes Salgar.

Una vez claro las empresas en concurso y, por lo tanto, con correcta clasificación, cabe analizar las restantes. Tras analizar, se ha decidido que lo lógico sería dotar como incobrable y eliminar de las cuentas aquellos impagos de 2019 hacia atrás. El razonamiento seguido es que, no están reclamadas judicialmente ni la empresa se encuentra en concurso de acreedores, y al ser importes menores en comparación con las cifras que maneja la empresa, no tiene sentido mantenerlos como dudoso cobro.

Estos son: Grupo Kiniliku (436000017), Cristina Bou Llacer (436000077), SIA Kreiss (436000096), Sarl Ozia (436000360) y Quality Frozen Foods (436004481).

De esta forma, lo lógico para que las cuentas representen una imagen fiel de la empresa, sería dar de baja las anteriores cuentas. Para ello, habría que, cuenta por cuenta, abonar las cuentas 436 por los saldos abiertos, con cargo a la cuenta 650 "Pérdida de créditos comerciales incobrables", y por otro lado, dar de baja los deterioros cargando la cuenta 490 y abonando la 794 "Reversión del deterioro de créditos por operaciones comerciales". (Real Decreto 1514/2007 (PGC)). De esta forma, el saldo total de la cuenta 49 se minoraría, y se darían de baja todas las cuentas anteriores, sin afectar al resultado del ejercicio de la empresa, ya afectó al resultado en el momento que se dotó el deterioro.

Por último, las cuentas de Luis Simoes, Ribatrans 2010 y Lormatrans Logística y Distribución se quedarían dadas de alta porque el impago surgió de 2020 en adelante (Haizea Martín, 2024), por lo que consideramos que es pronto para darlo de baja definitivamente, pese a que no esté reclamado judicialmente.

En cuanto a estos saldos, destacar que la empresa no intenta activamente cobrarlos. Esto sucede cuando se trata de clientes a los cuales se les ha realizado un servicio sin tenerlos asegurados a través de una agencia aseguradora, ya que si están asegurados, siempre se consigue cobrar ya sea a través del cliente o de la aseguradora. Esto ocurre o bien por error de no asegurar al cliente por olvido, o bien porque se decide asumir el riesgo de generar un impago. (Haizea Martín, 2024).

Cuando el impago ocurre, en un primer lugar, una vez vence la factura, la empresa reclama a través de correo electrónico y llamada telefónica. Si no surge efecto, la empresa no opta por vía judicial a menos que el importe impagado sea mayor al coste que supone un juicio, por lo que procede a abandonar la reclamación y lo dota como dudoso cobro. (Haizea Martín, 2024).

En estos casos, en vez de abandonar la reclamación, se podría recurrir a una empresa de recobro de créditos, con tal de tratar de recuperar el pago, pese a tener que pagar una parte a la empresa de recobro.

6.1.3.- DESCUADRE SEGURIDAD SOCIAL

Analizando los asientos relacionados con la cuenta 476, correspondiente a la de la seguridad social, y la cuenta 572 de bancos, podemos observar como a lo largo del año los pagos mensuales correspondientes a la seguridad social no corresponden con la realidad del gasto en seguridad social proveniente de las nóminas. Para verlo mejor, tenemos acceso al libro mayor de la cuenta 476, en la cual podemos observar que el saldo a final de mes nunca es 0, por lo que siempre hay algún descuadre. Ponemos algunos ejemplos:

Figura 5: Mayor de la cuenta de Seguridad Social

Fecha Asiento	REV	Asiento	Contrapartida	Comentario	Debe	Haber	Saldo
29-06-2022	<input type="checkbox"/>	4260	572000001	PAGO SS	7.665,42		41,00
30-06-2022	<input type="checkbox"/>	4323	572000001	PAGO SS	377,84		418,84
30-06-2022	<input type="checkbox"/>	4479		NOMINAS OFICINA		1.296,14	-877,30
30-06-2022	<input type="checkbox"/>	4479	642000000	NOMINAS OFICINA		4.857,79	-5.735,09
30-06-2022	<input type="checkbox"/>	4480	642000001	NOMINAS NAVE		2.418,21	-8.153,30
30-06-2022	<input type="checkbox"/>	4480		NOMINAS NAVE		462,52	-8.615,82
28-07-2022	<input type="checkbox"/>	5008	572000001	PAGO SS	8.667,41		51,59

Fuente: Libro mayor de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.b)

Aquí podemos ver como junio se inicia con un descuadre de 41€, y que, tras el pago de la seguridad social de las nóminas de junio, el descuadre pasa a ser de 51,59€.

Estos descuadres van sucediendo a lo largo del año, hasta que finalmente, a cierre de ejercicio, se salda el descuadre llevándolo a una cuenta de pérdidas y ganancias. Esto es incorrecto ya que, al llevar el descuadre a pérdidas y ganancias, los pagos realizados a la Seguridad Social no son los correctos.

Con tal de hacerlo correctamente, se debería de detectar si el error proviene de las nóminas, o bien del pago realizado. Para ello, nos hemos puesto en contacto con la empresa externa que gestiona las nóminas y los pagos a la Seguridad Social, y nos han indicado que se trató de un error suyo al pasar el detalle de las nóminas a la empresa analizada para que ésta realizara el asiento contable del gasto de la seguridad social. El detalle difería con los pagos realizados por error suyo, y como desde la empresa nunca se indicó la diferencia, no lo detectaron. (Empresa de gestión de nóminas, 2024).

De esta forma, es correcto ajustar la cuenta 476 al finalizar el ejercicio con cargo a una cuenta de gasto 640, ya que los pagos realizados sí han sido los correctos, el fallo se encontraba en la contabilización del gasto.

De cara al futuro, la empresa deberá asegurarse de que los pagos realizados coinciden con el gasto imputado a la Seguridad Social, y se deberá poner en contacto en cuanto antes con la empresa que lo gestiona en el caso de que se detecte alguna discrepancia, con tal de conocer si ha sido un error en el pago o en la contabilización del gasto.

6.1.4.- PERIODIFICACIONES

Otro error contable lo detectamos en la cuenta 48 de periodificaciones. Para el análisis de dicha cuenta, no nos centraremos en primer lugar en los movimientos que ha tenido a lo largo del año, ya que muchos de éstos se saldan entre sí y solo se han producido para periodificar gastos dentro del propio ejercicio 2022. Nos centraremos en que cuentas componen el saldo de la cuenta a cierre de ejercicio, ya que el importe es de 42.232,95€:

Figura 3: Cierre cuenta de periodificaciones

Cierre contabilidad	GASTOS ANTICIPADOS	480000000	42.232,95
---------------------	--------------------	-----------	-----------

Fuente: Libro diario de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.a)

Para ello, analizaremos tanto el libro mayor de la cuenta, al cual se nos ha concedido acceso, como el libro diario. Analizando, detectamos que la mayoría de las cuentas que componen su saldo están relacionadas con seguros, y son los seguros de crédito y caución, de Mapfre, de Responsabilidad Civil y algunas suscripciones que abarcan tanto 2022 como 2023, por lo que esta parte es correcta. El grueso del saldo de la cuenta, y donde se localiza el error, son en 31.583,33€ periodificados a futuro, hasta 2026.

