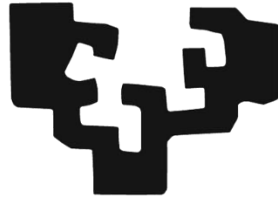


eman ta zabal zazu



Universidad  
del País Vasco

Euskal Herriko  
Unibertsitatea

EKONOMIA ETA ENPRESA FAKULTATEA  
(SARRIKO)

Enpresen Administrazio eta Zuzendaritza Gradua

Ikasturte akademikoa: 2022-2023

### Gradu Amaierako Lana

Enpresaren jarduera eta ingurumenarekin  
duen harremana: Errepideko garraioaren  
sektoreko lau enpresen azterketa

Ikaslea: Jennifer Lomas Azkona

Irakaslea: Ainhoa Saitua Iribar

# EDUKIEN AURKIBIDEA

Laburdurak	4
Laburpena	5
1. SARRERA	7
1.1 Lanaren Helburuak	7
1.2 Metodologia	7
2. ESPARRU TEORIKO ARAUGILEA	8
2.1 Garapen Iraunkorrerako Helburuak	8
2.2 Covid 19aren eragina ekonomian	11
2.3 Errepideko garraioaren sektorea	14
3. IKERKETA	17
3.1 Aukeratutako enpresen aurkezpena	17
3.2 Enpresen analisi ekonomiko-finantzarioa	18
3.2.1 Epe laburreko ratioak	18
3.2.2 Epe luzeko ratioak	22
3.3 Klima aldaketa eta berotegi-efektuko gasen isurketen kontrako ekintzei buruzko informazio ez-finantzarioa	26
3.4 Galderei lotutako puntuazioa	32
4. ONDORIOAK	32
5. BIBLIOGRAFIA	33

## IRUDIEN AURKIBIDEA

1. irudia: Garapen Iraunkorreko Helburuak (GIH) .....	8
2. irudia: European Sustainability Reporting Standards (ESRS) .....	9
3. irudia: Klimarekin lotutako trantsizio-gertaeren adibideak.....	10
4. irudia: Berandutza dauden edo hurrengo sei hilabeteetan berandutza egotea aurreikusten zuten enpresen ehunekoa, aukeratutako herrialdeak, 2020ko maiatza-iraila.....	12
5. irudia: Enpresen fakturazioaren urtez urteko aldaketa, 2020an, sektoreka .....	13
6. irudia: Murrizketen eragina jardueraren arabera .....	16
7. irudia: Transmonbus emisioen bilakaera CO <sub>2</sub> tona baliokidetan .....	27
8. irudia: Ibilgailuen erregai-kontsumoa, motaren arabera .....	28
9. irudia: Berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioak CO <sub>2</sub> tonatan .....	28
10. irudia: Seur-en jarduera garrantzitsuenak ingurumenari laguntzeko.....	29
11. irudia: Correos-en berotegi-efektua eragiten duten emisioak 2019-2020 aldian (tCO <sub>2</sub> ).....	31
12. irudia: Correos-en berotegi-efektua eragiten duten emisioak 2020-2021 aldian (tCO <sub>2</sub> ).....	31

## GRAFIKOEN AURKIBIDEA

1. grafikoa: Berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioak, guztira, 2008tik 2021era. Unitatea: CO <sub>2</sub> baliokide/bizt. tona	2. Grafikoa: Berotegi Efektuko Gasen Emisioen Guztizkoa BPGren arabera, 2008tik 2021era Unitatea: CO <sub>2</sub> baliokide/euro kg.....
	11

## TAULEN AURKIBIDEA

1. taula: Merkantzien zirkulazioa, garraiobidearen arabera (mila tonatan).....	15
2. taula: Prozesu logistikoei lotutako “Garraioa eta biltegiatzea” jardueraren azpisektoreen ustiapeneko soberakin gordina (mila eurotan).....	16
3. taula: Epe laburreko ratioen formulak eta balio optimoen tarteak .....	18
4. taula: Hautatutako enpresen epe laburreko kaudimen ratioaren kalkulua.....	19
5. taula: Hautatutako enpresen likidezia ratioaren kalkulua.....	20
6. taula: Hautatutako enpresen erabilgarritasun ratioaren kalkulua .....	21
7. taula: Epe laburreko ratioen formulak eta balio optimoak .....	22
8. taula: Hautatutako enpresen kaudimen global ratioaren kalkulua.....	22
9. taula: Hautatutako enpresen autonomia finantzario ratioaren kalkulua .....	23
10. taula: Hautatutako enpresen zorpetze ratioaren kalkulua .....	24
11. taula: Hautatutako enpresen kapital iraunkorren osaketa ratioaren kalkulua .....	25
12. taula: Enpresa bakoitzari emandako puntuazioa hasieran planteatutako galdera bakoitzean	32

