



## **MEMORIA DEL TRABAJO FIN DE GRADO**

Evaluación y Análisis Comparativo del Sector Logístico en las Provincias de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas  
Evaluation and Comparative Analysis of the Logistics Sector in the Provinces of Santa Cruz de Tenerife and Las Palmas.

**Grado en Administración y Dirección de Empresas  
FACULTAD DE ECONOMÍA, EMPRESA Y TURISMO**

**Curso Académico 2022 / 2023  
Convocatoria de Mayo.**

Autor: D. Pedro Jesús Suárez Robayna  
Tutora: Dña. Violeta De Vera Martín

San Cristóbal de La Laguna, a 25 de Mayo de 2023.

## RESUMEN

El presente trabajo se centra en el sector logístico en Canarias, específicamente en las provincias de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. La metodología utilizada consistió en un análisis longitudinal que empleó la base de datos SABI, seleccionando un total de 485 empresas logísticas en ambas provincias, con datos disponibles para el período 2014-2020. Se analizaron diversos parámetros, ratios e indicadores económico-financieros utilizando los datos recopilados. Las principales conclusiones revelaron el impacto negativo de la crisis del COVID-19 en las empresas, aunque se observó una pequeña recuperación en el año 2020. Además, por lo general destaca la provincia de Las Palmas en la mayoría de los indicadores analizados. No obstante, se observa la necesidad de prestar especial atención y realizar análisis adicionales para abordar los desafíos particulares que enfrenta cada provincia, a pesar de la ausencia de problemas graves en ambas.

**Palabras clave:** Sector Logístico, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, Impacto COVID-19, Ratios Económico-Financieros.

## ABSTRACT

This study focuses on the logistics sector in the Canary Islands, specifically examining the two provinces of Las Palmas and Santa Cruz de Tenerife. The methodology involved a longitudinal analysis using the SABI database, selecting a total of 485 logistics companies in both provinces with available data for the period 2014-2020. Various parameters, ratios, and economic-financial indicators were analyzed based on the collected data. The main findings indicate a negative impact of the COVID-19 crisis on the companies, although a slight recovery was observed in 2020. Furthermore, the province of Las Palmas generally stands out in most of the indicators analyzed. However, there is a need for special attention and additional analysis to address the particular challenges faced by each province, despite the absence of serious problems in both.

**Key words:** Logistics Sector, Santa Cruz de Tenerife and Las Palmas, Impact of the COVID-19, Economic-Financial Ratios.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>2. DESCRIPCIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO.....</b>	<b>6</b>
2.1. ¿EN QUÉ CONSISTE EL SECTOR LOGÍSTICO? .....	6
2.2. EVOLUCIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO EN ESPAÑA. ....	6
2.3. EVOLUCIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO EN CANARIAS.....	8
<b>3. METODOLOGÍA.....</b>	<b>13</b>
<b>4. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS PROVINCIAS SANTA CRUZ DE TENERIFE Y LAS PALMAS.....</b>	<b>15</b>
4.1. RENTABILIDADES. ....	15
4.2. OPERACIONES.....	17
4.3. ESTRUCTURA. ....	20
4.4. POR EMPLEADOS. ....	24
<b>5. CONCLUSIONES.....</b>	<b>28</b>
<b>6. LIMITACIONES Y POSIBLES LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN. ....</b>	<b>29</b>
<b>7. BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>32</b>
<b>8. ANEXO.....</b>	<b>33</b>
8.1. FÓRMULAS ECONÓMICO-FINANCIERAS. ....	33
8.2. TABLA IMPORTACIÓN/EXPORTACIÓN CANARIAS. ....	34

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Datos de las actividades de almacenamiento y transporte en Canarias.....	10
Tabla 2: Actividades de Logística Seleccionadas para el Análisis. ....	14
Tabla 3: Datos referentes al análisis de rentabilidades Las Palmas. ....	34
Tabla 4: Datos referentes al análisis de operaciones. Las Palmas. ....	34
Tabla 5: Datos referentes al análisis de estructura. Las Palmas. ....	35
Tabla 8: Datos referentes al análisis por empleados. Las Palmas.....	35
Tabla 9: Datos referentes al análisis de rentabilidades. Santa Cruz de Tenerife.....	35
Tabla 10: Datos referentes al análisis de operaciones. Santa Cruz de Tenerife.....	35
Tabla 11: Datos referentes al análisis de estructura. Santa Cruz de Tenerife.....	36
Tabla 12: Datos referentes al análisis por empleados. Santa Cruz de Tenerife. ....	36

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Valor Añadido Bruto del "Transporte y Almacenamiento" sobre el PIB en España y principales economías europeas (euros constantes, año base 2015). (2007-2020).....	6
Gráfico 2: Evolución del transporte de mercancías por ámbitos (millones de toneladas) (2007-2020). .....	8
Gráfico 3: Datos relativos de Importación/Exportación de Canarias en el periodo 2000-2021. ....	9
Gráfico 4: Tendencia transporte y almacenamiento en Canarias (2016-2020). ....	11
Gráfico 5: Tendencia almacenamiento y actividades anexas al transporte en Canarias (2016-2020). .....	12
Gráfico 6: Variación en términos porcentuales de la cifra de negocios del sector de transporte y almacenamiento en Canarias (Año base 2015). ....	13
Gráfico 7: Análisis de rentabilidad Santa Cruz de Tenerife.....	15
Gráfico 8: Análisis de rentabilidad Las Palmas. ....	15
Gráfico 9: Análisis de Operaciones Santa Cruz de Tenerife. Primer Bloque. ....	17
Gráfico 10: Análisis de Operaciones Las Palmas. Primer Bloque. ....	18
Gráfico 11: Análisis de Operaciones Santa Cruz de Tenerife. Segundo Bloque. ....	19
Gráfico 12: Análisis de Operaciones Las Palmas. Segundo Bloque. ....	19
Gráfico 13: Análisis de Estructura Santa Cruz de Tenerife. Primer Bloque. ....	21
Gráfico 14: Análisis de Estructura Las Palmas. Primer Bloque.....	21
Gráfico 15: Análisis de Estructura Santa Cruz de Tenerife. Segundo Bloque. ....	22
Gráfico 16: Análisis de Estructura Las Palmas. Segundo Bloque. ....	23
Gráfico 17: Análisis por Empleados Santa Cruz de Tenerife. Primer Bloque. ....	24
Gráfico 18: Análisis por Empleados Las Palmas. Primer Bloque. ....	25
Gráfico 19: Análisis por Empleados Santa Cruz de Tenerife. Segundo Bloque. ....	26
Gráfico 20: Análisis por Empleados Las Palmas. Segundo Bloque.....	26
Gráfico 21: Diferencia Ingresos y Gastos por Empleado. ....	27

## 1. INTRODUCCIÓN.

La logística siempre ha ocupado un lugar destacado dentro del abanico de las actividades realizadas por el ser humano desde los principios de la civilización, más concretamente desde que se empezó a almacenar y transportar mercancías (Carreño, 2014). No obstante, hace relativamente poco tiempo que el sector de logística y de transporte se ha visto inmerso en una evolución constante que ha aumentado su protagonismo en la economía. En este sentido, a las actividades tradicionales de almacenaje y transporte se les ha ido añadiendo otro conjunto de procesos indispensables como, por ejemplo, la eficiente gestión logística y su relación con los demás procesos productivos, así como el compromiso de la mejora continua (Barros, 2019).

Siguiendo con las consideraciones anteriores, cabe destacar la creciente competitividad entre las empresas logísticas con el fin de conseguir el mayor grado de optimización de tiempos y costes (OTLE, 2015). La relevancia estratégica de la logística en el ámbito empresarial se refleja en que, una gran variedad de empresas, encuentran su ventaja competitiva precisamente en sus operaciones logísticas (Dorta, 2013). Todo ello implica que nos encontramos ante una actividad sumamente importante, pues actualmente, el sector de logística y transporte supone un pilar fundamental para satisfacer las exigentes necesidades del mercado cada vez más globalizado (OTLE, 2015). La transformación digital que se está llevando a cabo en prácticamente todos los sectores económicos, incluyendo el sector de logística y transporte, no hace más que influir de forma considerable en la manera de actuar de las empresas de este sector. La propia complejidad de las operaciones del sector de transporte y logística implica un gran impacto en los precios, el medioambiente y el consumo de energía, por lo que en el mundo en creciente proceso de globalización, la gestión efectiva de los recursos puede ser esencial no solamente para lograr mejores resultados financieros, sino además para la propia supervivencia de las empresas. El sistema logístico bien implementado conecta las materias primas, la producción y los mercados, por lo que resulta imprescindible optimizar el flujo de materiales, la gestión de información y el almacenamiento. El desarrollo y la mejora de actividades logísticas pueden impulsar la actividad económica, sobre todo, en las ubicaciones de áreas logísticas en las regiones ultraperiféricas que se perciben como oportunidad para atraer actividad, estimular la economía y mejorar la competitividad y el empleo, como en el caso de las Islas Canarias (Gobierno de Canarias, 2013).

En vista de lo anteriormente expuesto, en el presente estudio se ha optado por profundizar en el sector logístico canario llevando a cabo un análisis cuantitativo-financiero tomando como ejemplo los datos de las empresas logísticas de las dos provincias canarias, estas son, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Con este análisis se pretende analizar la estructura económico-financiera del conjunto de empresas canarias para determinar la situación que presenta cada una de las provincias. Para ello, este trabajo se estructura en 5 capítulos. Además de esta introducción que constituye el primer capítulo, en el segundo capítulo se revisará el marco teórico existente en relación con el sector logístico en España y en Canarias. En el capítulo tres se expondrá la descripción metodológica empleada en este estudio, detallando el proceso de investigación. En el cuarto capítulo se comentarán los resultados principales y, finalmente, se desarrollarán las conclusiones en el quinto capítulo.

## 2. DESCRIPCIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO.

### 2.1. ¿EN QUÉ CONSISTE EL SECTOR LOGÍSTICO?

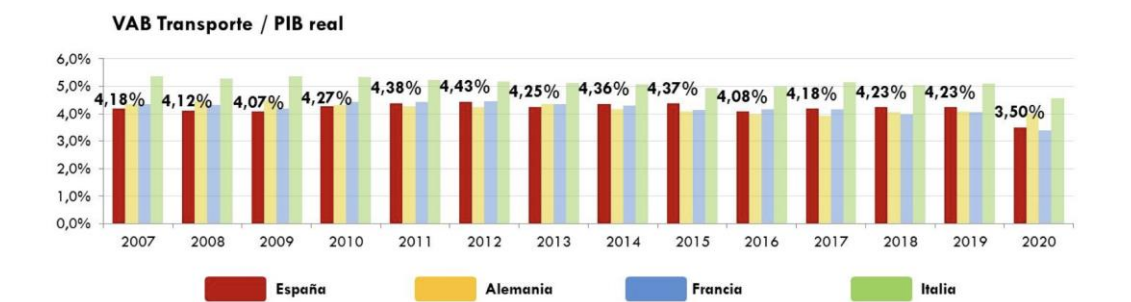
Resulta importante mencionar que la logística tiene sus orígenes en las actividades militares en la antigüedad (Coyle et al., 2017). Desde entonces, este término ha estado cada vez más presente en el mundo empresarial, convirtiéndose en una disciplina clave para la gestión de la cadena de suministro. A pesar de la existencia de técnicas y procesos logísticos que cuentan con cierto recorrido a lo largo de la historia, cabe mencionar que las principales definiciones formales de este término constituyen un hecho relativamente reciente (Pinheiro de Lima et al., 2017). En esta misma línea, Ballou (2004) afirma que la logística de los negocios es un campo relativamente nuevo del estudio integrado de la gerencia en comparación con los tradicionales campos de las finanzas, el marketing y la producción. Tras haber analizado la literatura científica, se ha hallado que una buena parte de los autores que han llevado a cabo investigaciones sobre las actividades logísticas, entre ellos, Ballou (2004), Ministerio de Fomento (2013), y Coyle et al. (2017), optan por la definición que viene reflejada a continuación, por lo que en el presente trabajo se ha decidido adoptar ese mismo criterio. Se trata de uno de los primeros conceptos del término "logística" elaborado en 1985 por Council of Logistics Management (CLM) que actualmente se denomina Council of Supply Chain Management Professionals y que la define de esta manera:

"La logística es la parte del proceso de la cadena de suministros que planea, lleva a cabo y controla el flujo y almacenamiento eficientes y efectivos de bienes y servicios, así como de la información relacionada, desde el punto de origen hasta el punto de consumo, con el fin de satisfacer los requerimientos de los clientes" (Council of Supply Chain Management Professionals, 2023).

### 2.2. EVOLUCIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO EN ESPAÑA.

Según OTLE (2022), la contribución del sector de "transporte y almacenamiento" en la economía de España y otros países del grupo G-4, desde el año 2007 hasta el año 2020 supone porcentajes similares entre sí que oscilan entre el 4% y el 5% del PIB real. En particular, a lo largo de estos años, España ha tenido una participación relativa muy cercana al promedio de Francia, Alemania e Italia, con un porcentaje muy parecido. No obstante, en el año 2020 dicha participación se vio reducida hasta el 3,5%, tal y como se muestra en el gráfico 1.