Indagando y analizando el origen de este importe, este reside en una factura de un proveedor de servicios informáticos, la cual se ha periodificado el gasto hasta 2026. En dicha factura, se facturan las horas de los técnicos que han instalado el nuevo sistema ERP de la empresa. (Héctor Rada, 2024). Concretamente, se factura un coste de 37.900€, el cual se registra en la cuenta 48 y se periodifica a razón de 789,58€ cada mes hasta el 1 de mayo de 2026:

Figura 4: Contabilización de factura de proveedor de servicios informáticos

SF/ 1/18055 A-750 M.SOFT, S.A M.SOFT, S.A.U.	410010153		45.859,00
SF/ 1/18055 A-750 M.SOFT, S.A HP IVA SOPORTADO AL 21%	472000021	7.959,00	
M.SOFT. 01/05/2022 - 01/05/20 GASTOS ANTICIPADOS	480000000	37.900,00	

Fuente: Libro diario de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.a)

Tras consultar con la empresa, indica que se han periodificado ya que las horas de instalación no son un activo como tal, por lo que ha optado por periodificarlas.

No obstante, atendiendo al PGC, concretamente la Norma de Registro y Valoración 5ª sobre el Inmovilizado Intangible, se indica que: “se establece que el coste de adquisición

de los activos intangibles incluye todos los costos directamente atribuibles para preparar el activo para su uso". (Real Decreto 1514/2007 (PGC)).

Teniendo en cuenta lo anterior, las horas facturadas corresponden a la instalación inicial del software, por lo que, tal y como indica el PGC, se deberían de dar de alta como activo, concretamente a la cuenta de aplicaciones informáticas.

Se deberían de dar de alta como activo los 37.900€ correspondientes, y deberán ser amortizados anualmente conforme establezca la empresa, dentro de los límites que marcan las tablas de amortización vigentes, es decir, como máximo a un coeficiente del 25%, y como mínimo al 10%, tal y como indica la tabla de amortización (grupo 5):

Tabla 30: Tabla de amortizaciones

Grupo	Elementos patrimoniales	Coefficiente lineal máximo (%)	Período máximo (años)
1	Edificios y otras construcciones	3	68
2	Instalaciones, mobiliario, enseres y resto del inmovilizado material	10	20
3	Maquinaria	12	18
4	Elementos de Transporte	16	14
5	Equipos para tratamiento de la información y sistemas y programas informáticos	26	10

Fuente: Ley 27/2014

Además, cabe destacar que la empresa deberá de revisar anualmente, al cerrar el ejercicio, si el inmovilizado ha sufrido algún tipo de deterioro. (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.b). En este caso, al tratarse de un activo tecnológico, puede haber sufrido obsolescencia debido a un cambio en la tecnología, por lo que la empresa deberá detectarlo y dotar una pérdida por deterioro cuando corresponda.

Por último, atendiendo a la Resolución del ICAC del 28 de mayo de 2013, la empresa deberá registrar en la memoria, en el apartado de los activos intangibles, este activo. Deberá indicar que norma de registro se ha seguido (en este caso, la número 5), además

de detallar el coste inicial, el valor en libros al finalizar el ejercicio, el método de amortización realizado, la amortización acumulada, y en el caso de que haya habido deterioros, también se deberá de añadir. Se incluirá también que método de valoración se está siguiendo con tal de detectar los deterioros, y cualquier otra política contable que la empresa haya seguido con el activo. (Real Decreto 1514/2007 (PGC)).

6.1.5.- PROVEEDORES PENDIENTE DE RECIBIR FACTURA

Analizando la cuenta de 4009, cabe explicar que se trata de una cuenta donde abona durante el ejercicio con cargo a una cuenta de gasto, que recopila el coste que la empresa estima que no ha recibido todavía por parte de sus proveedores debido a que no se tiene factura.

Para su análisis, nos centraremos en la cifra del cierre del ejercicio:

Figura 8: Cierre de la cuenta de proveedores pendiente de recibir factura

Cierre contabilidad	PROVEEDORES FACTURAS PENDIE 400009000	97.048,77
---------------------	---------------------------------------	-----------

Fuente: Libro diario de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.a)

Esta cifra corresponde al importe que la empresa ha llevado a gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias. Dicha cifra se trata del coste que la empresa espera recibir y que, por motivos externos, aún no ha recibido, de las operativas correspondientes al ejercicio de 2022.

El problema que detectamos en este apartado es que la empresa contabiliza ese gasto y se lo deduce en el Impuesto de Sociedades, sin que haya ninguna aclaración en la memoria. Tras consultar con la empresa, ésta indica que el detalle de la composición de dicha cifra, en el cual se indican todas las operativas pendientes de recibir la factura de coste, se ha gestionado en un fichero Excel a parte y se ha presentado a la auditoría. No obstante, este fichero no es público, por lo que, basándonos únicamente en la información pública, no se puede verificar que dicho gasto corresponde a una imagen fiel de la realidad de la empresa. (Haizea Martín, 2024).

Con tal de solventarlo, el detalle se debería haber incluido en la memoria, en un apartado dedicado al origen de las provisiones dotadas a cierre del ejercicio del año 2022.

6.1.6.- CONTABILIZACIÓN DEL IVA EN CLIENTES DOTADOS DE DUDOSO COBRO

Analizando el libro diario, podemos observar cómo aparece la cuenta 639 “Ajustes positivos en la imposición indirecta”. Revisando las descripciones de los asientos y los importes, identificamos que se está gestionando esta cuenta para dotar y des dotar importes de IVA referentes a los clientes de dudoso cobro. Dicha situación podemos observarla mejor en el mayor que en el diario:

Figura 9: Mayor de la cuenta de ajustes positivos en la imposición directa.

Fecha Asiento	REV	Asiento	Contrapartida	Comentario	Debe	Haber	Saldo
30-05-2022	<input type="checkbox"/>	3481	430000017	DEV IVA 70% GRUPO KINILUKU	2.458,63		2.458,63
30-06-2022	<input type="checkbox"/>	4126	430000008	RECUPERACION IVA	-1.443,83		1.014,80
30-06-2022	<input type="checkbox"/>	4276	430004575	RECUPERACION IVA	-336,00		678,80
30-06-2022	<input type="checkbox"/>	4276	430004575	RECUPERACION IVA	-48,30		630,50
30-06-2022	<input type="checkbox"/>	4799	400009000	PROV AJUSTE RECUPERACION IVA	1.828,13		2.458,63
31-08-2022	<input type="checkbox"/>	6391	400009000	CANC PROV RECUPERACION IVAS		1.828,13	630,50
31-12-2022	<input type="checkbox"/>	9583	129000000	Cierre ejercicio		630,50	

Fuente: Libro mayor de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.b)

Esto se trata de un error por dos motivos. En primer lugar, se está utilizando una cuenta y un método incorrecto para este tipo de situaciones. (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.b). En segundo lugar, se está llevando un importe que hace referencia a un IVA de una factura de un cliente directamente a una cuenta de gasto. Esto es completamente incorrecto, ya que un IVA nunca será un gasto o un beneficio para la empresa. (Universidad Politécnica de Valencia, 2024.b).