## Laburdurak

BEG:	Berotegi-efektuko Gasak
BPG:	Barne Produktu Gordina
EB:	Europar Batasuna
ECTA:	European Chemical Transport Association
EFRAG:	European Financial Reporting Advisory Group
ELZ:	Espainiako Logistika Zentroak
ESRS:	European Sustainability Reporting Standards
ETE:	Enpresa Txiki eta Ertainak
GIH:	Garapen Iraunkorreko Helburuak
GRAL:	Gradu Amaierako Lana
INE:	Instituto Nacional de Estadística
OCS:	Operation Clean Sweep
ODS:	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OTLE:	Observatorio del Transporte y la Logística en España
PUDO:	Pick Up and Drop Off
TCFD:	Task force on Climate-related Financial Disclosures
TFG:	Trabajo de Fin de Grado

## Laburpena

Gaur egun Garapen Iraunkorreko Helburuak (GIH) funtsezkoak izaten ari dira munduaren jarraipenerako eta ongizaterako. “Garraio-sektoreak Espainiako berotegi-efektuko gasen guztizko isurien %25 hartzen du, eta sektore ez zehaztuen ia %40. Garraiobideei dagokienez, errepideak emisioen ia %95 egiten du” (Trantsizio ekologikorako eta erronka demografikorako ministerioa, d.g). Horregatik erabaki dut errepide-garraioko enpresek ingurumenari ematen dioten garrantzia eta klima-aldaketa geldiarazteko egiten duten lana ikertzea.

Gradu Amaierako Lan honek Covid 19k eragindako krisiak errepideko garraioaren sektoreko enpresei nola eragin dien aztertzen du. Horretarako, sektorearen barruan jarduera ezberdinak dituzten lau enpresa aukeratu ditut: Pañalon, Monbus, Seur eta Correos. Aurrerago azalduko dut zehatzago zer jarduera burutzen duten, eta banan-banan aztertuko ditut. Ikerketa egiteko, sektorea eta azken urteak honen garapena aztertzen hasiko naiz. Horrela, aldaketak aztertu izango ditut eta enpresak haietara nola egokitu diren.

Lanaren egitura lau ataletan banatuko da. Lehenengoa sarrera izango da, lanaren helburuak eta metodologia laburtuko ditut eta ikerketa galdera batzuk planteatuko ditut. Bigarren atalean, esparru teorikoa landuko dut, bertan, sektorearen analisia, Covid 19ak izandako eragina eta GIH-ak azalduko ditut klimaren aldeko ekintzan sakonduz. Hirugarren atalean, hautatutako enpresen aurkezpena gauzatu ondoren, enpresen analisi finantzario sakona egingo dut. Horretarako, 2020 urtetik 2022 urtera kaudimen ratioak, errentagarritasunak eta bestelako datu kuantitatiboek izandako bilakaera aztertuko ditut eta haien arteko ezberdintasunak ikertuko ditut. Era berean, hautatutako errepideko garraioaren sektoreko enpresek azken urteotan klima aldaketa eta berotegi-efektuko gasen isurketen kontrako egintzak aztertuko ditut eta hauen arteko konparaketa egingo dut. Hirugarren atal honetan garrantzitsua izango da planteatutako galderak erantzutea eta zalantzak argitzea. Azkenik, ikerketa burutu ondoren eta informazio osoa izanik, lanaren ondorioak azalduko ditut Gradu Amaierako Lanari bukaera emanez.

## Resumen

Hoy en día los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) son fundamentales para la continuidad y el bienestar del mundo. “El sector transporte representa el 25% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en España y casi el 40% de las emisiones de los sectores difusos. Según los diferentes tipos de transporte, la carretera representa casi el 95% de las emisiones, mientras que la contribución de otros modos de transporte es bastante más minoritaria” (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, s. f.). Por eso he decidido investigar la importancia que las empresas de transporte por carretera dan al medio ambiente y su labor para frenar el cambio climático.