**Gráfico 1: Valor Añadido Bruto del "Transporte y Almacenamiento" sobre el PIB en España y principales economías europeas (euros constantes, año base 2015). (2007-2020)**

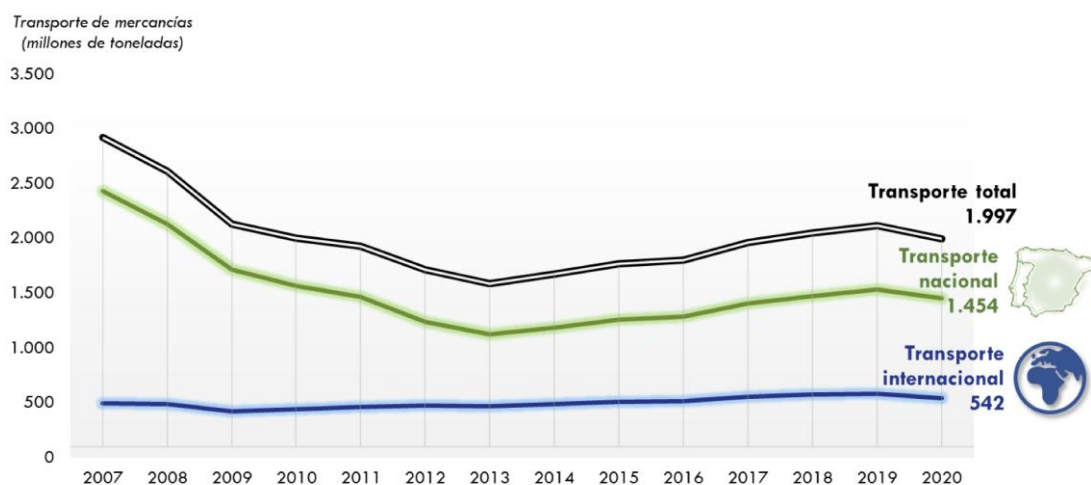


Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España (2022)

Durante los últimos años la logística se ha convertido en uno de los sectores más cruciales de la economía española (Centro Español de Logística, 2016). En el año 2020 el peso del sector logístico en la economía nacional representó el 2,82% del PIB español, y 927.491 trabajadores empleados. Asimismo, el sector logístico español ha permitido que los productos españoles como las frutas y verduras, plantas de producción de automóviles y empresas textiles sean competitivos en los mercados europeos, todo ello gracias a la gestión de suministro innovadora, infraestructuras y profesionales del sector (Centro Español de Logística, 2016). No obstante, este panorama es algo novedoso para este sector tanto en España como a nivel global. Los autores como Ballou (2004) y Servera (2010) afirman que durante años la función logística era considerada una actividad operativa y rutinaria que solo generaba costes y no podía atribuirle a una empresa la capacidad de diferenciación. Carreño Solís (2014) destaca que hasta los años sesenta la logística era una cuestión desatendida por la dirección al considerarse un aspecto de menor importancia. Sin embargo, la globalización y la apertura de nuevos mercados llevaron a una nueva percepción de la logística como una posible fuente de ventaja competitiva a través de la reducción de tiempos de entrega y optimización de costos.

Desde los años sesenta, la gestión logística ha ido adoptando una orientación hacia el cliente, considerando la satisfacción de este como una prioridad (Servera, 2010). Todo ello, provocó un gran crecimiento tanto a nivel mundial como en el caso particular de España que incluso superó el crecimiento de la media mundial. Dicho crecimiento se prolongó hasta el año 2008 en el que se produjo una crisis inmobiliaria (OTLE, 2019). En aquel momento, el sector de logística en España sufrió el impacto de la crisis económica y financiera en su nivel de actividad y de ingresos (Consejo del Transporte y la Logística CEOE, 2013). Para las empresas del conjunto del sector no solamente se produjo una caída del nivel de ingresos, sino además esa situación llevó a la quiebra de numerosas empresas. Durante el periodo de 2008 y 2012 el sector experimentó una desaparición de en torno al 12% del número total de sus empresas, lo que resultaba ser casi el doble de la tasa promedio de la caída de la economía en general (-6,5%) (Consejo del Transporte y la Logística CEOE, 2013). A partir del año 2014 y hasta la pandemia del COVID-19, el transporte nacional de mercancías tuvo un mejor desempeño, debido a la recuperación de la economía nacional tras la crisis inmobiliaria. No obstante, si se tiene en cuenta el periodo desde 2007 hasta 2020, cabe resaltar que el transporte nacional de mercancías sufrió una caída del 40,2% en toneladas transportadas (OTLE, 2022), tal y como se puede observar en el gráfico 2 que viene a continuación.

**Gráfico 2: Evolución del transporte de mercancías por ámbitos (millones de toneladas) (2007-2020).**



Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España (2022)

De acuerdo con el Informe Anual de 2021 del Observatorio del Transporte y la Logística en España, durante la pandemia del COVID-19, la movilidad en general se vio significativamente reducida a nivel mundial, con descensos notables en todo tipo de transporte, tanto para viajeros como para mercancías. Si bien es cierto que esas caídas fueron menos pronunciadas para el transporte de mercancías, es relevante destacar el desacoplamiento entre el PIB y la movilidad interior de mercancías para el año 2020 (OTLE, 2022). En este sentido, el transporte interior de mercancías tuvo una variación más intensa que el PIB entre 2007 y 2019. Sin embargo, en el año 2020, la caída del PIB en términos de euros constantes fue más intensa (-10,8 %) que la caída del transporte interior de mercancías (-9,3 %) en términos de toneladas-km (OTLE, 2022).

### 2.3. EVOLUCIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO EN CANARIAS.

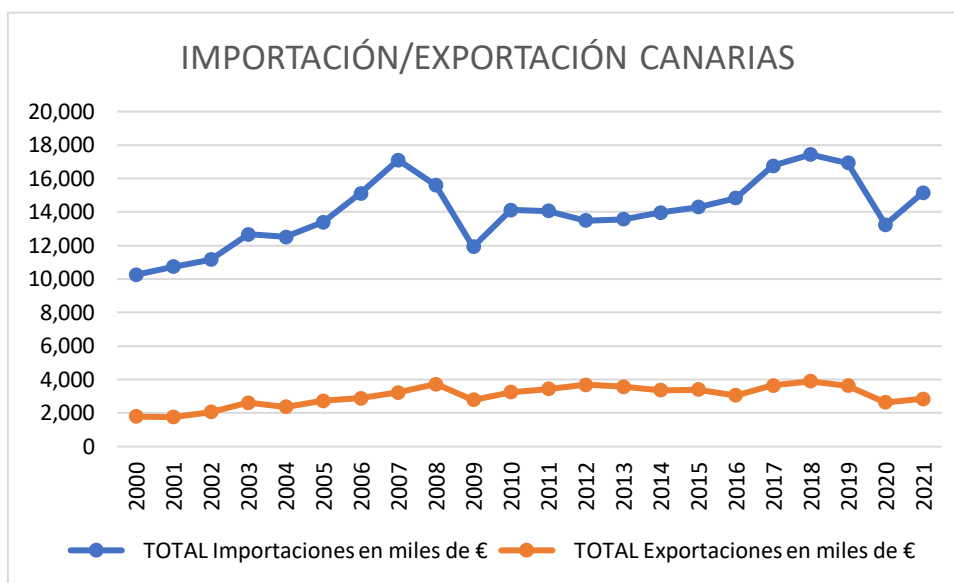
Es bien sabido que el archipiélago canario destaca por su ubicación estratégica en el Océano Atlántico, siendo un posible punto de operaciones mercantiles intercontinentales, así como por su seguridad política y fiscal y sus lazos históricos con Latinoamérica (Romero Granda, 2018). No obstante, al considerarse un territorio ultraperiférico de la UE, las islas se encuentran ante un reto de fortalecer ciertos aspectos logísticos y atraer el tejido empresarial de otros lugares del mundo. Por ello, en este apartado, además de una descripción genérica de los indicadores principales del sector logístico canario, se ha decidido añadir una descripción de la evolución de las importaciones y exportaciones.

El informe de Africainfomarket del año 2004 señala que ya en aquella época se había desarrollado en Canarias una amplia red de puertos y aeropuertos internacionales, además de una moderna red de carreteras. Así, a principios de los años dos mil, se evidenciaba una importante demanda de transporte de mercancías en términos de volumen en distintos medios de transporte. En concreto, se observaron cifras significativas de 76.466 toneladas de mercancías en el transporte aéreo, más de 38 millones de toneladas de mercancías en el transporte urbano, y más de 35



millones de toneladas de mercancías en el transporte terrestre, según datos publicados por Africainfomarket en 2004. Cabe destacar que históricamente debido a su condición ultraperiférica las islas importaban más de lo que exportaban. Así, desde la década de los 80, el déficit de la balanza de pagos generado por el comercio de mercancías se compensaba con la aportación positiva de las demás partidas, sobre todo, los ingresos generados por el turismo y las transferencias del sector público (Ministerio de Fomento, 2013).

**Gráfico 3: Datos relativos de Importación/Exportación de Canarias en el periodo 2000-2021.**



Fuente: Elaboración propia con base a los datos obtenidos del ISTAC.<sup>1</sup>

En términos generales, en la gráfica 3 se puede observar que tanto las importaciones como las exportaciones han experimentado un aumento durante el periodo desde el año 2000 hasta el año 2021, aunque con fluctuaciones en algunos años.

En cuanto a las importaciones, se puede ver que han aumentado de 10.260,82 millones de euros en el año 2000 a 15.150,69 millones de euros en 2021, con disminuciones en las recesiones de la crisis inmobiliaria de 2008 y durante la pandemia del COVID-19.

Asimismo, las exportaciones también han aumentado desde 1.796,87 millones de euros en el año 2000 a 2.841,81 millones de euros en el año 2021, presentando ciertas fluctuaciones. En el año 2020, se registró una disminución del 27,12% en las exportaciones en comparación con el año anterior debido a la pandemia del COVID-19. Sin embargo, en el año 2021, las exportaciones aumentaron en un 7,57% en comparación con el año anterior.

En general, se puede observar que la tendencia es que las importaciones sigan aumentando, mientras que las exportaciones no lo hacen tanto, al mismo tiempo que las importaciones son

<sup>1</sup> Se puede consultar la tabla de datos correspondiente a las Importaciones/Exportaciones en Canarias año 2000-2021 en el anexo.

significativamente más altas que las exportaciones en las Islas Canarias generando un déficit comercial.

Por un lado, las principales importaciones incluyen petróleo y sus derivados, maquinaria y equipos de transporte, así como productos químicos y los relacionados con la alimentación. Por otro lado, las principales exportaciones son productos químicos, alimentos y animales vivos, maquinaria y equipos de transporte (ISTAC, 2023).

A continuación, se presenta una tabla en la que vienen reflejados los datos económico-financieros de las actividades de almacenamiento y transporte en Canarias. En la tabla 1 se muestran datos relacionados con el sector de transporte y almacenamiento en la región de Canarias durante los años 2018, 2019 y 2020, así como sus respectivas variaciones.

**Tabla 1: Datos de las actividades de almacenamiento y transporte en Canarias.**

Año	2018	2019	2020	Variación 2020-2018	Variación 2020-2019
Número de locales	10.208	10.120	10.542	3%	4%
Cifra de negocios en miles €	4.154.341	4.428.065	3.137.500	-24%	-29%
Sueldos y salarios en miles €	969.095	1.012.140	838.061	-14%	-17%
Inversión en activos materiales en miles €	367.934	297.455	251.883	-32%	-15%
Personal ocupado	47.795	48.708	43.998	-8%	-10%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

Se observa que, a pesar de la pandemia, en 2020, había un total de 10.542 locales dedicados al transporte y almacenamiento en Canarias, lo que representa un aumento en comparación con los 10.120 y 10.208 locales del año 2019 y 2018, respectivamente. Sin embargo, la cifra de negocios fue de 3.137.500 miles de euros en 2020, lo que representa una disminución con respecto a los 4.428.065 miles de euros del año 2019, pero un aumento en comparación con los 4.154.341 miles de euros del año 2018.

De esta forma, se puede observar que, a pesar de la pandemia, en comparación con el año 2018, en 2020 tuvo lugar una variación positiva de un 3%. Sin embargo, la cifra de negocios sufrió una disminución significativa de un 24%.

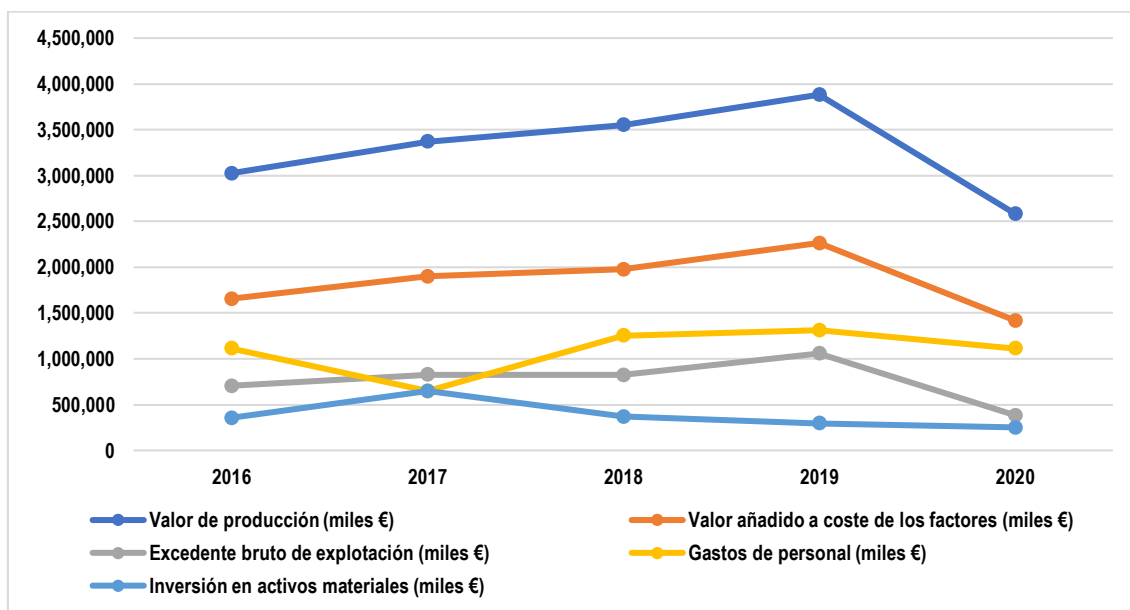
En términos de sueldos y salarios, la tabla muestra que el sector de transporte y almacenamiento en Canarias sufrió una variación negativa de un 14%. En cuanto a la inversión en activos materiales en 2020, el sector invirtió 251.883 miles de euros, lo que representa una disminución de un 15% aproximadamente en comparación con el año 2019 y un 32% aproximadamente en el año 2018.

Por último, la tabla 1 muestra que, en 2020, el sector de transporte y almacenamiento en Canarias empleaba a 43.998 personas, lo que representa una disminución del 10% aproximadamente en el año 2019 y un 8% aproximadamente en el año 2018. A pesar de esa disminución, se puede notar que el sector logístico sigue siendo relativamente significativo para las islas en términos de empleo,

ya que, durante el cuarto trimestre del año 2020, se registró un total de 827.450 personas ocupadas en las islas (según el ISTAC), y las 43.998 personas empleadas en el sector logístico representan aproximadamente el 5% del total de empleados.