Como podemos ver en el mayor, hay importes tanto en negativo como en positivo, es decir, importes llevados a mayor gasto y a menor gasto.

Para hallar la forma correcta de deducir el IVA de un crédito impagado, debemos regirnos por lo dispuesto en la Ley 37/1992 del Impuesto sobre el Valor Añadido, en su artículo 80, apartado 4. Tal y como indica textualmente la ley, se deben cumplir los siguientes pasos. (Ley 27/2014):

1. La factura debe haber sido impagada durante al menos 6 meses desde la fecha de emisión para pymes o 1 año en el caso de grandes empresas. Si el cliente está en concurso de acreedores, puedes modificar la base imponible en el momento en que se declare el concurso.
2. Se debe haber realizado una reclamación judicial al cliente o un requerimiento notarial para intentar el cobro del crédito.
3. Una vez se cumplan estos requisitos, se debe notificar a la Agencia Tributaria que vas a modificar la base imponible. Esto debe hacerse dentro de los tres meses posteriores a la fecha en que se cumpla el plazo de impago.
4. Tras cumplir con los requisitos anteriores, se debe emitir una factura rectificativa en la que anules el IVA repercutido inicialmente.

Es decir, para el caso de RFL Cargo Logística S.L., deberán pasar 6 meses desde la fecha de emisión de la factura impagada en el caso de que el cliente no se halle en concurso de acreedores, posteriormente, con tal de agilizar, enviar un requerimiento notarial vía FAX al cliente, notificar a la AEAT y emitir una factura rectificativa en la que abones el IVA repercutido inicialmente y no cobrado. De esta forma, se minorará la cuenta de cliente por el importe abonado de IVA, y se podrá deducir en la siguiente declaración.

En el caso de que se haya cobrado a posteriori un crédito impagado y el IVA ya haya sido deducido, atenderemos al artículo 80, apartado 7, de la ley mencionada anteriormente. Para ello, tal y como indica la Ley, tan solo tendremos que emitir una nueva factura rectificativa en la que se cargue el IVA anteriormente deducido, incrementando así el saldo de la cuenta del cliente e incluyendo el IVA en la próxima declaración de IVA. De esta forma, se revierte el proceso anterior.

De esta forma, se gestiona el IVA sin llevarlo en ningún momento a una cuenta de pérdidas y ganancias, y conforme indica la Ley del IVA.

6.1.7.- TRANSFERENCIAS A EMPLEADOS

Revisando los diferentes apuntes del mayor, podemos detectar un gran número de asientos correspondientes a transferencias a empleados, cuyo importe se ha imputado directamente a una cuenta de gasto, y posteriormente deducido en el IS.

Vamos a poner una serie de ejemplos a modo ilustrativo, ya que el número de asientos de este tipo es elevado:

Figura 10: Asientos de transferencias a trabajadores

TRANSFERENCIA ALVARIO RI	Gastos Varios	629000002	20,00	
TRANSFERENCIA ALVARIO RI	BANCO SABADELL	572000001		20,00
PAGO TF ANDRES MIGUEL - C	Gastos Varios Almacén	629000010	55,00	
PAGO TF ANDRES MIGUEL - C	BANCO SABADELL	572000001		55,00
GASTOS ALVARO RIOLOBOS	Gastos Varios	629000002	48,20	
GASTOS ALVARO RIOLOBOS	BANCO SABADELL	572000001		48,20
PAGO TF BEATRIZ GARCIA CO	Gastos Varios	629000002	12,05	
PAGO TF BEATRIZ GARCIA CO	BANCO SABADELL	572000001		12,05
PAGO TF BEATRIZ GARCIA	Gastos Varios	629000002	31,85	
PAGO TF BEATRIZ GARCIA	BANCO SABADELL	572000001		31,85

Fuente: Libro diario de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.a)

Todo esto, corresponden a asientos que asocian la cuenta de gasto correspondiente directamente con la cuenta 572 de bancos, ya que no hay una cuenta de proveedor previamente, al no existir factura.

Tras consultar con la empresa, estas transferencias corresponden a gastos de los empleados, como puede ser la compra de un cargador, botas de seguridad, taxis, alimentación, entre otros, y de los cuales no se dispone de factura debido a que el empleado no se ha acordado de pedirla. Tal y como se aprecia en el diario, es la situación habitual. (Haizea Martín, 2024).

Es por esto por lo que la empresa contabiliza directamente la transferencia a una cuenta de gasto. Esto a nivel contable se considera correcto, ya que la empresa lo considera

como un gasto, pero cabe asegurarse de la correcta deducción de dichos importes en el Impuesto de Sociedades.

Atendiendo a la Ley del Impuesto sobre Sociedades (Ley 27/2014), concretamente al Real Decreto 634/2015, para que un gasto sea deducible en el Impuesto de Sociedades, éste tiene que estar reflejado en una factura válida para la AEAT. No obstante, profundizando en la LIS, en el artículo 14 se indica que, cuando el gasto está relacionado con los empleados, éste podrá ser deducido del IS pese a no haber factura, siempre y cuando esté correctamente justificado y documentado. Es decir, el gasto debe poder probarse que es necesario para la correcta realización de la actividad de la empresa, y además debe haber algún documento que pruebe dicho importe, ya sea un tique, un recibo, entre otros. Esto se debe a que la AEAT puede realizar un proceso de inspección de este ámbito, y reclamar a la empresa justificación documental de estos gastos deducidos, por lo que la empresa debe tenerlo bajo control. (Ley 27/2014).

Con tal de saber si este proceso se está llevando a cabo, nos hemos puesto en contacto con la empresa. Tras la reunión, la empresa indica que las transacciones están justificadas y acordes con la actividad de la empresa, pero que ahora mismo no se lleva ningún control del total de transacciones realizadas de esta índole, ni del archivo de la documentación y justificación de éstas. (Héctor Rada, 2024). Es decir, de cara a una posible inspección, la empresa no tiene un fácil acceso al total del gasto deducido con estas características, ni de su documentación que lo justifica.

Debido a esto, la empresa debería empezar a llevar un control de cada una de estas transferencias, y a asegurarse de que tienen toda la documentación correspondiente que justifique la deducibilidad del gasto, y ésta se archive de forma ordenada conforme a cada transferencia realizada. Así, de cara a una inspección, puede tener una respuesta rápida que no suponga un gran trabajo extra ni una posible sanción por no conseguir toda la documentación correspondiente.

6.1.8.- SANCIONES ADMINISTRATIVAS

Revisando las cuentas de gasto del diario, nos fijamos que hay un asiento relacionado con una sanción administrativa, el cual es el siguiente:

Figura 51: Asiento de sanción administrativa

PAGO SANCION PRINCIPADO	Tasas y Otros Tributos	631000000	280,70	
PAGO SANCION PRINCIPADO	BANCO SABADELL	572000001		280,70

Fuente: Libro diario de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.a)

Tras comentar con la empresa, corresponde a una multa de tráfico con origen en el Principado de Asturias, debido a una visita comercial.