Este Trabajo de Fin de Grado (TFG) analiza cómo ha afectado la crisis provocada por el Covid 19 a empresas del sector del transporte por carretera. Para ello, he seleccionado cuatro empresas que realizan diferentes actividades dentro del sector: Pañalon, Monbus, SEUR y Correos. Más adelante explicaré con detalle qué actividades realizan y las analizaré una por una. Para realizar la investigación comenzaré a estudiar el sector y su desarrollo en los últimos años. De este modo observaré los cambios y cómo se han adaptado a ellos las empresas.

La estructura del trabajo se dividirá en cuatro apartados, el primero será la introducción, que se especifican los objetivos del trabajo, la metodología y se plantean las preguntas de investigación. En el segundo apartado, haré el marco teórico donde expondré el análisis del sector, el impacto del Covid 19 y los ODS profundizando en la acción por el clima. En el tercer apartado presentaré a las empresas que he escogido, realizaré un análisis financiero exhaustivo, utilizando ratios, rentabilidades y otros datos cuantitativos con los cuales podré observar la evolución desde el año 2020 al 2022 y estudiar sus diferencias. También compararé e investigaré las emisiones de gases de efecto invernadero en los últimos años por parte de las empresas seleccionadas del sector de transporte por carretera. En este apartado será importante responder a las preguntas planteadas anteriormente y resolver las dudas. Por último, una vez realizada la investigación y teniendo toda la información, expondré las conclusiones, poniendo fin al TFG.

# 1. SARRERA

## 1.1 Lanaren Helburuak

Lan honen helburu nagusia Covid 19ak eragindako krisiak errepideko garraioaren sektoreko enpresei nola eragin dien aztertzea da. Halaber, errepideko garraioaren sektoreko enpresen emisioek sortutako kutsadura erakutsi eta aztertzea da eta klima-aldaketaren eragin negatiboari aurre egiteko enpresek egiten dituzten jarduerak aztertuko dira. Kontuan hartu behar da Espainiako Gobernuak lege bat egin duela berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioak Ora murrizteko, aurrerago hitz egingo dudan bezala.

Aurreko helburua lortzeko, garrantzitsua iruditzen zait enpresen egitura finantzarioa aztertzea eta honekin batera CO<sub>2</sub>-aren emisioak murrizteko inbertsiorik bideratzen den, eta hala bada, zer ehuneko den ikertzea. Era berean, sektoreko enpresek zein motor-erregai erabiltzen duten eta erregai iraunkorragotarako aldaketaren bat egiteko asmoa duten ere ikuskatu behar da.

Honekin, hainbat galdera proposatu nahiko nuke:

G1: Enpresek nahikoa informazio ematen dute bere CO<sub>2</sub> eta baliokideen emisioei buruz?

G2: Informazio ez-finantzarioa emateko, enpresa guztiek eta denboran zehar adierazle berberak erabiltzen dituzte?

G3: Garraio sektoreko enpresak trantsizio-motaren bat egiten ari dira klima-aldaketaren aurkako legetara egokitzeko eta berotegi-efektuko gasen emisioak murrizteko?

G4: ISO 14001 ziurtagiria dute?

G5: Hautatutako enpresen artean, zein enpresak egiten ditu ekimen gehiago klima-aldaketa geldiarazteko?

G6: Garraio multimodala erabili dute?

G7: Hautatutako enpresei nola eragin zien Covid-ak egoera finantzarioan?

## 1.2 Metodologia

Lehenik eta behin, hainbat informazio-iturritatik lortutako bigarren mailako datu kuantitatibo lortu dira. Nire ikerketa burutu aurretik jasotako eta beste helburu batekin osatua izan da, informazio horretaz baliatuko naiz nire ikerketa aurrera eramateko. Gero, nik hautatutako enpresek emandako informazio ez-finantzarioko txostenak bilatu, eta datu kuantitatiboak aztertu ditut, lehen mailako informazioa sortuz.