Por otro lado, resulta relevante analizar el impacto de la pandemia en el sector logístico y de transporte de mercancías en Canarias.

**Gráfico 4: Tendencia transporte y almacenamiento en Canarias (2016-2020).**



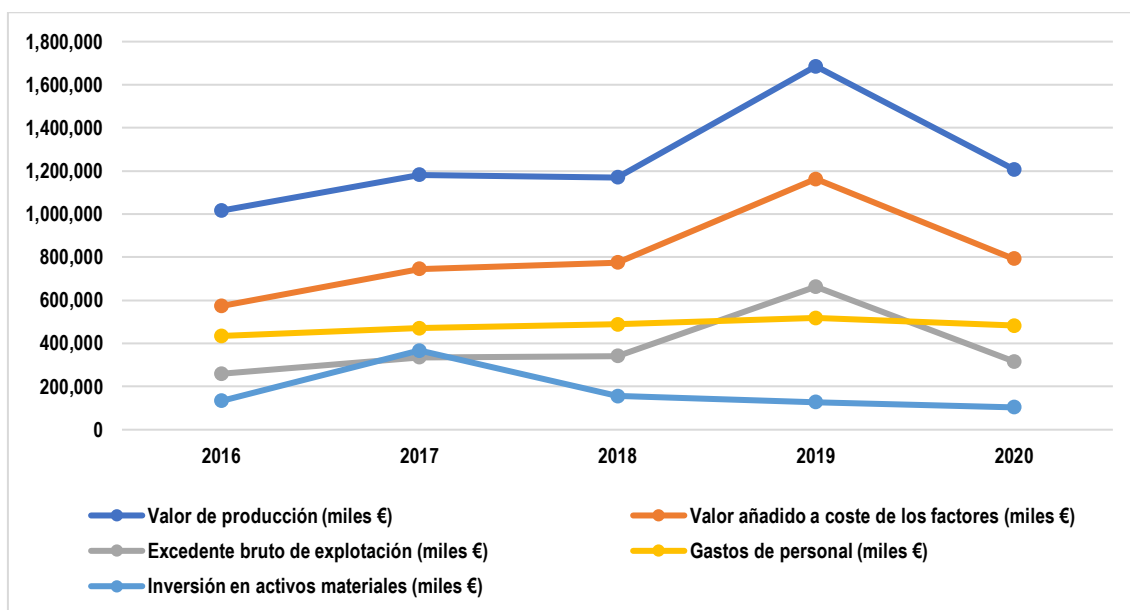
Fuente: Elaboración propio con base en los datos del ISTAC.

En el gráfico 4 se presentan datos sobre el sector de transporte y almacenamiento en términos de valor de producción, valor añadido, excedente bruto de explotación, gastos de personal e inversión en activos materiales para los años 2016 a 2020.

En cuanto al valor de producción y el valor añadido del sector, se observa una tendencia al alza desde 2016 hasta 2019, seguido de una caída importante en 2020, posiblemente relacionada con los efectos de la pandemia de COVID-19 en la economía en general.

El excedente bruto de explotación también muestra una tendencia al alza hasta 2019, pero disminuye significativamente en 2020. Los gastos de personal han aumentado gradualmente desde 2016 hasta 2018, pero disminuyen en 2019 y 2020. Además, la inversión en activos materiales ha sido variable, con un aumento significativo en 2017, una disminución en 2018, un aumento en 2019 y una disminución en 2020.

**Gráfico 5: Tendencia almacenamiento y actividades anexas al transporte en Canarias (2016-2020).**



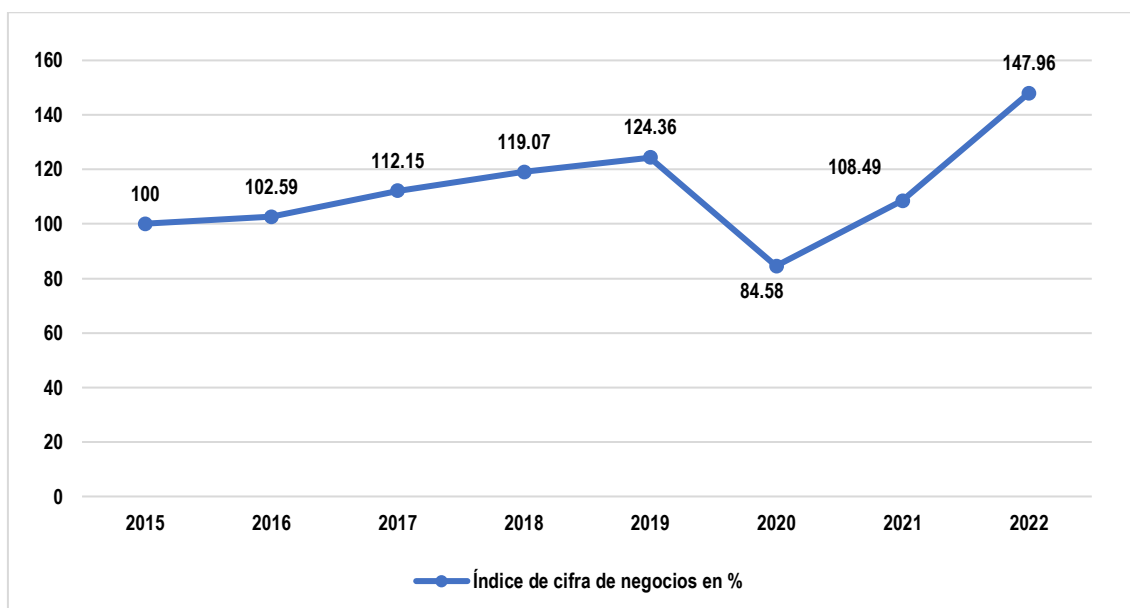
Fuente: Elaboración propia con base en los datos del ISTAC.

A su vez, en el gráfico 5 se observan los mismos indicadores de los mismos años, pero para el sector de almacenamiento y actividades anexas al transporte.

Así pues, se registra que el valor de producción ha tenido ciertos altibajos a lo largo de los años, con un aumento significativo en 2019, seguido de una disminución en 2020. El valor añadido, el excedente bruto de explotación y los gastos de personal presentan un patrón similar, aumentando gradualmente desde 2016 hasta 2019, pero disminuyendo en 2020.

En cuanto a la inversión en activos materiales, se observa un aumento significativo en 2017, seguido de una leve disminución en 2018 y un aumento en 2019, pero una disminución nuevamente en 2020.

**Gráfico 6: Variación en términos porcentuales de la cifra de negocios del sector de transporte y almacenamiento en Canarias (Año base 2015).**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos del ISTAC.

En el gráfico 6 podemos observar la evolución de la cifra de negocios en el sector logístico canario. Partiendo del año 2015 se refleja un crecimiento relativamente constante hasta el año 2020, año en el que sufrió una caída drástica hasta descender casi 15 puntos porcentuales por debajo del valor del año base 2015. No obstante, posteriormente se aprecia una recuperación positiva llegando en 2022 a alcanzar valores por encima de los años anteriores a la crisis sanitaria COVID-19.

### 3. METODOLOGÍA.

En el contexto empresarial actual, es fundamental contar con herramientas de análisis de datos que permitan tomar decisiones informadas y basadas en información relevante. En este sentido, en el presente estudio se ha llevado a cabo un análisis longitudinal a partir del Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI) que permite obtener y analizar pormenorizadamente los datos financieros correspondientes a los balances anuales de más de dos millones de empresas españolas y portuguesas. Cabe destacar que la Universidad de La Laguna proporciona a todos sus miembros el acceso a esta base de datos. Dentro de la base de datos, se procedió a definir una serie de filtros que nos permitieron localizar la información acerca de las empresas objeto de análisis.

Dichos filtros vienen dados por la localización de las empresas, su código CNAE, estatus y años con cuentas disponibles. En el caso de la localización, de acuerdo con el objetivo del estudio, se seleccionó la Comunidad Autónoma de Canarias, especificando en cada caso las provincias, es decir, Las Palmas o Santa Cruz de Tenerife. En cuanto al código CNAE en relación con el que se definen estas empresas, hemos de seleccionar los siguientes:

**Tabla 2: Actividades de Logística Seleccionadas para el Análisis.**

<b>Nº Código</b>	<b>Actividad</b>
494	Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza
495	Transporte por tubería
502	Transporte marítimo de mercancías
504	Transporte de mercancías por vías navegables interiores
512	Transporte aéreo de mercancías y transporte espacial
521	Depósito y almacenamiento
522	Actividades anexas al transporte

Fuente: Elaboración propia con base en los códigos CNAE 2023.

Es importante mencionar que se ha optado por no incluir ciertas actividades logísticas en esta lista, como es el caso del transporte de mercancías por ferrocarril (CNAE 492), debido a que este tipo de transporte no está presente en Canarias. Del mismo modo, se han excluido los CNAE relacionados con el transporte de pasajeros, ya que el enfoque de este estudio se centra en el transporte de mercancías.

Mediante el tercer filtro, el estatus, se logró descartar las empresas que se encuentran inactivas, de manera que solo se incluyen en el estudio aquellas que continúan operando en el sector.

Por último, se determinó un límite temporal que abarca los años en que se encuentran disponibles las cuentas, siendo estos desde el año 2014 hasta el año 2020, este último dato incluido.

Una vez se completó el proceso de selección, se procedió a la agregación de todas las empresas seleccionadas, lo que permitió obtener datos financieros agregados. Como resultado final tras aplicar cada uno de los filtros anteriores, se obtuvo un total de 485 empresas de las cuales, por un lado, 215 pertenecen a la provincia de Santa Cruz de Tenerife y, por otro lado, 270 forman parte de la provincia de Las Palmas.

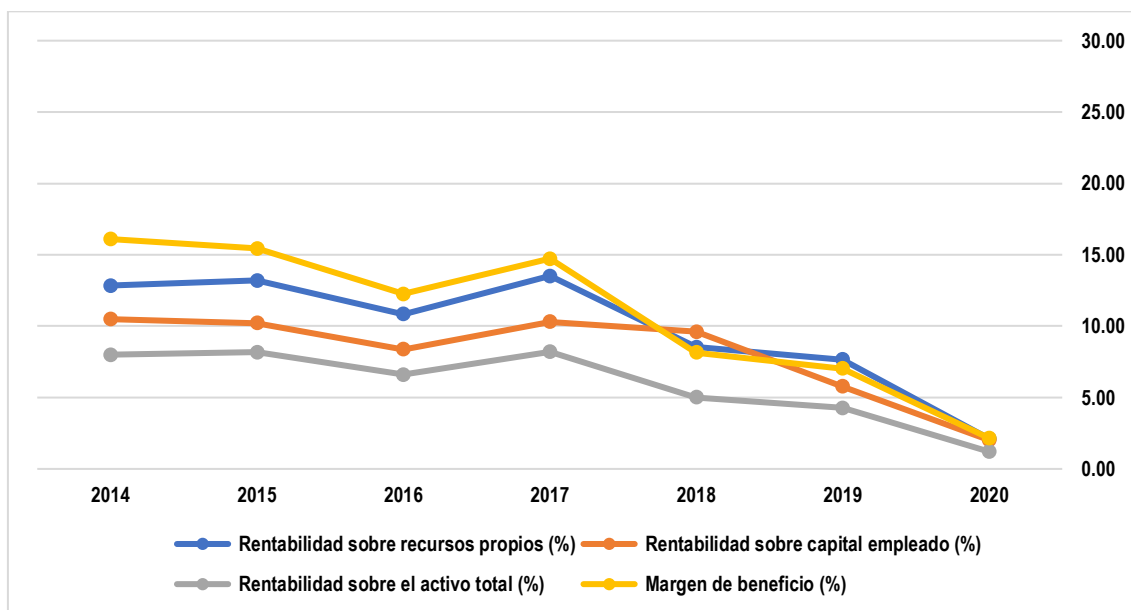
Con el fin de poder analizar estos datos en profundidad y establecer diferentes indicadores, se utilizó la herramienta Excel. En el siguiente epígrafe se detallan los resultados y los indicadores obtenidos a partir del cálculo de los ratios económico-financieros.

#### 4. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS PROVINCIAS SANTA CRUZ DE TENERIFE Y LAS PALMAS.

##### 4.1. RENTABILIDADES.

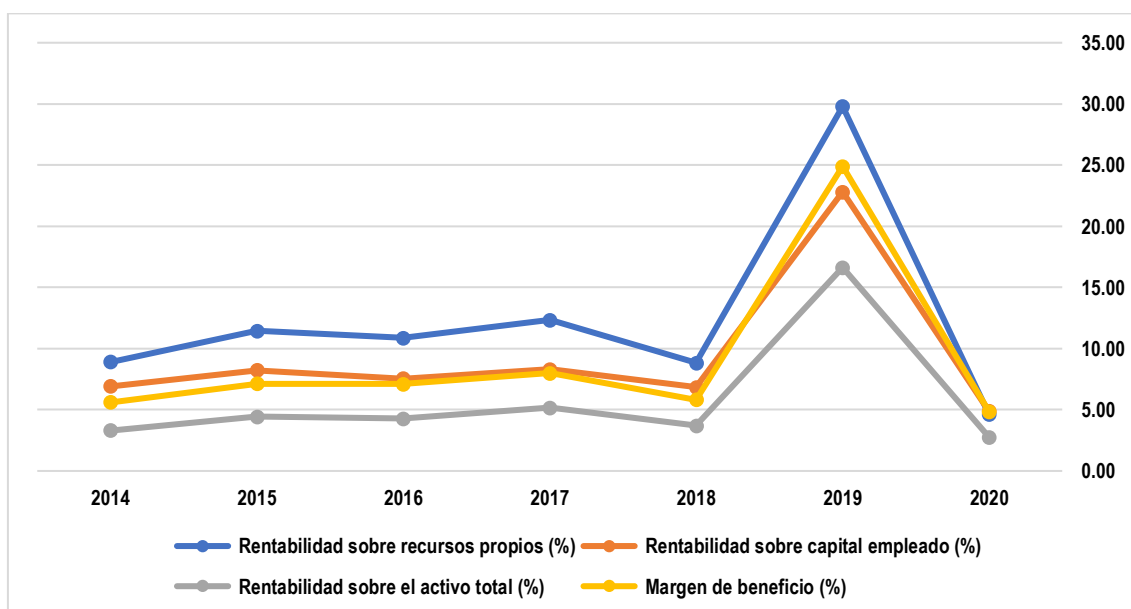
En las siguientes gráficas podemos observar información sobre diferentes métricas de rentabilidad y margen de beneficio para las empresas del sector durante los años 2014-2020.