Atendiendo a la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades, en el artículo 15, concretamente en el apartado e), se indica que no son deducibles las multas y sanciones penales y administrativas. (Ley 27/2014).

Si analizamos el importe deducido en el Impuesto de Sociedades de 2022, podemos observar como el importe de la sanción sí que se ha deducido como gasto. Esto es incorrecto, ya que las sanciones administrativas no son deducibles. Con tal de solventarlo, la empresa debería de notificar a la AEAT el error cometido y solventarlo conforme indique el organismo, ya sea abonando la cantidad deducida incorrectamente, incluyéndolo en la próxima declaración, o como bien se establezca.

6.1.9.- ANÁLISIS DE LA MEMORIA

A raíz de analizar el libro diario, y utilizar de soporte la memoria del 2022, hemos llegado a la conclusión de que es necesario dedicar un apartado sobre la composición de la memoria.

En primer lugar, hemos comentado con la empresa sobre la elaboración del documento. Ésta nos transmite que la memoria no es elaborada directamente por la propia empresa, sino que la realiza una empresa externa encargada de los recursos humanos, por lo que la empresa desconoce lo que se indica en la memoria. (Héctor Rada, 2024).

Partiendo de esta base, procedemos al análisis de la memoria. Tras leer todo el documento, a simple vista se puede detectar que se trata de un modelo común a todas las empresas, y que la empresa encargada de elaborarla introduce los datos correspondientes a la empresa en cuestión en el modelo preestablecido.

Debido a esto, tras leer la memoria solo obtienes una imagen muy superficial de la empresa, y además incorrecta en varios puntos que veremos a continuación.

Comenzamos con el detalle de la actividad de la empresa, el cual consideramos incorrecto:

Figura 12: Actividad de la empresa

ACTIVIDAD:

La Sociedad tiene como actividad principal:

IMPORTACION Y EXPORTACION DE MERCANCIAS

Fuente: Memoria de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.c)

Tal y como se puede observar, la actividad no es plenamente fiel a la actividad real de la empresa, ya que la empresa se dedica al transporte de mercancías por carretera y al almacenaje. Dicha actividad coincidiría mejor con la de Reefer & Food Logistics S.L., por lo que puede que se haya copiado directamente sin tener en cuenta la actividad real de la empresa.

Posteriormente, en la parte del inmovilizado, se sigue detectando la dejadez en la redacción de la memoria y el poco cuidado en la elaboración de ésta:

Figura 13: Vida útil de los activos intangibles

b) Amortizaciones:

Los activos intangibles se amortizan linealmente en función de los años de vida útil estimada que se han considerado que son ____ años.

Fuente: Memoria de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.c)

En este apartado, en el que se tiene que indicar los años a los que se ha amortizado los activos intangibles, no se han indicado, si no que se ha dejado un hueco en blanco. Esto reafirma que la memoria se ha realizado a través de un modelo común para todas las empresas, y que por error no se ha indicado el número de años a los que se amortiza, dejando el hueco en blanco.

Siguiendo en el apartado de las amortizaciones, detectamos el mismo error que el anterior:

Figura 64: Vida útil de los activos tangibles

	Años de vida útil estimada
Edificios y construcciones	
Instalaciones técnicas y maquinaria	
Mobiliario y enseres	
Elementos de transporte	
Equipos para procesos de información	

La política de amortización de los activos en régimen de arrendamiento financiero es similar a la aplicada a las inmovilizaciones materiales propias. Si no existe la certeza razonable de que el arrendatario acabará obteniendo el título de propiedad al finalizar el contrato de arrendamiento, el activo se amortiza en el periodo más corto entre la vida útil estimada y la duración del contrato de arrendamiento.

Fuente: Memoria de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.c)

No se han incluido los años a los que se han amortizado los elementos indicados. Con todo esto, se intuye que se ha copiado tal el cual modelo predeterminado y no se ha incluido información de la empresa en éste.

Por otro lado, en cuanto a los activos y pasivos financieros, se han clasificado de la siguiente forma:

Figura 15: Activos y pasivos financieros

5. Activos financieros y pasivos financieros:

a) *Criterios empleados para la calificación y valoración de las diferentes categorías de activos y pasivos financieros:*

Los **activos financieros**, a efectos de su valoración, se han clasificado en alguna de las siguientes categorías:

Los **pasivos financieros**, a efectos de su valoración, se han clasificado en alguna de las siguientes categorías:

Fuente: Memoria de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.c)

En la descripción de los pasivos y activos financieros, se han incluido todas las clasificaciones posibles, sin detallar nada en concreto propio de la empresa. Es por esto por lo que, al igual que el apartado de las amortizaciones, no se aporta ninguna información de la empresa, sino que se está leyendo un modelo válido para todas las empresas.

A continuación, se ha detallado cómo valora las existencias la empresa:

Figura 76: Existencias

7. Existencias:

Las existencias están valoradas al precio de adquisición o al coste de producción. Si necesitan un periodo de tiempo superior al año para estar en condiciones de ser vendidas, se incluye en este valor, los gastos financieros oportunos.

Cuando el valor neto realizable sea inferior a su precio de adquisición o a su coste de producción, se efectuarán las correspondientes correcciones valorativas.

El valor neto realizable representa la estimación del precio de venta menos todos los costes estimados de terminación y los costes estimados que serán necesarios en los procesos de comercialización, venta y distribución.

La Sociedad realiza una evaluación del valor neto realizable de las existencias al final del ejercicio, dotando la oportuna pérdida cuando las mismas se encuentran sobrevaloradas.

Cuando las circunstancias que previamente causaron la disminución hayan dejado de existir o cuando exista clara evidencia de incremento en el valor neto realizable a causa de un cambio en las circunstancias económicas, se procede a revertir el importe de esta disminución.

Fuente: Memoria de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.c)

Dicho apartado no tiene sentido, ya que la empresa no posee ni ha poseído existencias en ningún ejercicio, por lo que aparte de no aportar ninguna información útil, confunde al lector haciéndole creer que puede que posea existencias.

Siguiendo con el análisis, el apartado dedicado a las provisiones es insuficiente:

Figura 87: Provisiones

11. Provisiones y contingencias:

Las cuentas anuales de la Sociedad recogen todas las provisiones significativas en las cuales es mayor la probabilidad que se haya de atender la obligación. Las provisiones se reconocen únicamente en base a hechos presentes o pasados que generen obligaciones futuras. Se cuantifican teniendo en consideración la mejor información disponible sobre las consecuencias del suceso que las motivan y son reestimadas con ocasión de cada cierre contable. Se utilizan para afrontar las obligaciones específicas para las cuales fueron originalmente reconocidas. Se procede a su reversión total o parcial, cuando estas obligaciones dejan de existir o disminuyen.

Fuente: Memoria de RFL Cargo Logística de 2022 (RFL Cargo Logística S.L., 2022.c)

Esto se debe a que no se detalla ninguna información relacionada directamente con la empresa, por lo que no se puede conocer el origen real del importe de la cuenta de provisiones con la información pública disponible.