## 2. ESPARRU TEORIKO ARAUGILEA

### 2.1 Garapen Iraunkorrerako Helburuak

Gaur egun, Garapen Iraunkorrerako Helburuak (GIH) funtsezkoak dira etorkizun jasangarri bat lortzeko (Nazio Batuak, 2015). Helburu horiek Agenda 2030en funtsa eta etorkizuneko proiektu bat dira, arazo sozial, ekonomiko eta ekologikoei aurre egiteko proposatu zirelarik.

#### 1. irudia: Garapen Iraunkorreko Helburuak (GIH)



Iturria: UNESCO (s.f.)

1. Irudian agertzen diren GIH hauen ondorioz, gizartean aldaketak eman dira eta enpresen barruan neurriak hartu dira ingurumenarekiko ardura handiagoa hartuz. Gainera, enpresa askok beren txosten ez-finantzarioetan sartzen dituzte helburu horiek, irudi hobea emateko. Horretarako, urtean zehar egindako ekintzak erakusten dituzte, arduratsuak direla eta kezkatzen direla ikusaraziz. Hala ere, enpresa askok beren txostenetan sartu dituzten arren, ez dago txosten ez-finantzarioak osatzeko moduari buruzko araurik, eta, beraz, enpresek erabaki dezakete zer informazio eman eta nola eman. Horregatik, nire ustez sektore bereko hainbat enpresa alderatzeko zailtasuna nahiko handia da.

Ingurumenari eta haren kontserbazioari dagokienez, gaur egun Espainian badago CO<sub>2</sub>-aren emisioak ezabatzea helburu duen lege bat. 7/2021 Legearen arabera, esparru bat ezartzen da karbono-emisiorik gabeko ekonomia baterako trantsizioan ekitatea errazteko. Horretarako, nahitaezko ikaskuntza- eta gardentasun-tresnak eskaintzen dira, arriskuak eta aukerak hautematen eta ebaluatzen eta inbertsio erabakiak hobetzen laguntzeko (7/2021 Legea). Ildo honetik, lege honen helburu nagusia 2050 urterako CO<sub>2</sub>-aren isuriak zero izatea da. Legeak dio 2050erako Espainiaren Deskarbonizazio Estrategiak koherentea izan behar duela 2050 urterako ekonomia deskarbonizatzeko helburuekin eta Nazio Batuen Agenda 2030 aurreikusitako jarduerekin. Ondorioz, legean ezarritako helburuak lortzeko administrazio publikoak zein pribatuak mobilizatuko dira.

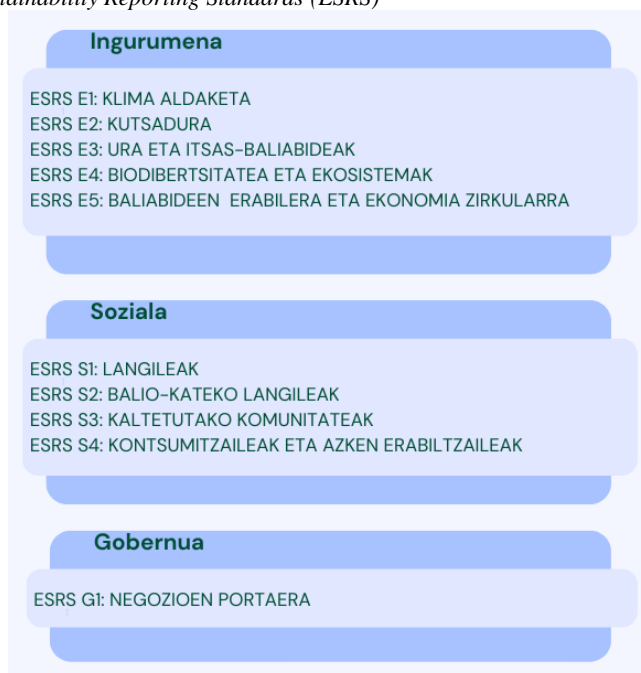
Azken bi urteetan iraunkortasunean adituak diren aholkulariak dituzten konpainien kopurua bikoiztu egin dela %69-ra iritsiz. Aipatu beharra dago, dagoeneko konpainia



