



INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

El auge del sector de la náutica en España, demostrado por el sucesivo crecimiento del mismo desde el año 1999, ha generado una descompensación entre volumen de oferta y demanda de tal manera que no existen en nuestro país un número coherente de instalaciones náutico deportivas o puertos deportivos, que sea capaz de ofrecer servicio a todas las embarcaciones que navegan por aguas estatales. Esta situación ha obligado al Estado y las Autonomías a construir multitud de puertos deportivos por toda la costa española, hasta llegar a un punto en el cual, sin haberse cubierto de manera equilibrada la demanda total del sector, han comenzado a aparecer multitud de restricciones para la creación de nuevos puertos deportivos, encabezadas por las condiciones de carácter medioambiental. Es por ello, que prácticamente la gran mayoría de Planes de Puertos Deportivos de las C.C.A.A., enfocan la creación de nuevas instalaciones náuticas hacia la ampliación de las instalaciones actuales, dejando la creación de nuevos puertos para casos muy justificados.

Por otro lado, el desequilibrio del mercado náutico provoca que las probabilidades de éxito para las empresas concesionarias de puertos deportivos sean cada mayores, hecho que unido a la dificultad de construir nuevos puertos, ha motivado un boom de participación en los concursos públicos para el otorgamiento de la gestión de las concesiones de los puertos deportivos que han expirado en los últimos años.

Pero por otro lado, existe un factor adicional que impulsa a las empresas a participar en estos concursos públicos, que se reduce a un tema de rentabilidad financiera. El otorgamiento de la concesión de un puerto deportivo existente motiva la necesidad de realizar una inversión inicial para la renovación total o parcial de las instalaciones, de valor bastante más reducido que la inversión en un puerto de nueva creación. Esta situación conlleva a que la rentabilidad final de la inversión en el primer caso sea, con muchas probabilidades, mayor que en el segundo. Pero no sólo la menor inversión inicial es responsable de esta situación, sino que existen otros factores adicionales que reducen los riesgos financieros para la empresa, como puede ser una clientela ya establecida, entre otros.

Actualmente, cualquier empresa o persona jurídica que cumpla una serie de requisitos, que no son objeto de estudio de este trabajo, goza del derecho a participar en un concurso público para la concesión de un puerto deportivo, ya sea éste de entidad estatal, gestionado a través de las Autoridades Portuarias, o de entidad comunitaria, gestionado por las C.C.A.A. En cualquier caso, todo concurso se rige a través de un Pliego de Bases establecido por la autoridad competente, el cual, además de reflejar las condiciones y obligaciones que debe de satisfacer todo concursante, enuncia los documentos formales que deben ser realizados y entregados, y los criterios de adjudicación y ponderación de los mismos utilizados durante la valoración de las ofertas presentadas. Los documentos usualmente exigidos suelen ser un Proyecto Básico de obras e instalaciones, una oferta de la cuantía de las tasas portuarias a satisfacer a la administración, la proposición de la cuantía de las tarifas para los servicios ofrecidos en

base a unas máximas establecidas, la proposición de duración de la concesión y un Estudio Económico Financiero completo de la inversión.

La finalidad de todo Estudio Económico Financiero es calcular la previsión de la rentabilidad final de una inversión para los accionistas de una empresa. Otros aspectos que se pueden controlar mediante este tipo de estudio son: la evolución temporal de la inversión a lo largo del periodo de concesión del proyecto, detección de las necesidades de financiación al inicio y durante el proyecto, detección de riesgos y toma de decisiones estratégicas para la empresa, entre otros.

Por propia experiencia, estos estudios económicos que se adjuntan en las ofertas a concursos públicos, a nivel general, suelen ser bastante incompletos, sencillos y escuetos. Por un lado, no suelen responder a la estructura básica que todo estudio financiero debería presentar, o bien porque su realización conlleva la dedicación de un mayor tiempo, o bien porque los autores de estos estudios no tienen la suficiente formación para llevarlo a cabo, debido a la gran multitud de variables, conceptos y herramientas financieras que se deben utilizar, situación que radica en multitud de errores que desechan consecuentemente el estudio. Por otro lado, en no pocas ocasiones, los licitadores no suelen reflejar en estos estudios la realidad del proyecto de inversión, debido al establecimiento de hipótesis desacertadas dirigidas a la obtención de una mayor puntuación del estudio durante la valoración de ofertas, aún a costa de no reflejar una imagen fiel del proyecto.