Con esta serie de ejemplos consideramos que son suficientes como para reflejar la composición de la memoria ya que, tras leerla en repetidas ocasiones con tal de analizarla, llegamos a la conclusión de que la mayoría de los apartados sigue la tónica de los ejemplos anteriores.

Como conclusión, pese a que en la memoria se hayan incluido algunas cifras, la mayoría de estas se tratan de importes que ya aparecen en la cuenta de Balance o en la de Pérdidas y Ganancias, por lo que realmente la memoria no aporta la suficiente información adicional como para ayudar a comprender al lector de las cuentas las cifras que aparecen en éstas, ni tampoco como para entender la situación en la que se encuentra la empresa. Esto se debe a que, aparte de seguir un modelo común el cual no se ha modificado adaptándolo a la empresa, hay errores en la memoria, tal y como hemos visto en los ejemplos anteriores, y han faltado por añadir los diversos apartados que hemos detallado que consideramos relevantes como para comprender la realidad de la empresa, de cara tanto a los lectores comunes de las cuentas, como a aquellos grupos de interés que estén interesados en la empresa.

7.- CONCLUSIONES

En cuanto a las conclusiones, buscaremos sintetizar la respuesta detallada a lo largo del análisis a los objetivos indicados al inicio del trabajo. De esta forma, se concluye todo el análisis y se esquematiza con tal de finalizar con el último objetivo propuesto, el de llevar a cabo las propuestas de mejora de cada parte del análisis.

Contextualizando la empresa, las características principales y relevantes para el análisis de ésta son que se trata de una PYME valenciana de reciente creación, dedicada al transporte de mercancías por carretera y al almacenaje de éstas. Es importante destacar que pertenece al Grupo Alonso, por lo cual está condicionada por sus políticas, entre las cuales destacamos la no posesión de pasivo con coste y estar dominada por la empresa matriz del grupo, en este caso de forma indirecta. Por otro lado, trabaja conjuntamente con Reefer & Food Logistics S.L., ya que está dominada directamente por ella, lo que conlleva a que compartan operativa y a que las decisiones estratégicas tengan que ser aprobadas por la empresa dominante. Por último, en cuanto a las políticas propias de la empresa, tendremos en cuenta que se rechaza completamente la posibilidad de una ampliación de capital y la entrada de nuevos inversores. Con todo esto, la contextualización de la empresa de cara al análisis queda completamente clara.

En cuanto al análisis interno, a través de la matriz DAFO podemos detectar que pertenecer al Grupo Alonso es tanto beneficioso como perjudicial según en que ámbitos,

pero no nos centraremos en eso ya que no lo podemos modificar, al igual que las políticas propias de la empresa, por lo que nos centraremos en aquellos puntos en los que podemos tomar acción. Éstos son la dependencia de terceros, la falta de espacio en el almacén, la operativa conjunta con la empresa dominante, la ampliación del puerto de Valencia, el Kit Digital, y las amenazas del propio sector.

En cuanto al balance, podemos observar que tiene una estructura muy líquida del activo, basada principalmente en clientes, por lo que la liquidez de la empresa está condicionada totalmente por la gestión de cobro, y en cuanto a la financiación, está formada principalmente por pasivo a corto plazo, donde destacan principalmente los proveedores, por lo que los plazos de pago son claves, y en menor medida por el patrimonio neto, donde destaca el resultado del ejercicio pendiente de repartir. Destacar que carece de pasivo a largo plazo y de pasivo con coste debido a la política de empresa. Respecto a la evolución desde 2019, podemos observar cómo la empresa ha crecido, y además ha mantenido sus políticas de financiación y su estructura líquida, la cual es cada vez más arriesgada con el paso de los años. En cuanto a la financiación, ha mantenido su estructura sin variaciones destacables. Por último, a través del análisis de los EOAF, destacamos la política habitual del reparto de dividendos, y como se ha buscado cumplir siempre con el objetivo de mantenerse en el equilibrio económico-financiero. Analizando la rotación del activo detectamos la drástica minoración de la rotación del activo no corriente debido a la adquisición de inmovilizado relacionado con la ampliación del mobiliario del almacén destinado a albergar las mercancías en de los clientes. Por último, con tal de poner en contexto la información anterior, si la comparamos con los datos del sector, la estructura de la empresa concuerda en gran medida con la tendencia del sector, excepto por la financiación, ya que en el sector, aquellas empresas que no son del Grupo Alonso tienden a tener pasivo con coste y pasivo a largo plazo, por lo que en este ámbito la empresa se aleja de esta tendencia. En los demás ámbitos patrimoniales, podemos confirmar que sigue la tendencia del sector.

Siguiendo con el análisis interno, en cuanto a la cuenta de Pérdidas y Ganancias, destaca el bajo porcentaje del resultado del ejercicio con respecto al INCN, debido al poco valor añadido que genera el sector. Destaca también la estructura de costes flexibles, dando lugar a un reducido margen bruto. Consideramos también que tiene sostenibilidad a largo plazo, ya que el EBIDTDA es superior a unos gastos financieros del 3%-5% que podemos considerar normales, aunque en este caso no se posean por política de empresa, y por último tiene una presión fiscal común, del 25%, correspondiente puramente al IS. Analizando las ratios de rentabilidad financiera, la ROA vienen dada principalmente por la rotación de activo, debido al bajo margen de ventas del sector, y en caso de la ROE, principalmente por el resultado del ejercicio sobre los fondos propios. Destacar que la empresa está apalancada financieramente, ya que un aumento de la deuda provoca un aumento de la ROE, y que la ROE resultaría atractiva de cara a nuevos inversores ya que es mayor que la rentabilidad de la renta variable y fija, aunque no haremos hincapié en esto ya que la empresa no busca nuevos inversores. En cuanto a la evolución a lo largo del tiempo, podemos observar que se ha mantenido la estructura general de costes, y se ha conseguido que la evolución haya sido positiva, llegando a

conseguir en 2022 un porcentaje del resultado del ejercicio respecto al INCN récord. En cuanto a las ratios de rentabilidad, destaca el crecimiento continuo de la ROA gracias a la rotación de activo, al igual que el de la ROE gracias al incremento de la relación del activo entre fondos propios, y por lo tanto del apalancamiento financiero, siendo el incremento de la deuda a través de proveedores, es decir, deuda sin coste. En 2022 disminuye el apalancamiento financiero respecto al del año anterior, y pese a esto, gracias al incremento de la ROA, se logra generar una mayor ROE, consiguiendo así una posición financiera menos arriesgada. Respecto al umbral de rentabilidad, éste cada vez es mayor debido a que el aumento de las ventas no es el suficiente en comparación con el de los costes fijos y variables como para mantener el umbral estático. Con tal de dar sentido a estos datos, podemos compararlos con los del sector observando que sigue la misma tendencia, pero se encuentra en una mejor situación que sus competidores, ya que consigue generar un margen bruto mayor que ellos, y que se traslade en un resultado del ejercicio también mayor, ambos sobre el INCN.