handien %80k duela iraunkortasunari buruzko saila. Beste alderdi garrantzitsu bat da, Europako Batzordearen arabera, kontinenteko konpainien %35ek ikuskaritzak egiten dituela haien eragina kontrolatzeko (Vida, & Pinillos, 2022). Ehuneko hori handitzeko, Europako Batzordeak 2021ean Iraunkortasun Txostenei buruzko Zuzentaraua proposatu zuen. Zuzentarau hori 2022an onartu ondoren, 2024 eta 2028 artean gauzatuko da. Honen arabera, enpresek urteko txosten zehatzak egin beharko dituzte, eta horietan islatu beharko dira enpresak ingurumenean duen eragina hobetzeko egingo dituen ekintzak (Europako Parlamentua, 2022). Aurrerago, aukeratutako enpresek klima-aldaketari buruzko Paris 2015eko Hitzarmenean finkatutako helburuak lortzeko eta Espainiako 11/2018 legera moldatzeko egin dituzten ekintzez hitz egingo dut.

Kontuan hartu behar da Europar Batasuneko EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group) batzordeak 2. irudian agertzen diren zirriborroak egin dituela atal bakoitzerako, konkretuki ingurumenekoak, sozialak eta gobernukoak (EFRAG, 2022). Zirriborroetan zehaztu da nola azaldu behar diren datuak txosten ez finantzarioetan. Gauzatuko dudan ikerketan Ingurumen atal barruan dagoen Klima-aldaketaren zirriborroan jarriko dut arreta (ESRS E1), hau Garapen Iraunkorraren 13. helburuarekin (Klima aldeko ekintza) lotura handiena duena baita.

2. irudia: *European Sustainability Reporting Standards (ESRS)*



Iturria: Nik egina, Informazio Finantzarioko Europako Kontsulta Taldea (EFRAG) oinarrituta

Task force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) Finantza Egonkortasun Kontseiluak eratutako erakunde bat da. Erakundearen helburu nagusia, klimari buruzko finantza-informazioa zabaltzeko gomendioak garatzea da. Modu honetan, enpresei klima-aldaketari lotutako arriskuak eta aukerak kudeatzen laguntzen zaie. Enpresek klimarekin zerikusia duen finantza-informazioaren gardentasuna eta kalitatea hobetu dezakete erabaki hobeak hartuz eta inbertsio arduratsuagoak eginez (Aplanet, 2023).

### 3. irudia: Klimarekin lotutako trantsizio-gertaeren adibideak



Iturria: Jasangarritasun-memoriak egiteko Europako arauen proiektua: klima-aldaketa (Nik egokitua)

Hirugarren irudian ikus dezakegunez, EFRAG klima-aldaketari buruzko arau zirriborroak (ESRS E1 Climate change), honekin lotutako trantsizio-gertaeren adibideak ematen dizkigu. Adibideak politika, teknologia, merkatu eta enpresen ospearekin lotuta daude. Adibide guztiak klima-aldaketa geldiarazteko neurriak aplikatzean gerta daitezkeen eszenatoki posibleak dira.

Eszenatoki posible horiek aukera ematen diete enpresei etortzeaz dagoenaren berri izateko. Egoera onak daude eta ez hain onak, baina gertatzeko aukera bera dago. Azpimarratu behar da 3. irudian aipatzen diren egoera asko gaur egun gertatzen ari direla. Beraz, ez dago oso urruti begiratu beharrik zer beteko den jakiteko.

Adibide garbi bat lehen puntuan aipatutako egoerak dira, politika eta legeriarekin lotura dutenak. Lehen aipatutako lege askok presioa egiten diete enpresei beren jarduerak aurrera eramateko orduan. Azken finean, sozietateek inbertsio handiak egin behar izan dituzte beren sailak egokitzeko eta Europar Batasunak proposatutako helburuak betetzeko.

Teknologiaren adibideak ere nahiko garrantzitsuak eta nabarmenak dira gaur egun. Urrunago joan gabe, GRAL honetan aztertuko dudako sektoreak inbertsio handiak egin behar izan ditu CO<sub>2</sub>-ren baliokide diren emisioak murrizteko. Horretarako, erregaiak eta salgaiak garraiatzen dituzten ibilgailuak aldatu behar izan dute. Bestalde, beste askok garraio multimodala eskaini dute, garraio-mota hori hainbat garraio bide konbinatzean datza, eraginkortasun handiagoa lortzeko. Aurrerago, aukeratu ditudan enpresek hartu dituzten neurriak buruz hitz egingo dut.