**Gráfico 7: Análisis de rentabilidad Santa Cruz de Tenerife.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.

**Gráfico 8: Análisis de rentabilidad Las Palmas.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.

En primer lugar, analizamos una medida de cuánto beneficio se genera por cada unidad monetaria invertida por los accionistas de las empresas, en este caso es la rentabilidad sobre los recursos propios. Así, a partir del gráfico 7 se puede observar que en la provincia de Santa Cruz de Tenerife durante los años 2014-2020, este parámetro ha tenido una tendencia decreciente hasta alcanzar un porcentaje del 2,12%. La variación de este ratio fue muy significativa en cuanto a su mínimo porcentaje en el año 2020, con respecto al año 2014. Por otro lado, en cuanto a las empresas logísticas de Las Palmas, cuyas ratios se representan en el gráfico 8, podemos resaltar que siguen una misma tendencia decreciente, aunque parten de un valor más bajo que en el caso de Santa Cruz de Tenerife. Asimismo, cabe señalar el repunte que experimentan las empresas de Las Palmas en el año 2019, más que triplicando los valores del año anterior. Tras un análisis minucioso de los datos brutos agregados, se ha encontrado que esto se debe a un valor extremadamente alto en los ingresos financieros obtenidos por las empresas de la provincia de Las Palmas en este año, el cual va a influir en todas las ratios de este grupo.

La rentabilidad sobre el capital empleado es una medida de cuánto beneficio se genera por cada unidad monetaria invertida en los activos de la empresa. De esta forma, para la provincia de Santa Cruz de Tenerife, durante los primeros años analizados 2014-2017, la rentabilidad presentada es relativamente constante, oscilando entre el 8-10%. No obstante, al igual que en la rentabilidad sobre los recursos propios, se observa que la tendencia es decreciente a partir del año del año 2018, llegando a caer hasta un 2,02%. A su vez, para las empresas de la provincia de Las Palmas, parten de un porcentaje inferior de entre 6-8%.

Existe otra variable similar a las dos anteriores, que evalúa la rentabilidad sobre el activo total. La tendencia evidenciada de este ratio para la provincia de Santa Cruz de Tenerife es similar al comportamiento de la rentabilidad sobre recursos propios, aunque con valores inferiores. A diferencia del primer ratio, la rentabilidad sobre el activo total mide cuánto beneficio se genera por cada unidad monetaria en el activo total de las empresas. En este caso los tres primeros años analizados 2014-2017 el porcentaje de rentabilidad ha sido constante entre un 6-8%. Por otro lado, comienza un descenso a partir del año 2018, donde finalmente en 2020 encontramos un mínimo en esta rentabilidad con un 1,21%, al igual que los casos anteriores. Para las empresas de la provincia de Las Palmas ha sido relativamente menor en comparación con Santa Cruz de Tenerife, con unos valores inferiores al 5%, llegando a caer en el año 2020 hasta un 2,77%.

Por último, el margen de beneficio es la medida que nos indica el beneficio generado por las ventas. Durante el periodo de tiempo 2014-2017, para la provincia de Santa Cruz de Tenerife, aunque se observan márgenes positivos con porcentajes que giran en torno al 12-16%, la tendencia es bajista. Asimismo, en los años posteriores 2018-2020, al igual que en el caso de los ratios anteriores, las empresas comienzan a sufrir un descenso en este parámetro, con un margen de un 2% para el último año 2020. En contraste con Santa Cruz de Tenerife, la tendencia para el periodo de tiempo 2014-2017 ha sido creciente, aunque presentando valores menores entre 5-8%. Posteriormente, y con el repunte, cuyo motivo se ha explicado anteriormente, Las Palmas alcanza en el año 2020 una rentabilidad por encima de la rentabilidad de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, con un 4,86%.

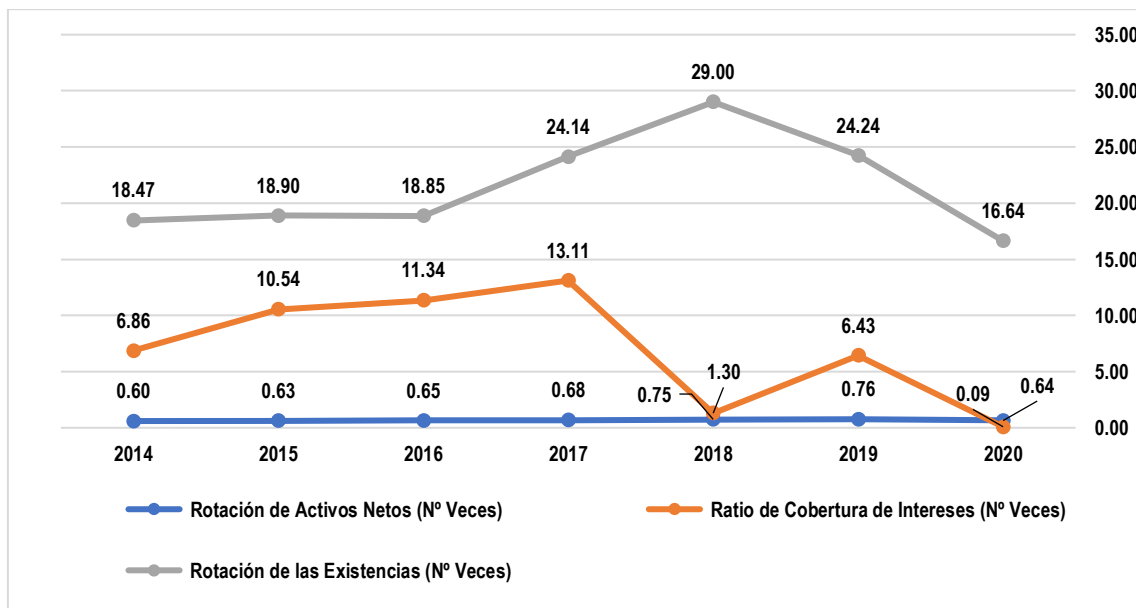


A modo de conclusión, antes del año 2019, se observó una rentabilidad relativamente mayor en la provincia de Santa Cruz de Tenerife en comparación con la provincia de Las Palmas, según los datos obtenidos. Sin embargo, en 2019, se registraron resultados extraordinariamente altos antes de impuestos ordinarios en las empresas de la provincia de Las Palmas, lo que provocó que su rentabilidad se triplicara en términos relativos. Este hecho tuvo un impacto significativo en los resultados, lo que llevó a que los valores de los ratios de rentabilidad de las empresas de Las Palmas superaran a las de Santa Cruz de Tenerife en términos relativos en 2019 y 2020. Aun así, en el último año analizado, se observó una disminución considerable en la rentabilidad en ambas provincias.

#### 4.2. OPERACIONES.

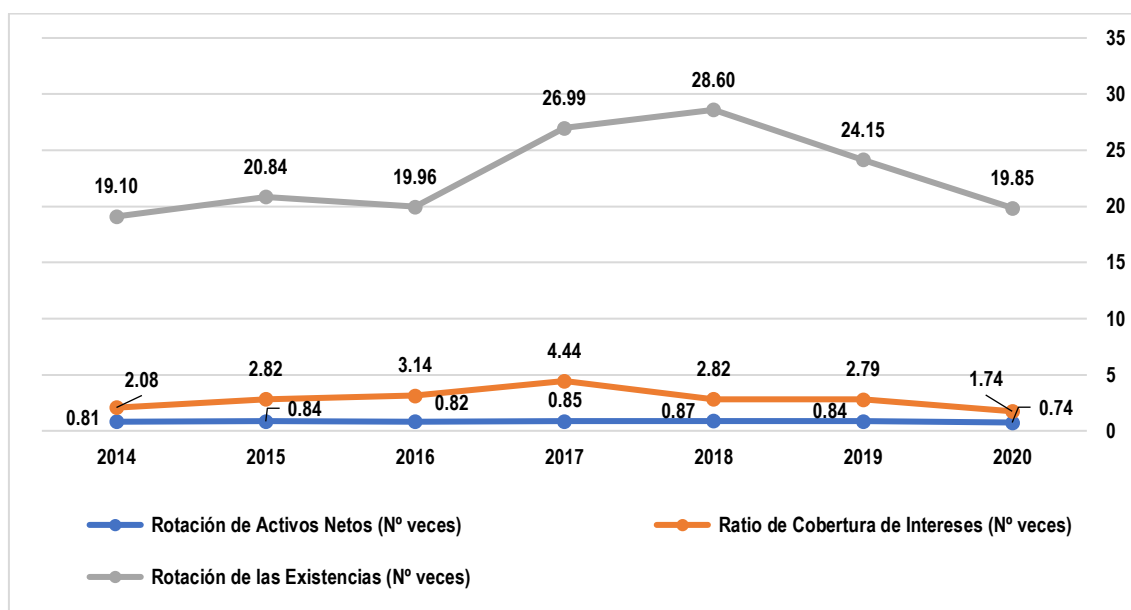
En los gráficos 9, 10 como primer bloque y los gráficos 11 y 12 como segundo bloque, podemos observar ciertos indicadores financieros para los años 2014-2020. Estos indicadores nos muestran el desempeño del conjunto de empresas del sector logístico en las provincias de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas.

**Gráfico 9: Análisis de Operaciones Santa Cruz de Tenerife. Primer Bloque.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.

**Gráfico 10: Análisis de Operaciones Las Palmas. Primer Bloque.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.

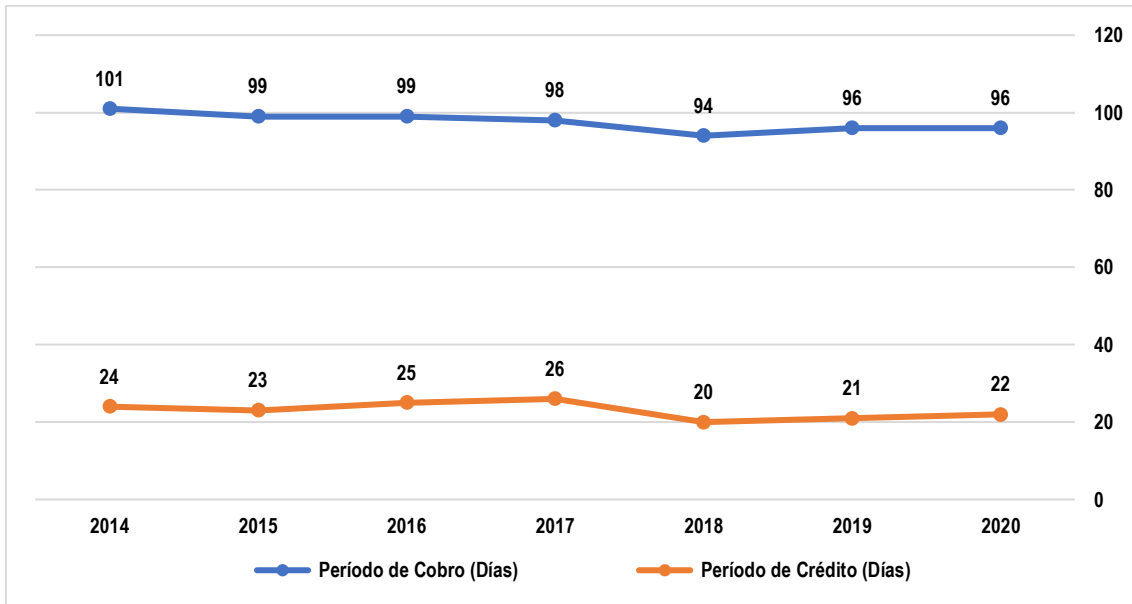
En primer lugar, analizamos la rotación de activos netos que hace referencia a la eficiencia de las empresas en cuanto a la utilización de sus activos para generar ingresos. En lo que se refiere al gráfico 9 que nos indica una tendencia creciente en el periodo de tiempo 2014-2019 del conjunto de empresas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, mientras que en el último año se aprecia una caída de hasta un 0,64 número de veces. A su vez, en el gráfico 10 podemos ver que este indicador de la misma forma se ha mantenido relativamente estable a lo largo de los años 2014-2019 en la provincia de Las Palmas, coincidiendo prácticamente con el mismo patrón señalado en la provincia de Santa Cruz de Tenerife. Del mismo modo, en el año 2020 se presenta un descenso de 0,1 número de veces en comparación con el año 2019, lo que podría indicar que las empresas de logística de la provincia de Las Palmas al igual que las empresas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife han tenido ciertas dificultades para generar ingresos a partir de sus activos relativamente.

El ratio de cobertura de intereses mide la capacidad de las empresas para cubrir los intereses de deuda. En el gráfico 9, se refleja una gran fluctuación en este indicador a lo largo de los años, con una valor extremadamente bajo en el último año analizado igual a 0,09 número de veces. Esto indica que las empresas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife podrían haber sufrido grandes dificultades para cumplir con sus obligaciones de deuda, hecho que probablemente se relaciona con el inicio de la pandemia del Covid-19. A su vez, las empresas de la provincia de Las Palmas, manifiestan un comportamiento más estable en comparación con el conjunto de empresas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, aunque con niveles de cobertura de intereses inferiores. De esta forma, podríamos decir que los altibajos experimentados por la provincia de Santa Cruz de Tenerife se ven más afectados por los factores relacionados con la coyuntura económica.