Por último, en cuanto al análisis interno, hemos analizado los períodos de cobro y pago, los cuales consideramos clave, a través de un análisis de las necesidades operativas de financiación. A través del análisis hemos detectado que el ciclo de maduración está compuesto únicamente por el período de cobro, el cual al ser menor que el de pago, da un ciclo de caja negativo, resultando en un fondo de maniobra necesario inferior al aparente de la empresa, por lo que tendrá suficientes fondos para las deudas a corto plazo. No obstante, cabe destacar la empresa cobra en un plazo superior a los 60 días establecido por la ley, por lo que se ve obligada a pagar en un plazo superior al de cobro, siendo así un plazo de pago ilegal también.

Procediendo con el análisis externo, a través de la matriz PESTEL podemos concluir que a nivel político, económico y ecológico el entorno es muy inestable, ya sea debido a las guerras, las crisis o a las catástrofes naturales, por lo que la empresa deberá tener los recursos y vías necesarias previstas para hacerles frente, en la medida de lo posible. En cuanto al sociocultural y al tecnológico, destaca por ser muy cambiante, lo que conlleva a la aparición de nuevas oportunidades y a la necesidad de adaptarse. Por último, en cuanto al legal, se trata de un ámbito restrictivo que juega un papel clave en la actividad de la empresa, la cual tiene que estar al tanto de tratar de cumplir en todo momento.

Por último, en cuanto al análisis del libro diario, en términos generales se ha realizado de forma correcta y sin errores graves, pero aun así se han conseguido detectar diversos errores que la empresa no puede permitir continuar cometiendo, y que debe de subsanar tal y como se ha indicado en cada apartado anterior. Entre estos, destacamos principalmente el de la gestión y contabilización de los clientes de dudoso cobro, la contabilización de las fianzas no remuneradas, el correcto registro y valoración de los activos intangibles y la elaboración de la memoria.

8.- PROPUESTAS DE MEJORA

Por último, con la finalidad de cumplir el último objetivo de este TFG, procedemos a proponer una serie de propuestas de mejora en relación al análisis realizado.

Antes de comenzar, recordar que para hacer las recomendaciones, debemos tener en cuenta que partimos de una situación inicial en la que se rechaza la financiación con coste financiero y también a través de la ampliación de capital. Debemos tener en cuenta también que las decisiones estratégicas deben ser aprobadas por Reefer & Food Logistics S.L., y de forma indirecta por el Grupo Alonso. Por último, las recomendaciones realizadas deben congeniar con los planes de futuro de la empresa, los cuales son mantenerse en el equilibrio económico-financiero y presentar unos estados financieros lo más adecuados posible, de cara a generar confianza tanto al Grupo Alonso, como a demás grupos de interés.

8.1.- PROPUESTAS DE MEJORA EN RELACIÓN AL DAFO

Partiendo de dichas hipótesis iniciales, comenzamos con los ámbitos a mejorar relacionados con la matriz DAFO.

En cuanto a la dependencia de terceros, debido al gran volumen de transportes realizados al año, rechazamos la idea de tener una flota propia, ya que la empresa no es lo suficiente grande para ello. Proponemos que la empresa firme contratos de exclusividad con los chóferes autónomos que realizan las operativas relacionadas con los clientes más importantes, garantizando así una mayor fiabilidad. En cuanto a las demás operativas, lo ideal sería crear relaciones de confianza con las empresas subcontratadas, de forma que en cada zona de influencia se disponga de una empresa de transporte capaz de realizar el transporte que requiere el cliente. De esta forma, se sigue dependiendo de terceros, pero con una mayor seguridad.

Respecto a la falta de espacio en el almacén, como recomendación obvia, la empresa puede comenzar a buscar una nave más grande para aumentar su capacidad. No obstante, tras analizar la operativa de almacén, se le propone a la empresa que su cartera de clientes de almacén esté compuesta principalmente por clientes que no busquen almacenar mercancía durante largos períodos de tiempo, ya que ocupa espacio en el almacén y la estancia genera pocos beneficios. La operativa ideal de almacén es la relacionada con aquellos clientes que buscan descargar la mercancía en el almacén, y al cabo de poco tiempo retirarla, y así continuamente. De esta forma, al cliente se le factura constantemente las entradas, salidas, cargas y descargas, embalajes, paletizados, entre otros, además de las estancias. Así, se genera un beneficio mucho mayor que el generado con un cliente que busca almacenar mercancía largos períodos de tiempo.

Este tipo de clientes pueden ser buscados por la propia empresa, o a través de Reefer & Food Logistics S.L. Incrementar la relación con la empresa dominante sería muy beneficioso, ya que Reefer & Food Logistics S.L. conseguiría dar un servicio mucho más

completo a sus clientes, y la empresa analizada lograría aumentar su volumen de operativa y su cartera de clientes. Además, con la ampliación del puerto de Valencia, si se consigue que las dos empresas trabajen conjuntamente de forma perfecta, se tendrá una fuerza mucho mayor para poder conseguir parte del nuevo volumen del tráfico de contenedores debido dicha ampliación, y por lo tanto, del transporte de las mercancías.

Por otro lado, se recomienda a la empresa que agote la ayuda ofrecida por el Kit Digital. La empresa podría instalar nuevos sistemas de facturación que la faciliten, o bien nuevos programas que faciliten la gestión de los transportes. En cualquier caso, se recomienda a la empresa que aproveche el Kit Digital, ya que no tiene coste para ella.

Por último, se encuentra la amenaza del propio sector en el que se trabaja. Para ello, a través de las recomendaciones indicadas anteriormente, y en las que propondremos a continuación, se conseguiría una posición mucho más sólida en el sector en comparación con la actual. En este ámbito, destacar que, para lidiar con el precio del combustible, lo ideal sería pactar tarifas revisables mensuales con los clientes, de forma que la empresa pueda ajustar los precios de los transportes facturando recargos de combustible en función de la media del precio de éste durante el mes.

8.2.- PROPUESTAS DE MEJORA EN RELACIÓN AL BLANCE

Procedemos ahora con las recomendaciones concluidas a través del análisis del Balance. Podemos observar cómo sigue la tendencia del sector, por lo que no recomendamos que su estructura sea modificada. En cambio, sí que recomendamos mejorar la financiación de la empresa y la generación de líquido. En primer lugar, en cuanto a la financiación, la empresa no puede realizar ampliaciones de capital ni generar deuda con coste, por lo que, además de financiarse a través de deuda sin coste, como bien está haciendo, se sugiere que se financie a través de Reefer & Food Logistics S.L. Como indicado anteriormente, la empresa dominante sí tiene permitido generar parte de deuda con coste, por lo que lo ideal sería que la empresa analizada acordara con la dominante el préstamo de dinero sin coste, ya que ambas tienen una estrecha relación entre ellas. El objetivo de esta recomendación es que la empresa consiga generar liquidez para poder pagar a sus proveedores, ya que el plazo de pago es de casi 86 días, cuando el plazo máximo legal es de 60 días desde la prestación del servicio. En caso de recibir una inspección de Hacienda, la empresa se vería en una situación muy complicada, la cual acabaría resolviéndose con una sanción. Esto perjudicaría indirectamente a Reefer & Food Logistics S.L., por lo que le compensa no cobrar intereses por el dinero prestado a la empresa analizada y no asumir una sanción que provocará una disminución de los futuros dividendos.