En este sentido, el objetivo fundamental de la tesina que se presenta consiste en la elaboración completa de un Estudio Económico Financiero, con el fin de establecer si la inversión en un puerto deportivo de entidad estatal, ofrecido bajo concurso público, es financieramente viable para los accionistas de una empresa ficticia. Para su realización, y con el fin de que el estudio sea lo más real posible, se tomará como referencia el Pliego de Bases de un concurso público emitido por la Autoridad Portuaria de las Islas Baleares, para el otorgamiento de la concesión de un puerto deportivo ubicado en la isla de Ibiza.

Primeramente, se realiza un breve apartado referente al turismo náutico en general, con el fin de introducir al lector en el mundo de la náutica deportiva. Se explicará el concepto de turismo náutico, aportando la clasificación del mismo según Antonio Peláez [1]. Posteriormente, se citarán las actividades náutico-deportivas practicadas en el sector y la tipología de instalaciones náuticas, enumerando las diferentes concepciones existentes, los objetivos y los servicios ofrecidos. Para terminar esta introducción, se analiza el régimen competencial de los puertos deportivos, realizando un repaso de la cronología de las leyes en materia de puertos y un resumen de los órganos competentes en esta materia.

Seguidamente, y puesto que la realización de un estudio económico completo de cualquier actividad empresarial conlleva la obligatoriedad de analizar, en una primera instancia, el mercado en que se desarrolla la misma, tanto a nivel de oferta como a nivel de demanda, se presenta un estudio de mercado que analiza la oferta y la demanda del sector náutico, primeramente en España y posteriormente, de manera más específica en las Islas Baleares, zona de ubicación del puerto deportivo de estudio.

Como ya se ha comentado, la participación en un concurso público para el otorgamiento de la concesión de un puerto deportivo, conlleva la realización de una renovación completa de las instalaciones portuarias existentes. En este sentido, el siguiente paso que se realiza es la redefinición total del puerto de estudio, partiendo de la descripción de la situación actual de las instalaciones, para posteriormente presentar el nuevo diseño del puerto y en última instancia, cuantificar de manera aproximada la inversión inicial necesaria para llevar a cabo las operaciones de renovación.

Una vez realizado el estudio de mercado del sector náutico y conocidas las características del nuevo puerto deportivo, se tiene la información básica para generación de un estudio económico financiero dinámico, que involucre el mayor número de variables posible, y objeto del siguiente punto de la tesina.

El estudio económico financiero presentará en primer lugar un apartado que refleja, por un lado, el modelo de explotación escogido para el puerto, basado en centros de costes independientes, y por otro, un listado de las hipótesis establecidas de inicio, para el correcto entendimiento de los apartados siguientes por parte del lector.

El siguiente paso consistirá en el estudio de las variables fundamentales del modelo económico como son el coste global de la inversión inicial y diferida, el plazo de concesión del proyecto, las tasas que se abonarán anualmente a la Autoridad Portuaria y el régimen de tarifas para las distintas áreas de negocio del proyecto. Posteriormente, se realizará un estudio de las fuentes de ingresos y gastos de explotación, mediante el cual se podrá establecer la estructura financiera del proyecto. Llegado este punto, se elaborará la Cuenta de Resultados, el Balance y la Cuenta de Tesorería, todas previsionales para el periodo de vida de la concesión.

A continuación, y tras haber modelizado todas las variables del estudio, se procederá a realizar el análisis de rentabilidad o evaluación financiera de la inversión, a partir del cual, bajo la aplicación de hipótesis establecidas a partir del estudio de mercado y de la propia experiencia del autor, se obtiene la rentabilidad esperada de la inversión, calculada como VAN y TIR del accionista. En última instancia, para garantizar el futuro de la inversión, se establecerá un estudio de los escenarios de riesgo para el accionista, a partir de la elaboración de un análisis de sensibilidad, concluyéndose si las variaciones de rentabilidad en escenarios pesimistas son asumibles por el accionariado.