Asimismo, la rotación de existencias analiza la capacidad de las empresas para manejar su inventario, midiendo la cantidad de veces que se vende y se reemplaza en un período determinado. Así pues, en el gráfico 9 se refleja que tras un periodo de relativa estabilidad en los

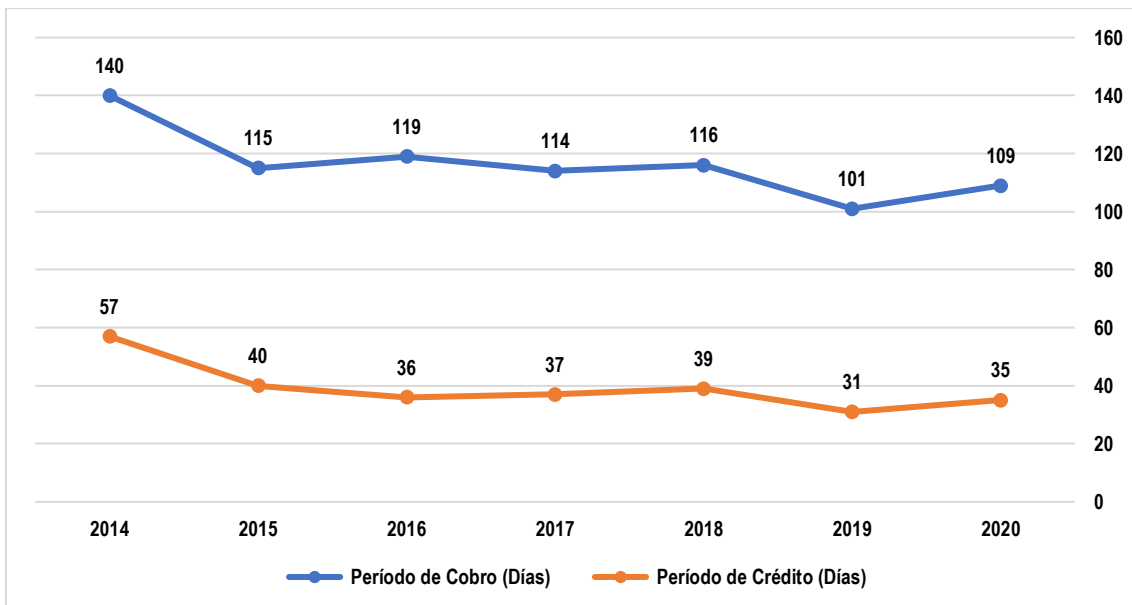
años 2014-2016, esta variable experimentó un crecimiento hasta alcanzar su máximo valor en el año 2018. A partir de ese momento, sufrió una disminución importante, llegando a presentar valores incluso por debajo del nivel inicial del año 2014. En el caso de la provincia de Las Palmas, las fluctuaciones que sufre esta variable siguen una tendencia similar, aunque no son tan pronunciadas en comparación con los valores de la provincia de Santa Cruz de Tenerife.

**Gráfico 11: Análisis de Operaciones Santa Cruz de Tenerife. Segundo Bloque.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.

**Gráfico 12: Análisis de Operaciones Las Palmas. Segundo Bloque.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.

Por último, el periodo de cobro y el periodo de crédito nos define el tiempo que tardan las empresas en cobrar y pagar sus cuentas. Por un lado, en el gráfico 11, se observa que el periodo de cobro

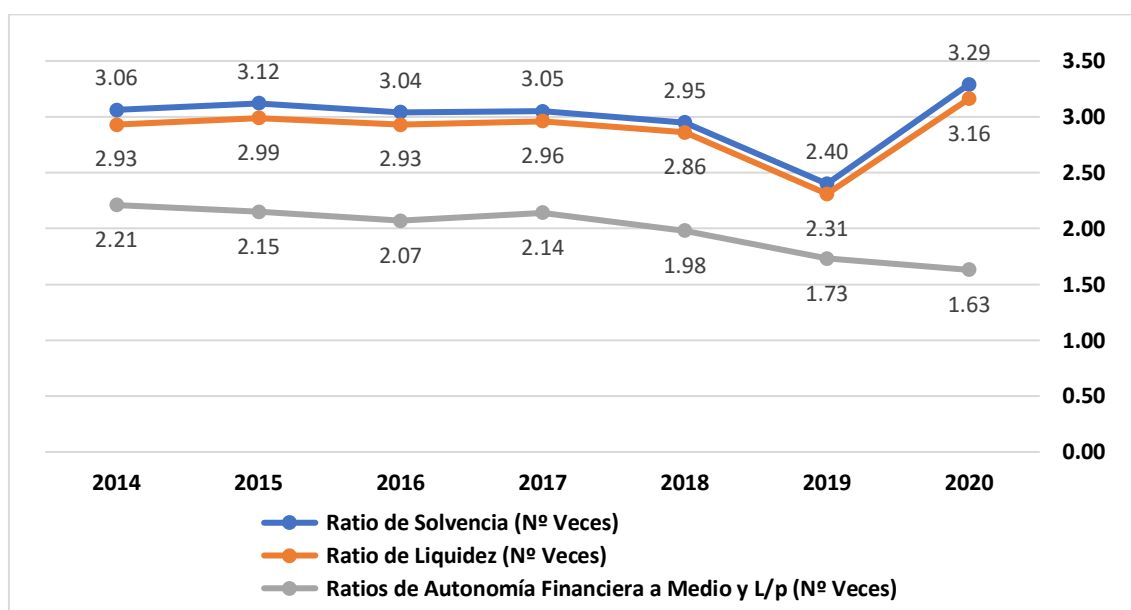
en la provincia de Santa Cruz de Tenerife apenas presenta variaciones a lo largo de los años analizados, con una media de aproximadamente 97,6 días. Por otro lado, el periodo medio de crédito se observa muy poca variabilidad durante el periodo 2014-2020, con una media de 23 días. En cuanto a la provincia de Las Palmas, a diferencia del caso anterior, el período de cobro ha experimentado fluctuaciones importantes a la baja entre 140 y 101 días, con un ligero aumento en 2020 y una media de 116 días aproximadamente. A su vez, el período de crédito ha seguido una tendencia parecida, disminuyendo de 57 días en 2014 a 31 días en 2019, con un ligero repunte en 2020 y una media de 39,3 días.

En términos generales, la provincia de Santa Cruz de Tenerife experimenta más variabilidad a lo largo de los años analizados, destacándose, sobre todo, los cambios en el ratio de cobertura de intereses y en la rotación de existencias. Además, se resalta la diferencia relativa existente entre las dos provincias en cuanto a la capacidad de cubrir los intereses de las deudas contraídas. Así, la provincia de Santa Cruz de Tenerife presenta, generalmente, una capacidad más alta, pero con una variación mucho más pronunciada en comparación con la provincia de Las Palmas. En lo que concierne a la rotación de activos netos, dicho parámetro se mantiene constante en ambas provincias. Respecto a los periodos de crédito y cobro, en la provincia de Las Palmas el periodo de crédito en términos medios tiende a presentar una duración más extensa, concretamente unos 16 días más en comparación con la provincia de Santa Cruz de Tenerife, mientras que la diferencia promedio entre ambas provincias en cuanto al período de cobro es igual a 16 días aproximadamente.

#### **4.3. ESTRUCTURA.**

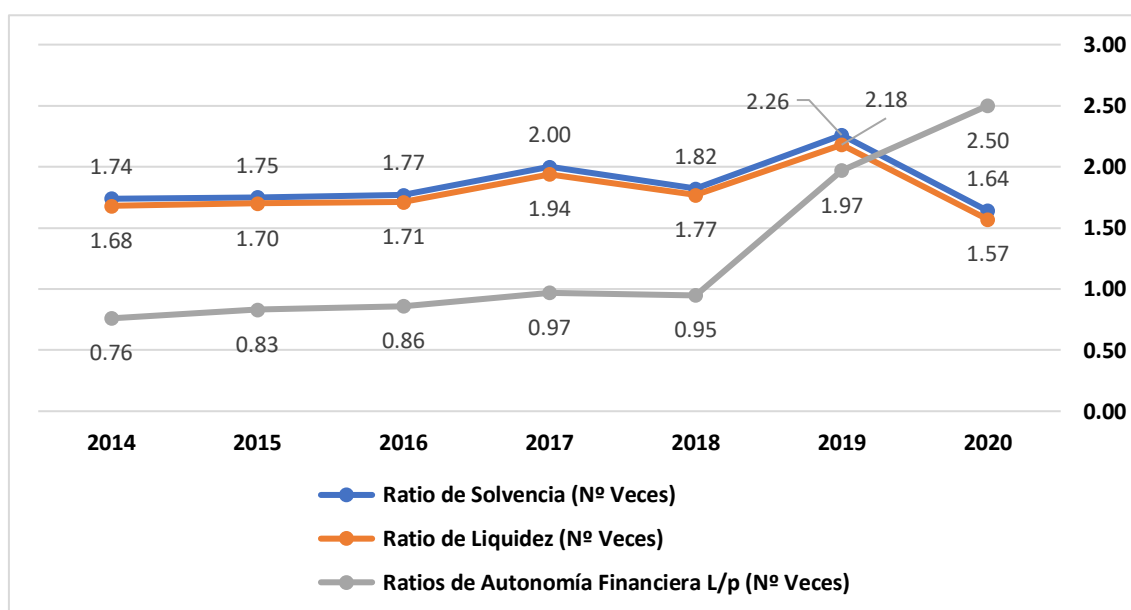
En los gráficos 13 y 14, como primer bloque, se presenta una serie de diferentes ratios financieros que reflejan la solvencia, liquidez, autonomía financiera a medio y largo plazo. De la misma forma, en los gráficos 15 y 16, como segundo bloque, se reflejan los ratios de solvencia de corto plazo y apalancamiento de las empresas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas a lo largo de los años 2014-2020.

**Gráfico 13: Análisis de Estructura Santa Cruz de Tenerife. Primer Bloque.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.

**Gráfico 14: Análisis de Estructura Las Palmas. Primer Bloque.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.

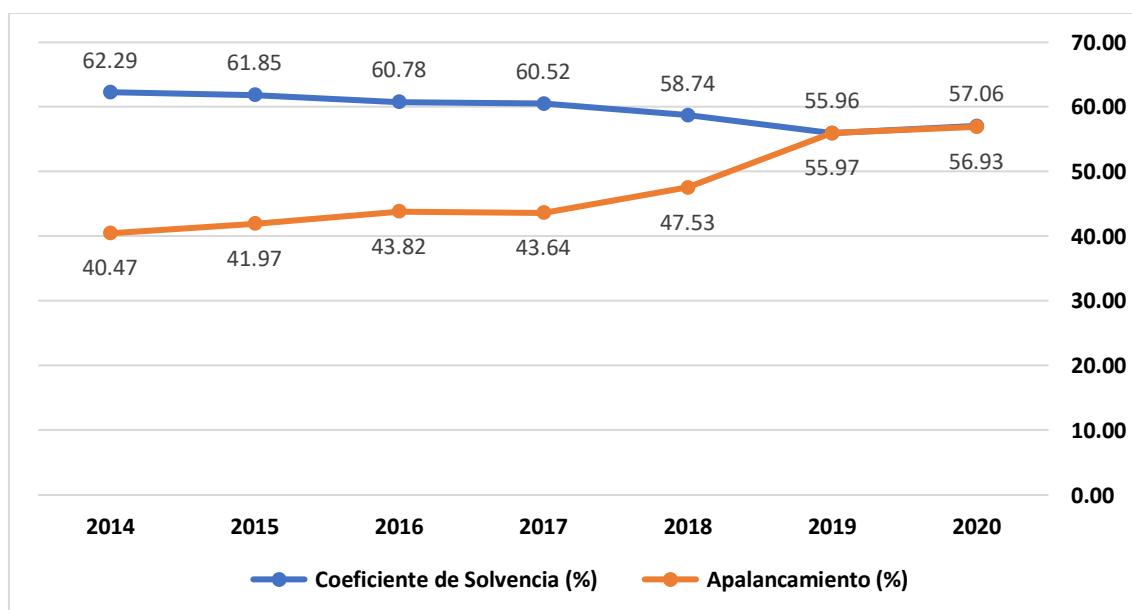
En primer lugar, el ratio de solvencia muestra la capacidad de las empresas de afrontar sus deudas a corto plazo, en base a su activo circulante. Se observa, en el gráfico 13, que durante el periodo de tiempo 2014-2018 este parámetro se ha mantenido relativamente constante en la provincia de Santa Cruz de Tenerife. No obstante, en el año 2019 se aprecia una disminución a nivel de solvencia, que vuelve a recuperarse en el año 2020, superando incluso los años anteriores. De igual manera, para el conjunto de empresas de la provincia de Las Palmas, se contempla un comportamiento relativamente semejante al de la provincia anterior, es decir, sin grande variaciones, para los años 2014-2018. Sin embargo, a partir del año 2018, a diferencia de la

provincia de Santa Cruz de Tenerife, la provincia de Las Palmas presenta una considerable variación positiva, que posteriormente termina decayendo.

Asimismo, el ratio de liquidez representa la capacidad de las empresas de afrontar sus deudas a corto plazo, mediante su activo circulante, pero sin tener en cuenta las existencias. Como podemos apreciar, este ratio se comporta prácticamente de manera similar al ratio de solvencia.

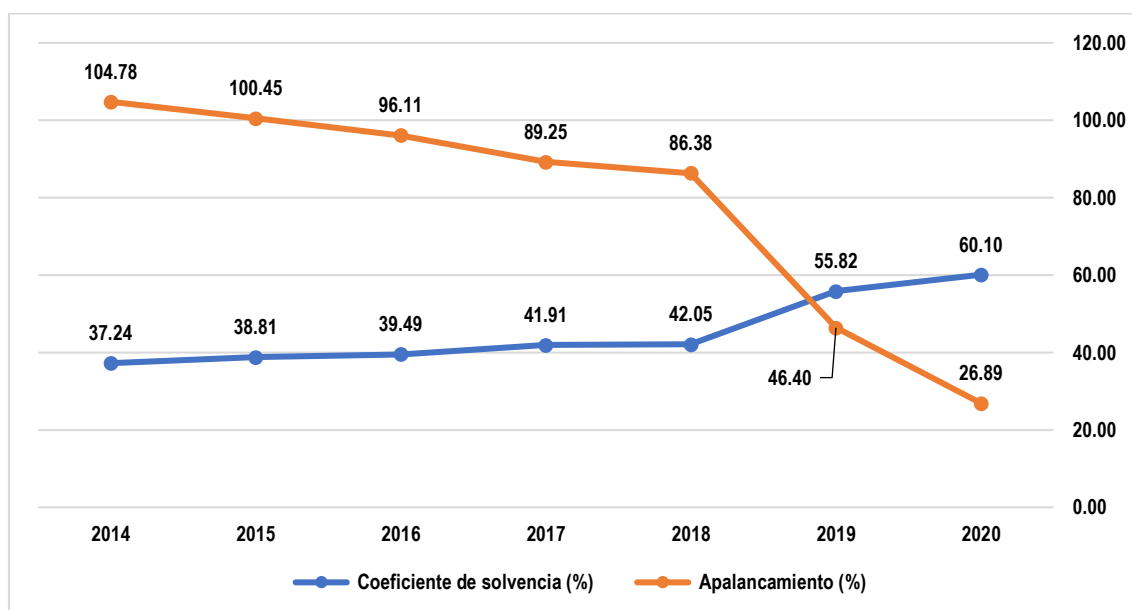
En el caso del ratio de autonomía financiera a medio y largo plazo se refleja la proporción entre los fondos propios de las empresas entre su pasivo fijo. De esta forma, si el ratio es mayor que 1, significará que las empresas poseen un mayor cantidad de fondos propios que sus obligaciones a medio y largo plazo. En el caso que nos ocupa, podemos identificar dos tendencias diametralmente opuestas, dado que en la provincia de Santa Cruz de Tenerife se observa una tendencia decreciente, mientras que en la provincia de Las Palmas dicha tendencia es creciente. Esto podría ser un indicio de que, para financiar sus gastos, las empresas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife han estado utilizando financiamiento externo a medio y largo plazo en mayor proporción en contraste con la provincia de Las Palmas.