Con tal de generar liquidez y reducir el plazo de pago, la empresa debe lograr reducir el plazo de cobro, el cual es superior a los 77 días. Hay diversas formas de conseguir esto, pero vamos a tratar de recomendar un proceso el cual no tenga coste financiero. En primer lugar, la empresa deberá pactar siempre con cada cliente unas condiciones de pago inferiores a 60 días, buscando siempre que el plazo sea el menor posible, y tratará

de conseguir formas de pago que garanticen el cobro a vencimiento, como puede ser el pagaré o el confirming. Para ello, le sugerimos a la empresa que para los clientes más importantes se incentive minorar estos plazos a través de beneficios como la prioridad en sus transportes o almacenamiento. Además, a través de la financiación del Kit Digital, se debería de instalar un sistema que facture de forma automática los servicios, de una forma ágil y sin errores que provoquen demoras en el pago. Por último, se recomienda establecer un proceso de reclamación de cobro claro, en el cual se busque la máxima comunicación con el cliente y la seguridad de que éste va a pagar. De esta forma, el plazo de cobro se vería reducido sin la necesidad de anticipar pagarés o confirmings, a través de descuentos pronto pago, o recurriendo a una empresa externa de reclamación de cobro, ya que todo esto generaría coste.

8.3.- PROPUESTAS DE MEJORA EN RELACIÓN AL PYG

Damos pie ahora a las recomendaciones extraídas a través del análisis del Pérdidas y Ganancias. En primer lugar, en cuanto a la rentabilidad financiera, la empresa no busca que ésta sea atractiva para nuevos inversores ya que no requiere de éstos, por lo que no sugeriremos recomendaciones para ésta. En cuanto a la estructura de costes, podemos ver que casa con la del sector, por lo que no es necesario una modificación estructural. En cambio, sí que recomendamos que, al tener una estructura de costes flexibles, ésta sea revisada. Analizando la evolución, podemos ver que el margen bruto se ha mantenido prácticamente constante los últimos 3 años, por lo que los costes variables no han variado respecto a las ventas. Sería recomendable realizar un análisis de los posibles proveedores para cada transporte que requiera la empresa con tal de conseguir reducir los costes variables. De esta forma se sigue ofreciendo el mismo servicio, y a la vez mejorar el margen bruto.

Por otro lado, con tal de incrementar el resultado del ejercicio, al tratarse de un sector de poco valor añadido, y donde el servicio que ofrecen los competidores es similar entre sí, no se recomienda a la empresa modificar los precios, si no tratar de aumentar el volumen de negocio, consiguiendo así un mayor resultado del ejercicio. Para ello, la empresa puede recurrir a su empresa dominante para conseguir nuevos clientes e incrementar los servicios con los actuales, y también podrá invertir en la contratación de comerciales que consigan captar nuevos clientes, con la finalidad de tener una cartera de clientes mayor y por lo tanto mayor volumen de negocio, lo cual recomendamos encarecidamente para poder aprovechar al máximo la oportunidad de la ampliación del puerto de Valencia.

8.4.- PROPUESTAS DE MEJORA EN RELACIÓN AL PESTEL

Respecto al análisis PESTEL, en cuanto a los factores políticos, económicos y ecológicos, aconsejamos a la empresa estar informada de la actualidad para poder prevenir diversas situaciones y poder adaptarse con tiempo a éstas. No obstante, hay ocasiones en la que es imposible, como puede llegar a ser la DANA de Valencia, por lo que la empresa deberá

reaccionar lo antes posible y adaptarse a la nueva situación. Respecto al ámbito sociocultural, se recomienda a la empresa centrarse en la conciliación laboral con la vida personal de cada trabajador, ya que es un tema que está a la orden del día, ofreciendo a los trabajadores opciones como la posibilidad de teletrabajo y horario laboral flexible. Además, también se recomienda la inclusión de la disponibilidad de fruta en la oficina, eventos de empresa, y todo tipo de actos que ayuden al trabajador a sentirse cómodo en la empresa y con sus compañeros. Todo esto, a nivel de empresa, es beneficioso ya que el principal activo de esta empresa son sus trabajadores, por lo que mantenerlos satisfechos ayudará a un mayor rendimiento. En el ámbito tecnológico, la empresa debe ser capaz de adaptarse a las nuevas tecnologías, como puede ser la Inteligencia Artificial. Investigando, hemos descubierto que existen inteligencias artificiales capaces de buscar proveedores de transporte y sus diferentes precios, también pueden implementarse en el correo electrónico para que éste mande correos automáticos, y pueden servir de ayuda como fuente de información. Junto a esta tecnología, la empresa deberá estar a la vanguardia de las nuevas tecnologías con tal de conseguir trabajar de una forma más eficiente que sus competidores. Por último respecto al PESTEL, la empresa debe estar siempre informada y tener en cuenta la legalidad relacionada con el sector, entre la cual destacamos la Ley de morosidad, la cual ya hemos visto como la empresa debe reducir el plazo de pago para no ser sancionada.

8.5.- PROPUESTAS DE MEJORA EN RELACIÓN AL LIBRO DIARIO

Por último, a través del análisis del libro diario, destacamos que la empresa, en términos generales ha llevado a cabo una correcta gestión de éste. No obstante, hacemos hincapié en la correcta contabilización de los clientes de dudoso cobro, y en que los créditos sin cobrar traten de ser recuperados siempre, ya sea vía juicio, o vía empresa de recobro si son importes menores. La empresa deberá también de contabilizar de forma correcta las fianzas a largo plazo en caso de ser no remuneradas, como bien hemos visto, y dar de alta correctamente los activos intangibles, no como ha sucedido con la instalación del software analizado. En último lugar, le sugerimos a la empresa que sea ella misma la que elabore la memoria, ya que la formulada a través de una empresa externa, como bien hemos podido observar, no cumple con los requisitos necesarios para ser una memoria de calidad.

9.- REFLEXIÓN FINAL

Con todo esto, consideramos que todos los objetivos del TFG han sido cumplidos, y que con la información y el conocimiento adquirido a través del análisis, y las propuestas de mejora recomendadas, la empresa puede ahora tener una visión mucho más clara de como funciona su empresa, en que situación se encuentra y cómo está posicionada en el sector, y a su vez puede aplicar toda una serie de propuestas de mejora que le ayude a mejorar sus condiciones respecto a las de sus competidores en el futuro.

10.- BIBLIOGRAFÍA

Amat, O. (2011). *Análisis de estados financieros: fundamentos y aplicaciones*. Barcelona: Gestión 2000.

Domene, A. & Universidad Politécnica de Valencia. (2024). *¿Cuánto vale RFL Cargo?* Trabajo de Valoración de Empresas (VEE). Trabajo no publicado.

Empresa de gestión de nóminas. (2024). Entrevista personal realizada en septiembre de 2024.

España. Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

BOE, 7 de julio de 2010, núm. 163.

España. Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades (LIS).

BOE, 28 de noviembre de 2014, núm. 288.

España. Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad.

BOE, 20 de noviembre de 2007, núm. 278.

España. Real Decreto-ley 32/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reforma laboral, la garantía de la estabilidad en el empleo y la transformación del mercado de trabajo.

BOE, 30 de diciembre de 2021, núm. 313.

Fausto del Río. (2024). Entrevistas personales realizadas en mayo de 2024.

Grupo Alonso. (2024). Web oficial del Grupo Alonso.

<http://www.grupoalonso.com> [Consulta: 4 de junio de 2024].

Haizea Martín. (2024). Entrevistas personales realizadas en mayo de 2024.

Héctor Rada. (2024). Entrevistas personales realizadas en mayo de 2024.

Informa D&B y Bureau van Dijk. (2022.a). Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI). *Cuentas anuales de Gestión Bersitrans S.L., 2022*.

<https://sabi.informa.es/version-20230626-12-0/Report.serv? CID=78&product=sabiinforma&SeqNr=0> [Consulta: 17 de julio de 2024].

Informa D&B y Bureau van Dijk. (2022.b). Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI). *Cuentas anuales de Conte Trans 2000 S.L., 2022*.

<https://sabi.informa.es/version-20230626-12-0/Report.serv? CID=170&product=sabiinforma&SeqNr=2> [Consulta: 17 de julio de 2024].

Informa D&B y Bureau van Dijk. (2022.c). Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI). *Cuentas anuales de Stock Logistics Transport S.L., 2022.*
<https://sabi.informa.es/version-20230626-12-0/Report.serv? CID=342&product=sabiinforma&SeqNr=0> [Consulta: 17 de julio de 2024].

Informa D&B y Bureau van Dijk. (2022.d). Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI). *Cuentas anuales de Star Logisgroup F. Guillen S.L., 2022.*
<https://sabi.informa.es/version-20230626-12-0/Report.serv? CID=501&product=sabiinforma&SeqNr=1> [Consulta: 17 de julio de 2024].

Informa D&B y Bureau van Dijk. (2022.e). Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI). *Cuentas anuales de Sigma Logística S.L., 2022.*
<https://sabi.informa.es/version-20230626-12-0/Report.serv? CID=647&product=sabiinforma&SeqNr=0> [Consulta: 17 de julio de 2024].

Informa D&B y Bureau van Dijk. (2022.f). Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI). *Cuentas anuales de Royal Reefer S.L., 2022.*
<https://sabi.informa.es/version-20230626-12-0/Report.serv? CID=647&product=sabiinforma&SeqNr=0> [Consulta: 17 de julio de 2024].

Informa D&B y Bureau van Dijk. (2022.g). Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI). *Cuentas anuales de RFL Cargo Logística S.L., 2022.*
<https://sabi.informa.es/version-20230626-12-0/Report.serv? CID=995&product=sabiinforma&SeqNr=0> [Consulta: 2 de julio de 2024].

Informa D&B y Bureau van Dijk. (2022.h). Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI). *Cuentas anuales de Reefer & Food Logistics S.L., 2022.*
<https://sabi.informa.es/version-20230626-12-0/Report.serv? CID=796&product=sabiinforma&SeqNr=0> [Consulta: 5 de julio de 2024].

Instituto Nacional de Estadística (INE). (2022). *Índice de precios al consumo (IPC).*
<https://ine.es/varipc/verVariaciones.do?idmesini=1&anyoini=2022&idmesfin=12&anyofin=2022&ntipo=1&enviar=Calcular> [Consulta: 10 de junio de 2024].

J. M., Vela Bargues. (2021). *Fundamentos de contabilidad financiera: el Plan General de Contabilidad.* Madrid: Ediciones Pirámide.

Marí Vidal, S., Mateos Ronco, A., Polo Garrido, F. (2013). *Análisis económico-financiero: supuestos prácticos.* Valencia: Universidad Politécnica de Valencia.

RFL Cargo Logística S.L. (2022.a). *Libro diario.* RFL Cargo Logística S.L.

RFL Cargo Logística S.L. (2022.b). *Libro mayor*. RFL Cargo Logística S.L.

RFL Cargo Logística S.L. (2022.c). *Memoria*. RFL Cargo Logística S.L.

Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. (2024). Programa Kit Digital.

<https://www.acelerapyme.gob.es/kit-digital> [Consulta: 15 de junio de 2024].

Registro Mercantil de España. (2022). Portal oficial del Registro Mercantil de España. *Cuentas anuales de RFL Cargo Logística, 2022*.

<https://sede.registradores.org/site/invitado/mercantil/deposito-cuentas-solicitud>

[Consulta: 22 de mayo de 2024].

RFL Cargo. (2024). Web oficial de RFL Cargo.

<http://www.rflcargo.com> [Consulta: 5 de junio de 2024].

Autoridad Portuaria de Valencia. (2024). Valenciaport. *Infraestructuras en proyecto*.

<https://www.valenciaport.com/autoridad-portuaria/infraestructuras/en-proyecto/>

[Consulta: 20 de junio de 2024].

Universidad Politécnica de Valencia. (2024.a). Apuntes de la asignatura “Análisis y consolidación contable”. Material no publicado.

Universidad Politécnica de Valencia. (2024.b). Apuntes de la asignatura “Contabilidad financiera y de sociedades”. Material no publicado.

Universidad Politécnica de Valencia. (2024.c). Apuntes de la asignatura “Dirección comercial”. Material no publicado.



ANEXO I. RELACIÓN DEL TRABAJO CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA AGENDA 2030

Anexo al Trabajo de Fin de Grado y Trabajo de Fin de Máster: Relación del trabajo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la agenda 2030.

Grado de relación del trabajo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Objetivos de Desarrollo Sostenibles	Alto	Medio	Bajo	No Procede
ODS 1. Fin de la pobreza.				
ODS 2. Hambre cero.				
ODS 3. Salud y bienestar.				
ODS 4. Educación de calidad.				
ODS 5. Igualdad de género.				
ODS 6. Agua limpia y saneamiento.				
ODS 7. Energía asequible y no contaminante.				
ODS 8. Trabajo decente y crecimiento económico.				
ODS 9. Industria, innovación e infraestructuras.				
ODS 10. Reducción de las desigualdades.				
ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles.				
ODS 12. Producción y consumo responsables.				
ODS 13. Acción por el clima.				
ODS 14. Vida submarina.				
ODS 15. Vida de ecosistemas terrestres.				
ODS 16. Paz, justicia e instituciones sólidas.				
ODS 17. Alianzas para lograr objetivos.				

Descripción de la alineación del TFG/TFM con los ODS con un grado de relación más alto.

***Utilice tantas páginas como sea necesario.



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

ADE

Facultat d'Administració
i Direcció d'Empreses /UPV

**Anexo al Trabajo de Fin de Grado y Trabajo de Fin de Máster: Relación del trabajo con los
Objetivos de Desarrollo Sostenible de la agenda 2030.** (Numere la página)