**Gráfico 15: Análisis de Estructura Santa Cruz de Tenerife. Segundo Bloque.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.

**Gráfico 16: Análisis de Estructura Las Palmas. Segundo Bloque.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.

En lo que se refiere al coeficiente de solvencia, indica la capacidad de las empresas de adquirir sus activos mediante fondos propios. En este sentido, en el gráfico 15, podemos observar que este indicador referido a las empresas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife ha tenido una evolución decreciente desde el año 2014 hasta el año 2020, del 62,29% al 57,06% respectivamente. Por el contrario, en el caso del conjunto de empresas de la provincia de Las Palmas, se refleja una tendencia opuesta, que refleja un crecimiento en este parámetro con valores que oscilan entre 37,24% y 60,1%.

Por último, en cuanto al apalancamiento, que indica si las empresas optan en mayor o menor medida por financiar sus gastos mediante la deuda externa. Según el gráfico 15, para la provincia de Santa Cruz de Tenerife, se evidencia que el conjunto de empresas ha hecho uso en mayor proporción de la deuda externa para financiar sus activos a lo largo del periodo analizado 2014-2020. Al contrario que en el caso anterior, en la provincia de Las Palmas se hace notar una tendencia decreciente en cuanto al apalancamiento, por lo que se puede deducir que las empresas han reducido en términos relativos el uso de la deuda externa para financiar sus activos.

En términos relativos, las empresas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife presentan una mayor solvencia de acuerdo al ratio de solvencia, en comparación con las empresas que operan en el mismo sector en la provincia de Las Palmas. Asimismo, se ha observado que las empresas de Santa Cruz presentan una mayor liquidez relativa en relación con las empresas de Las Palmas. No obstante, en cuanto a los parámetros de autonomía financiera a largo plazo, se ha encontrado que en Las Palmas ha habido un crecimiento a lo largo del periodo analizado (2014-2020), mientras que en Santa Cruz de Tenerife se ha registrado una tendencia decreciente en la misma variable.

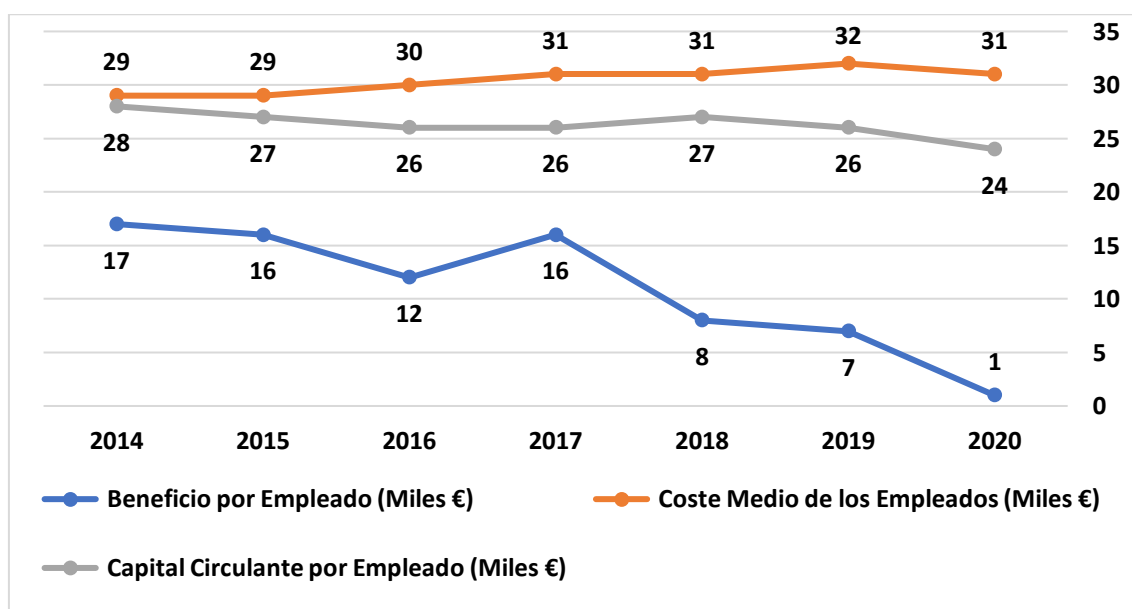
Asimismo, en relación con el coeficiente de solvencia, se ha encontrado que en Las Palmas se ha observado una tendencia creciente, mientras que en Santa Cruz de Tenerife se ha registrado una tendencia decreciente.

En el año 2014, las empresas ubicadas en Las Palmas hacían mayor uso del apalancamiento financiero en comparación con las empresas de Santa Cruz, con una diferencia notable. No obstante, en los últimos años, Las Palmas ha reducido sustancialmente el uso de dicha herramienta, lo que se podría traducir en una mayor autonomía financiera.

#### 4.4. POR EMPLEADOS.

En los gráficos 17, 18, 19 y 20 están representados los diferentes ratios relacionados con la productividad, la rentabilidad y la solvencia de las empresas del sector logístico en la provincia de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas.

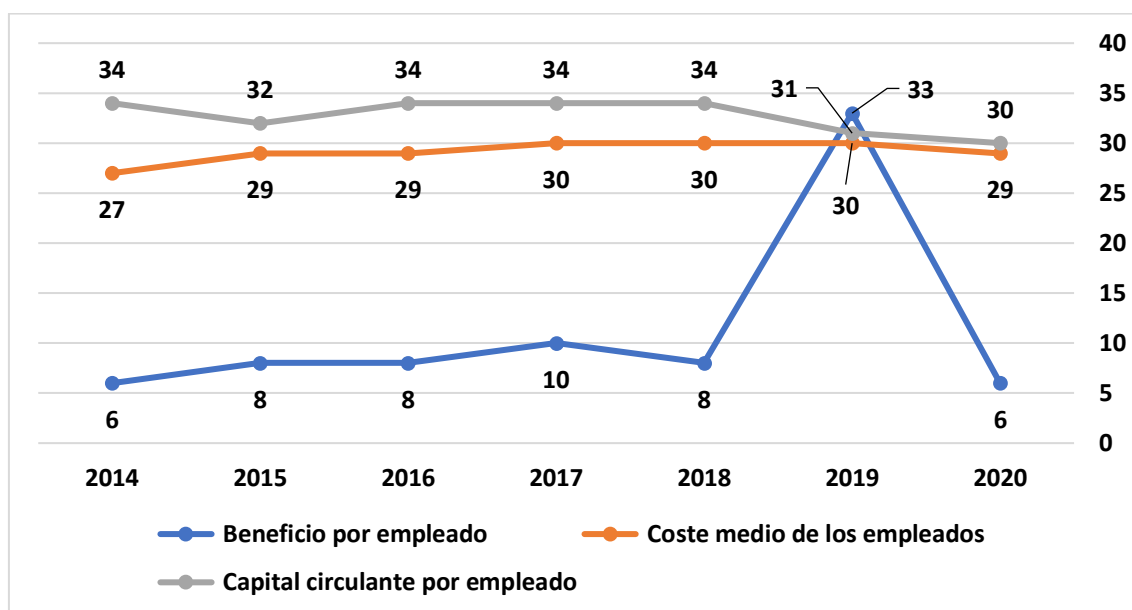
**Gráfico 17: Análisis por Empleados Santa Cruz de Tenerife. Primer Bloque.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.



**Gráfico 18: Análisis por Empleados Las Palmas. Primer Bloque.**



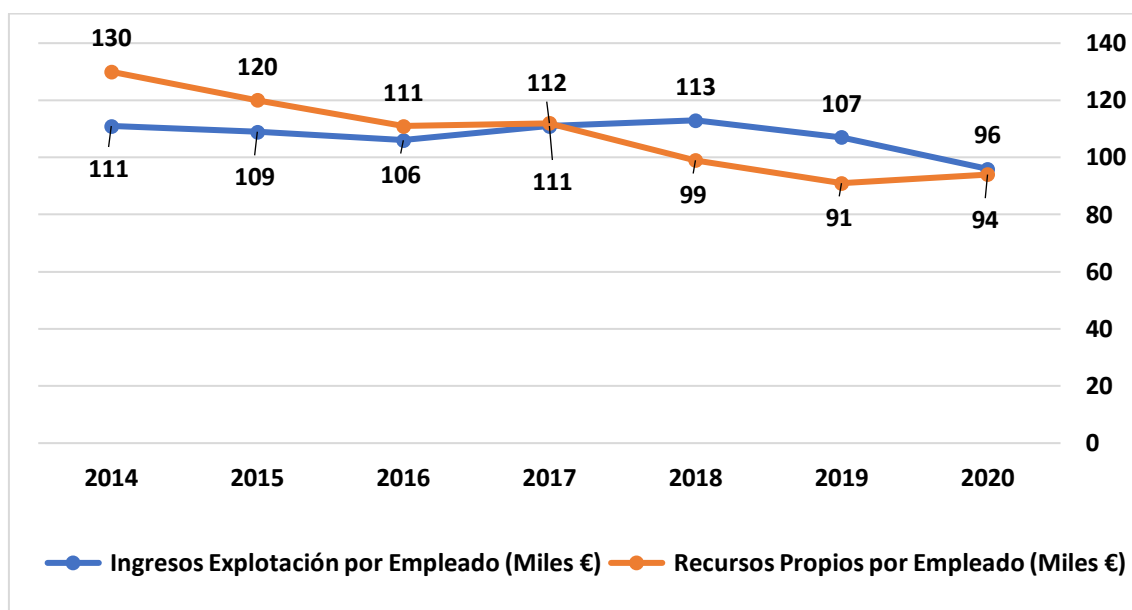
Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.

En primer lugar, vamos a analizar el beneficio por cada empleado generado por las empresas para la provincia de Santa Cruz de Tenerife. En este caso, se observa una tendencia bajista con un pequeño repunte en el año 2017, llegando en el año 2020 a un valor del beneficio por empleado excepcionalmente bajo, hasta cifras de 1.000 euros por empleado. En la provincia de Las Palmas cabe destacar el repunte que surge en el año 2019, posiblemente debido a la crisis ocasionada por el Covid-19. Dicho repunte viene arraigado por el drástico cambio en los resultados financieros de este año, mientras que el número de trabajadores no varía sustancialmente. No obstante, en los años restantes, el beneficio promedio obtenido por cada empleado en este sector es de entre 6 y 10 mil euros aproximadamente.

De la misma forma, el coste medio de los empleados refleja el valor del coste promedio en el que las empresas incurren por cada empleado. Tanto en el gráfico 17, como en el gráfico 18, se puede observar que ambas variables han permanecido relativamente estables a lo largo de los años analizados. En el caso de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, los valores han sufrido variaciones de entre 29 y 32 miles de euros, mientras que, en la provincia de Las Palmas, dichas variaciones han sido de entre las 27 y 30 miles de euros por empleado.

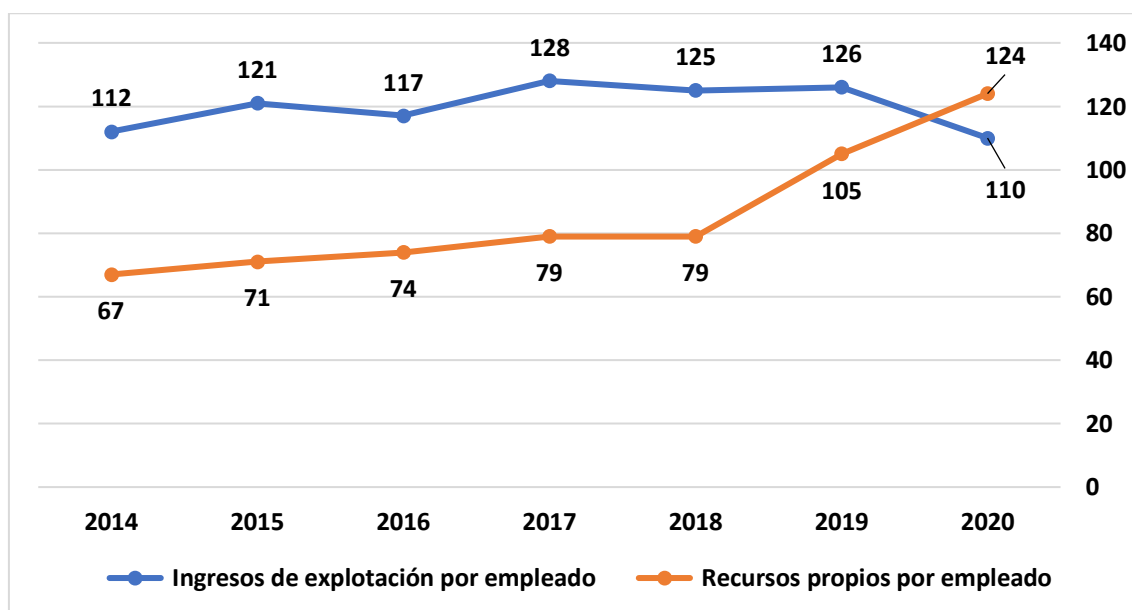
Asimismo, el capital circulante por empleado representa la cantidad del activo corriente del que disponen las empresas para respaldar a cada uno de sus empleados. Igual que en el caso anterior, parece que tanto las empresas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife como las de Las Palmas cuentan con cierta estabilidad en este parámetro durante los años 2014-2019. Esto manifiesta en los valores entre 26-28 miles de euros por empleado, en el primer caso, mientras que en el segundo caso estos valores fluctúan entre 30-34 miles de euros por empleado. Cabe destacar, que en ambos casos para el año 2020 las empresas han sufrido una pequeña caída.

**Gráfico 19: Análisis por Empleados Santa Cruz de Tenerife. Segundo Bloque.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.

**Gráfico 20: Análisis por Empleados Las Palmas. Segundo Bloque.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI.

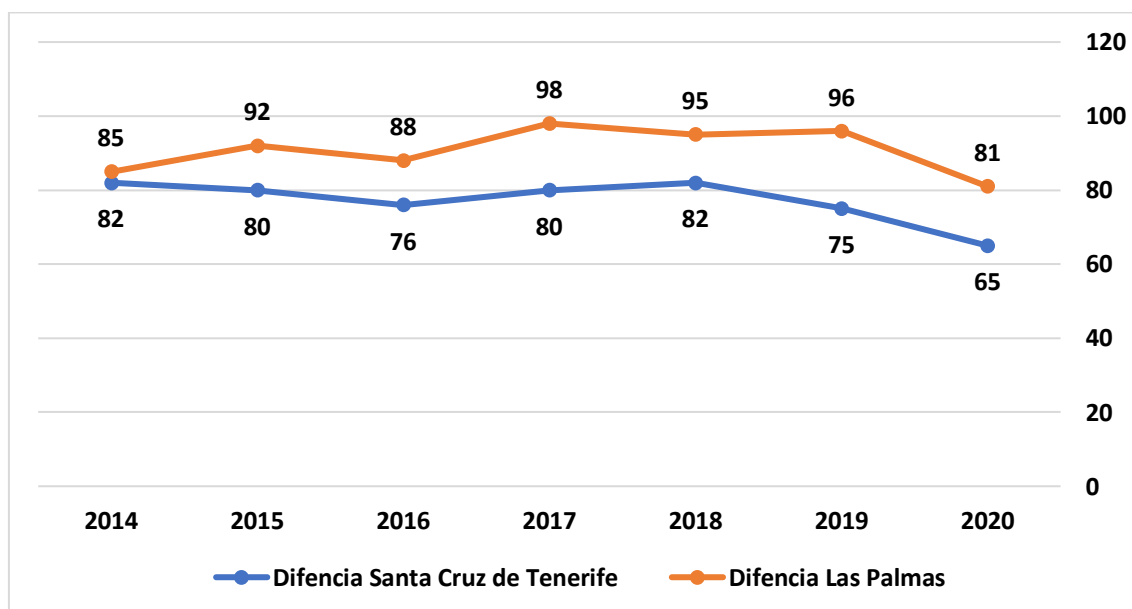
En cuanto a los recursos propios por empleados, por un lado, se puede apreciar una tendencia decreciente para el conjunto de empresas en la provincia de Santa Cruz de Tenerife. Esto es debido a que los datos nos remiten a una caída de los recursos propios por empleado de 130 miles de euros por empleado en el año 2014 hasta 94 miles de euros por empleado en el año 2020. Por otro lado, en el caso de las empresas de la provincia de Las Palmas, se refleja un crecimiento notable a partir del año 2018, permaneciendo constante el número de empleados. Cabe destacar además que ambas provincias parten de situaciones diferentes en el que la provincia de Santa Cruz de Tenerife en el año 2014 presenta valores que duplican las cifras de la provincia de Las

Palmas para este mismo año. No obstante, como consecuencia del crecimiento experimentado por las empresas de Las Palmas en los últimos años, se observa que llega a superar los valores del conjunto de empresas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife.

Por último, se analizan los ingresos de explotación por empleado. De este modo, para la provincia de Santa Cruz de Tenerife, igual que en el caso anterior, se observa una tendencia decreciente, aunque con variaciones leves durante los años analizados: desde los 111 miles de euros por empleado hasta 96 miles de euros por empleado. En el caso de la provincia de Las Palmas, la empresas siguen un patrón semejante, pero con más variaciones entre cada año analizado, lo que provoca que la variable presente mayores altibajos.

En definitiva, teniendo prácticamente el mismo coste medio por empleado en cada una de las provincias, podemos ver que los ingresos de explotación por empleado son algo mayores en la provincia de Las Palmas. Sin embargo, esta situación no siempre se ha evidenciado de esta forma, puesto que hasta el año 2018, los beneficios por empleados en la provincia de Santa Cruz de Tenerife han sido superiores en comparación con la provincia de Las Palmas, y, a partir de ese momento, en la provincia de Las Palmas se ha registrado un mayor beneficio por empleado respecto a la provincia anterior. No obstante, se podría suponer que, en términos de diferencia entre los ingresos y los gastos por empleado, la provincia de Las Palmas ha sido más eficiente que la provincia de Santa Cruz de Tenerife a lo largo de los años analizados, tal y como se puede observar en la siguiente gráfica:

**Gráfico 21: Diferencia Ingresos y Gastos por Empleado.**



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI

En consonancia con el apartado de operaciones se deduce que el conjunto de empresas de la provincia de Las Palmas opta cada vez más por financiar sus gastos, incluyendo el gasto por empleado, mediante fondos propios. Por el contrario, las empresas de la provincia de Santa Cruz

de Tenerife emplean con una creciente intensidad instrumentos financieros externos para financiar sus gastos empresariales.

## **5. CONCLUSIONES.**

La ubicación estratégica de las Islas Canarias en el Océano Atlántico, así como su condición ultraperiférica implican ciertos desafíos que requieren fortalecer aspectos logísticos y atraer inversiones. El sector de transporte y almacenamiento en Canarias ha enfrentado desafíos durante la pandemia de COVID-19, con una disminución en la cifra de negocios, sueldos y salarios, inversión en activos materiales y personal ocupado (OTLE, 2022). Aunque ha habido una ligera recuperación en algunos indicadores en 2020, aún se requiere una revisión detallada de los factores que afectan la rentabilidad y el rendimiento financiero en ambas provincias. Los resultados del presente trabajo permiten afirmar que, en general, el análisis del sector logístico en las provincias de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas revela ciertas tendencias y diferencias significativas.

### **RENTABILIDAD**

Existe una diferencia relativa entre las provincias de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas en términos de rentabilidad empresarial. Antes de 2019, se observó una mayor rentabilidad relativa en la provincia de Santa Cruz de Tenerife en comparación con la de Las Palmas. Sin embargo, en 2019, la provincia de Las Palmas experimentó resultados excepcionalmente altos, lo que triplicó su rentabilidad relativa y superó a la provincia de Santa Cruz de Tenerife en términos de ratios de rentabilidad. No obstante, en el último año analizado, ambas provincias mostraron una disminución considerable en la rentabilidad. Este hallazgo sugiere la necesidad de realizar una revisión detallada de los factores que afectan la rentabilidad empresarial en ambas provincias para identificar oportunidades de mejora y optimizar el rendimiento financiero en el futuro para el sector logístico. Además, cabe mencionar la necesidad de profundizar en los motivos subyacentes que influyen en los valores de rentabilidad excepcionalmente altos en la provincia de Las Palmas para el año 2019.

### **OPERACIONES**

En términos generales, la provincia de Santa Cruz de Tenerife presenta una mayor variabilidad en sus operaciones a lo largo de los años analizados, especialmente en los ratios de cobertura de intereses y rotación de existencias. Además, se destaca la diferencia relativa en la capacidad de cubrir los intereses de las deudas, donde la provincia de Santa Cruz de Tenerife muestra una capacidad generalmente más alta, pero con una variación pronunciada en comparación con la provincia de Las Palmas. Aunque la provincia de Santa Cruz de Tenerife tiene una capacidad generalmente más alta para cubrir los intereses de las deudas, resulta importante evaluar la capacidad de pago a largo plazo. Estos hallazgos sugieren la posibilidad de realizar un análisis exhaustivo de la estructura de la deuda, los flujos de efectivo futuros y considerar la posibilidad de refinanciar o reestructurar las deudas si es necesario para evitar problemas financieros. La rotación de activos netos se mantiene constante en ambas provincias. En cuanto a los periodos de crédito y cobro, la provincia de Las Palmas tiende a tener un periodo de crédito y un periodo de cobro más largos en comparación con la provincia de Santa Cruz de Tenerife. Por ello, es importante

evaluar los acuerdos de crédito y cobro ofrecidos a los clientes y proveedores, y buscar oportunidades para optimizar estos períodos. Esto puede incluir negociar plazos más cortos con los proveedores y establecer políticas de crédito más efectivas para acelerar los cobros de los clientes.

## **ESTRUCTURA**

En términos relativos, las empresas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife muestran una mayor solvencia y liquidez en comparación con el conjunto de empresas en la de Las Palmas en el sector logístico. Sin embargo, las empresas logísticas de la provincia de Las Palmas han experimentado un crecimiento en autonomía financiera a largo plazo, mientras que en la de Santa Cruz de Tenerife han mostrado una tendencia decreciente en ese aspecto. A su vez, el coeficiente de solvencia ha aumentado en la provincia de Las Palmas y disminuido en la de Santa Cruz de Tenerife. Además, en la provincia de Las Palmas se ha reducido el uso de apalancamiento financiero, lo que sugiere una mayor autonomía financiera. Por lo tanto, resulta de gran importancia considerar las tendencias observadas en el uso de instrumentos financieros externos y el apalancamiento financiero. En este sentido, las empresas de ambas provincias deberían llevar a cabo una evaluación detallada de la forma en que financian sus gastos y buscar un equilibrio adecuado entre fondos propios y recursos externos para asegurar una mayor autonomía financiera y mitigar los posibles riesgos relacionados con ello.

## **POR EMPLEADO**

En cuanto a los ingresos y beneficios por empleado, la provincia de Las Palmas ha mostrado ingresos de explotación ligeramente mayores por empleado. En el caso de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, esta tuvo beneficios por empleado superiores hasta 2018, pero a partir de entonces, la provincia de Las Palmas registró mayores beneficios por empleado. Sin embargo, en términos de diferencia entre ingresos y gastos por empleado, la provincia de Las Palmas ha sido más eficiente que la de Santa Cruz de Tenerife a lo largo del periodo analizado. En este sentido, es importante que las empresas logísticas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife revisen detalladamente sus costos operativos, identificando oportunidades para reducir gastos innecesarios, optimizar la cadena de suministro y mejorar la eficiencia en la gestión de inventarios con el fin de aumentar la rentabilidad. Mientras tanto, sería conveniente que las empresas de la provincia de Las Palmas continuaran optimizando su eficiencia en términos de ingresos y gastos por empleado, manteniendo el enfoque en la mejora continua. Identificar áreas adicionales para optimizar costos, como la gestión de flotas, la energía y la logística inversa, podrían ser los posibles puntos de mejora.

## **6. LIMITACIONES Y POSIBLES LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.**

Durante el desarrollo de este estudio, se ha identificado una serie de limitaciones. En primer lugar, cabe destacar la presencia de un valor atípico en los datos observados, específicamente en relación con los ingresos financieros registrados para el año 2019 en el caso del conjunto de las empresas de la provincia de Las Palmas. Con el fin de averiguar un posible error en los datos, se ha llevado a cabo un análisis exhaustivo de cada una de las empresas de la muestra, no obstante, no se han identificado anomalías. Por lo tanto, resultaría relevante investigar la naturaleza de este

valor atípico, comprendiendo si está relacionado con algún fenómeno que pudiera tener incidencia en ello, como, por ejemplo, la pandemia del COVID-19 o simplemente se trata de un error de registro.

Una limitación adicional de este estudio reside en la falta de un gran número de trabajos científicos previos que hayan abordado específicamente el sector logístico en la región de Canarias. La escasez de investigaciones académicas y científicas centradas en este ámbito particular constituye una limitación significativa en términos de disponibilidad de literatura especializada, lo cual restringe la posibilidad de basar o comparar los resultados del análisis realizado con un posible marco teórico específico.

Otra limitación significativa de este estudio radica en la ausencia de datos en la base de datos SABI para los años 2021 y 2022. Esta carencia de información actualizada ha representado un obstáculo sustancial para el análisis de las consecuencias específicas de la crisis de COVID-19 en el sector logístico canario. Si bien se ha podido analizar los datos disponibles hasta el año 2020, la falta de datos de los dos años posteriores impide obtener una visión completa y actualizada de cómo la pandemia ha afectado a las operaciones, los ingresos y otros indicadores relevantes en este sector.

Asimismo, es necesario señalar que no se disponía de datos completos para todas las empresas incluidas en el análisis. Sin embargo, esta circunstancia no constituye un obstáculo relevante dado que se trata de un análisis agregado que busca obtener una visión general de la situación. A pesar de la falta de datos en algunos casos, se espera que los resultados obtenidos sigan siendo representativos y aporten información valiosa para el estudio en su conjunto.

Por último, en lo que se refiere a las limitaciones, es importante destacar que en el presente estudio no se han considerado los datos correspondientes a los trabajadores autónomos. Esto se debe a que dichos individuos no están obligados a presentar informes de sus estados financieros anuales, por lo que no aparecen en la base de datos empleada. No obstante, en el contexto de un análisis logístico centrado principalmente en empresas de gran envergadura, la falta de estos datos no representa una limitación significativa.

Tras las consideraciones anteriores referidas a las limitaciones de este estudio, adicionalmente se proponen diversas líneas de investigación para el sector logístico en las provincias de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. En primer lugar, se sugiere explorar y utilizar otras bases de datos o fuentes de datos adicionales, tanto primarias como secundarias, con el fin de obtener una perspectiva más amplia y enriquecer el análisis existente. Esto permitiría obtener una visión más completa de las actividades logísticas en dichas provincias e identificar patrones y tendencias relevantes.

Otra línea de investigación relevante sería realizar un análisis exhaustivo de las inversiones realizadas en el sector logístico en cada una de las provincias, identificando cómo se destinan estas inversiones y a qué áreas específicas. Esto proporcionaría información valiosa sobre las

prioridades de desarrollo y las estrategias logísticas implementadas en cada provincia, así como su impacto económico y social.

Asimismo, sería pertinente examinar las posibles ventajas fiscales basadas en el marco de Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF) a las que pueden acceder las empresas logísticas que operan en Canarias. Investigar este aspecto permitiría comprender mejor el entorno fiscal y su influencia en las decisiones de inversión y la competitividad de las empresas del sector logístico en la región.

Por último, se sugiere profundizar en el análisis del impacto de la crisis sanitaria COVID-19 en el sector logístico, así como analizar las consecuencias que esta tendrá en los años posteriores. Esto implica evaluar cómo la crisis ha afectado al sector, desde la disminución de la demanda hasta las interrupciones en la cadena de suministro, y estudiar las estrategias de recuperación y adaptación implementadas por las empresas del sector logístico. Además, se debe investigar las perspectivas futuras y las tendencias emergentes que se derivan de esta crisis.

## 7. BIBLIOGRAFÍA.

- Africainformarket. (2004). El sector del transporte en Canarias. Recuperado de: [https://www.africainformarket.org/esp/empresas/manuales/notassectoriales/EL\\_SECTOR\\_DEL\\_TRANSPORTE\\_EN\\_CANARIAS.pdf](https://www.africainformarket.org/esp/empresas/manuales/notassectoriales/EL_SECTOR_DEL_TRANSPORTE_EN_CANARIAS.pdf)
- Ballou, R. H. (2004). *Logística: Administración de la cadena de suministro*. Pearson Educación (5ªed.)
- Barros Gonzales, D. (2019). *Estudio de la logística y sus principales referentes*. [Trabajo Fin de Grado, Escuela Técnica Superior de Ingeniería Universidad de Sevilla]. Consultado 03/02/2023. Recuperado de: <https://biblus.us.es/bibing/proyectos/abreproy/92277/fichero/TFG-2277-BARROS.pdf>
- Carreño Solís, A. (2014). *Logística de la A a la Z*. Fondo editorial PUCP
- Centro Español de Logística. (2016). *Estudio de caracterización del transporte y la logística en España. Informe 2016*. Recuperado de: [https://logispyme.files.wordpress.com/2017/04/estudio\\_caracterizacion\\_tl\\_informe\\_2016\\_v6.pdf](https://logispyme.files.wordpress.com/2017/04/estudio_caracterizacion_tl_informe_2016_v6.pdf)
- Consejo del Transporte y la Logística CEOE. (2013). *El sector del Transporte y la Logística en España*. Recuperado de: [https://www.ceoe.es/sites/ceoe-corporativo/files/content/file/2020/10/12/110/memorandum\\_sector\\_transporte\\_logistica\\_2013.pdf](https://www.ceoe.es/sites/ceoe-corporativo/files/content/file/2020/10/12/110/memorandum_sector_transporte_logistica_2013.pdf)
- Council of Supply Chain Management Professionals. (2023, Febrero). *CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glossary*. Recuperado de: [https://cscmp.org/CSCMP/Academia/SCM\\_Definitions\\_and\\_Glossary\\_of\\_Terms/CSCMP/Educate/SCM\\_Definitions\\_and\\_Glossary\\_of\\_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef92](https://cscmp.org/CSCMP/Academia/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef92)
- Coyle, J. J., Langley, C. J., Gibson, B., Novack, R. A. y Bardi, E. J. (2017). *Logística: Administración de la cadena de suministro*. Cengage Learning Editores.
- Dorta González, P. (2013). *Transporte y logística internacional*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Recuperado de: [https://www2.ulpgc.es/hege/almacen/download/7101/7101787/transporte\\_y\\_logistica\\_internacional\\_2013.pdf](https://www2.ulpgc.es/hege/almacen/download/7101/7101787/transporte_y_logistica_internacional_2013.pdf)
- Gobierno de Canarias. (2013). *Estrategia de especialización inteligente de Canarias 2014-2020*. Recuperado de: <https://www.famp.es/export/sites/famp/galleries/documentos-europa2020/DOC-3.8.pdf>
- Instituto Canario de Estadística. Recuperado de: <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/>
- Instituto Nacional de Estadística. Recuperado de: <https://www.ine.es>



Ministerio de Fomento. (2013). *Estrategia logística en España*. Recuperado de:  
[https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/20131125estrategialogistica\\_0.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/20131125estrategialogistica_0.pdf)

Observatorio del Transporte y la Logística en España. (2015). *Informe Anual 2014*. Recuperado de: [https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos\\_otle/informe\\_otle\\_20141.pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos_otle/informe_otle_20141.pdf)

Observatorio del Transporte y la Logística en España. (2019). *Informe Anual 2018*. Recuperado de: [https://observatoriotransporte.mitma.es/recursos\\_otle/informe\\_otle\\_2018.pdf](https://observatoriotransporte.mitma.es/recursos_otle/informe_otle_2018.pdf)

Observatorio del Transporte y la Logística en España. (2022). *Informe Anual 2021*. Recuperado de: [https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos\\_otle/Informe\\_anual\\_2021.pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos_otle/Informe_anual_2021.pdf)

Pinheiro de Lima, O., Breval Santiago, S., Rodríguez Taboada, C. M., Follmann, N. (2017) Una nueva definición de la logística interna y forma de evaluar la misma. *Ingeniare. Revista chilena de ingeniería*, 25(2), pp. 264-276.

Romero Granda, Ana. (2018). Canarias como plataforma logística y de negocios entre Alemania y África. Recuperado de:  
<https://proexca.es/Portals/0/Uploads/Paises/Canarias/Ficha/Canarias como plataforma logistica y de negocios entre Alemania y Africa 2018.pdf>

Servera-Francelis, David. (2010). Concepto y evolución de la función logística. *INNOVAR. Revista de Ciencias Administrativas y Sociales*, vol. 20, núm. 38, pp. 217-234. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/818/81819024018.pdf>

## 8. ANEXO.

### 8.1. FÓRMULAS ECONÓMICO-FINANCIERAS.

$$\begin{aligned} \text{Rentabilidad Sobre Recursos Propios} &= \frac{\text{Result. Ordinarios Antes de Impuestos}}{\text{Fondos Propios}} * 100 \\ \text{Rentabilidad Sobre Capital Empleado} &= \frac{\text{Result. Ordinarios Antes de Impuestos} + \text{Gastos Financieros y Gastos Asimilados}}{\text{Fondos Propios} + \text{Pasivo Fijo}} * 100 \\ \text{Rentabilidad Sobre el Activo Total} &= \frac{\text{Result. Ordinarios Antes de Impuestos}}{\text{Total Activo}} * 100 \\ \text{Margen de Beneficio} &= \frac{\text{Result. Ordinarios Antes de Impuestos}}{\text{Ingresos Explotación}} * 100 \\ \text{Rotación de Activos Netos} &= \frac{\text{Ingresos Explotación}}{\text{Fondos Propios} + \text{Pasivo Fijo}} \\ \text{Ratio de Cobertura de Interés} &= \frac{\text{Ingresos Explotación}}{\text{Gastos Financieros y Gastos Asimilados}} \\ \text{Rotación de las Existencias} &= \frac{\text{Existencias}}{\text{Ingresos Explotación}} \\ \text{Período de Crédito (días)} &= \frac{\text{Acreedores Comerciales}}{\text{Ingresos Explotación}} * 360 \\ \text{Período de Cobro} &= \frac{\text{Deudores}}{\text{Ingresos Explotación}} * 360 \\ \text{Ratio de Liquidez} &= \frac{\text{Activo Circulante} - \text{Existencias}}{\text{Pasivo Líquido}} \\ \text{Ratio de Solvencia} &= \frac{\text{Activo Circulante}}{\text{Pasivo Líquido}} \\ \text{Coeficiente de Solvencia} &= \frac{\text{Fondos Propios}}{\text{Total Activo}} * 100 \\ \text{Ratios de Autonomía Financiera a Medio y L/p} &= \frac{\text{Fondos Propios}}{\text{Pasivo Fijo}} \\ \text{Beneficio por Empleado} &= \frac{\text{Result. ordinarios Antes Impuestos}}{\text{Número Empleados}} \\ \text{Apalancamiento} &= \frac{\text{Pasivo Fijo} + \text{Deudas Financieras}}{\text{Fondos Propios}} * 100 \\ \text{Costes Trabajadores} &= \frac{\text{Gastos de Personal}}{\text{Ingresos Explotación}} * 100 \end{aligned}$$

$$\text{Ingresos de Explotación por Empleado} = \frac{\text{Ingresos Explotación}}{\text{Número Empleados}}$$

$$\text{Total Activos por Empleados} = \frac{\text{Total Activo}}{\text{Número Empleados}}$$

$$\text{Coste Medio Empleados} = \frac{\text{Gastos Personal}}{\text{Número Empleados}}$$

$$\text{Capital Circulante por Empleado} = \frac{\text{Fondo de Maniobra}}{\text{Número Empleados}}$$

$$\text{Recursos Propios por Empleados} = \frac{\text{Fondos Propios}}{\text{Número Empleados}}$$

## 8.2. TABLA IMPORTACIÓN/EXPORTACIÓN CANARIAS.

Años 2000-2010	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
TOTAL Importaciones en miles de €	10.260,82	10.750,14	11.163,96	12.675,51	12.512,82	13.391,75	15.108,49	17.095,81	15.588,70	11.926,71	14.120,90
TOTAL Exportaciones en miles de €	1.796,87	1.760,21	2.070,20	2.621,68	2.377,20	2.724,51	2.890,40	3.223,40	3.720,39	2.786,01	3.249,83
Años 2011-2021	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
TOTAL Importaciones en miles de €	14.071,46	13.485,10	13.563,64	13.966,48	14.293,71	14.825,56	16.753,84	17.435,04	16.934,74	13.247,74	15.150,69
TOTAL Exportaciones en miles de €	3.438,53	3.686,13	3.573,97	3.372,87	3.401,75	3.055,30	3.643,62	3.893,62	3.624,96	2.641,23	2.841,81

Tabla 3: Datos referentes al análisis de rentabilidades Las Palmas.

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Rentabilidad sobre recursos propios (%)	4,62	29,79	8,82	12,33	10,86	11,45	8,91
Rentabilidad sobre capital empleado (%)	4,87	22,81	6,84	8,32	7,54	8,22	6,92
Rentabilidad sobre el activo total (%)	2,77	16,63	3,71	5,17	4,29	4,44	3,32
Margen de beneficio (%)	4,86	24,90	5,82	8,00	7,11	7,12	5,61

Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI

Tabla 4: Datos referentes al análisis de operaciones. Las Palmas.

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Rotación de activos netos (N.º veces)	0,74	0,84	0,87	0,85	0,82	0,84	0,81
Ratio de cobertura de intereses (N.º veces)	1,74	2,79	2,82	4,44	3,14	2,82	2,08
Rotación de las existencias (N.º veces)	19,85	24,15	28,60	26,99	19,96	20,84	19,10
Período de cobro (días)	109	101	116	114	119	115	140
Período de crédito (días)	35	31	39	37	36	40	57

Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI

**Tabla 5: Datos referentes al análisis de estructura. Las Palmas.**

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Ratio de solvencia (N.º Veces)</b>	1,64	2,26	1,82	2,00	1,77	1,75	1,74
<b>Ratio de liquidez (N.º Veces)</b>	1,57	2,18	1,77	1,94	1,71	1,70	1,68
<b>Ratios de autonomía financiera L/p</b>	2,50	1,97	0,95	0,97	0,86	0,83	0,76
<b>Coficiente de solvencia (%)</b>	60,10	55,82	42,05	41,91	39,49	38,81	37,24
<b>Apalancamiento (%)</b>	26,89	46,40	86,38	89,25	96,11	100,45	104,78

Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI

**Tabla 6: Datos referentes al análisis por empleados. Las Palmas.**

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Beneficio por empleado (€/Empleado)</b>	6	33	8	10	8	8	6
<b>Ingresos de explotación por empleado (€/Empleado)</b>	110	126	125	128	117	121	112
<b>Coste medio de los empleados (%)</b>	29	30	30	30	29	29	27
<b>Recursos propios por empleado (€/Empleado)</b>	124	105	79	79	74	71	67
<b>Capital circulante por empleado (€/Empleado)</b>	30	31	34	34	34	32	34

Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI

**Tabla 7: Datos referentes al análisis de rentabilidades. Santa Cruz de Tenerife.**

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Rentabilidad sobre recursos propios (%)</b>	2,12	7,65	8,53	13,52	10,84	13,20	12,83
<b>Rentabilidad sobre capital empleado (%)</b>	2,02	5,77	9,61	10,30	8,37	10,22	10,49
<b>Rentabilidad sobre el activo total (%)</b>	1,21	4,28	5,02	8,20	6,60	8,18	8,00
<b>Margen de beneficio (%)</b>	2,16	7,02	8,16	14,72	12,26	15,43	16,10

Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI

**Tabla 8: Datos referentes al análisis de operaciones. Santa Cruz de Tenerife.**

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Rotación de activos netos (N.º veces)</b>	0,64	0,76	0,75	0,68	0,65	0,63	0,60
<b>Ratio de cobertura de intereses (N.º veces)</b>	0,09	6,43	1,30	13,11	11,34	10,54	6,86
<b>Rotación de las existencias (N.º veces)</b>	16,64	24,24	29,00	24,14	18,85	18,90	18,47
<b>Período de cobro (días)</b>	96	96	94	98	99	99	101
<b>Período de crédito (días)</b>	22	21	20	26	25	23	24

Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI

**Tabla 9: Datos referentes al análisis de estructura. Santa Cruz de Tenerife.**

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Ratio de solvencia (N.º Veces)	3,29	2,40	2,95	3,05	3,04	3,12	3,06
Ratio de liquidez (N.º Veces)	3,16	2,31	2,86	2,96	2,93	2,99	2,93
Ratios de autonomía finan. a medio y L/p (N.º Veces)	1,63	1,73	1,98	2,14	2,07	2,15	2,21
Coficiente de solvencia (%)	57,06	55,96	58,74	60,52	60,78	61,85	62,29
Apalancamiento (%)	56,93	55,97	47,53	43,64	43,82	41,97	40,47

Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI

**Tabla 10: Datos referentes al análisis por empleados. Santa Cruz de Tenerife.**

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Beneficio por empleado	1	7	8	16	12	16	17
Ingresos de explotación por empleado	96	107	113	111	106	109	111
Coste medio de los empleados	31	32	31	31	30	29	29
Recursos propios por empleado	94	91	99	112	111	120	130
Capital circulante por empleado	24	26	27	26	26	27	28

Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del SABI