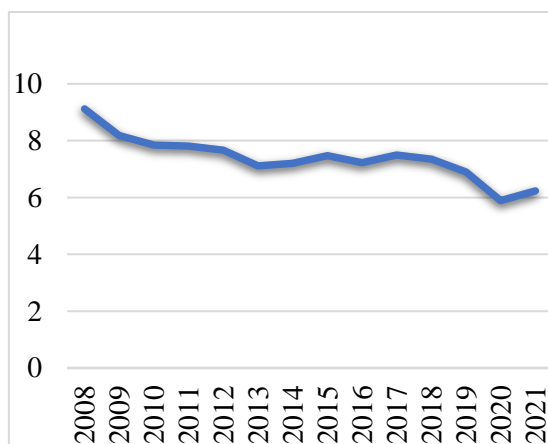
Aitzitik, gero eta gehiago jabetzen da jendea klima-aldaketaz eta horren ondorio negatiboez. Etorbizuneko belaunaldiak jabetzen dira arazo horretaz, eta, horregatik, kontsumo arduratsua egiten dute eta jasangarritasuna aukeratzen dute. Kontsumitzaile askok beren printzipioak eta uste sendoak erabiltzen dituzte erosketak egiteko. Beraz, bistan da aldaketa horiek kontsumitzailearen jokabidea ere aldatzen dutela. Bestaldek, inbertsio horiek amortizatu arte, lehengaien prezioak nabarmen igoko dira. Hori dela eta, merkatuaren erreakzioa asko alda daiteke. Azken finean, Covid 19ak eragindako krisi ekonomikoa pairatu ondoren (hurrengo puntuan hitz egingo dut horretaz), gerta daiteke kontsumitzaile asko prezio-igoera hori onartzeko prest ez egotea.

Esan bezala, lan honek 13. Helburua (Klima babesteko ekintza) du ardatz. Nire ustez, garrantzitsua da helburu hori aztertzea, errepideko garraioaren sektoreak, karbono-kantitate handiak isurtzen baititu eta jarduera hori aurrera eramateak klimari kalte egiten baitio.

Hurrengo grafikoetan, berotegi-efektua eragiten duten gasen guztizko emisioak ageri dira, bai per capita egoiliarren unitateenak (1. grafikoa), bai Barne Produktu Gordinaren (BPG) arabera bizi diren unitateenak (2. grafikoa). 1. grafikoa CO<sub>2</sub> baliokide tonatan adierazten da eta 2. grafikoa kiloetan. Urteak aurrera doazen heinean, emisioak gutxitzen joaten dira. 1. grafikoan ikus dezakegu printzipioz ez dagoela aldaketa nabarmenik baina, 2020tik aurrera CO<sub>2</sub> tonak handitzen joan ziren. Une hori giltzarria izan zen Covid 19a zela eta, aurrerago azalduko dudako

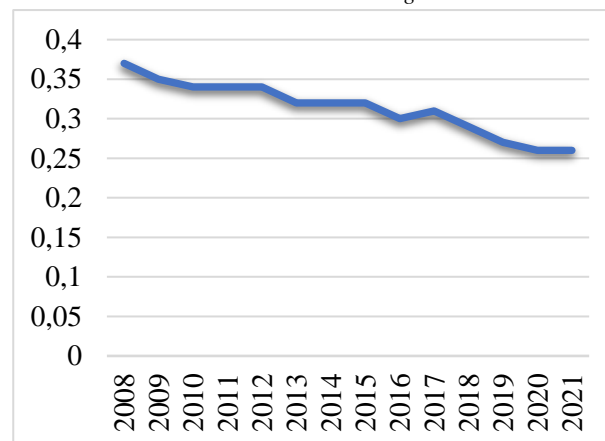
bezala, ekonomian eta ingurugiroan eragina izan zuelako. 2. grafikoari dagokionez, agertutako joera ez da oso aldakorra izan, 2017tik aurrera emisioak behera joan ziren eta gaur egun arte mantendu dira.

1. grafikoa: Berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioak, guztira, 2008tik 2021era. Unitatea: CO2 baliokide/bizt. tona



Iturria: Nik egina (INEk emandako datuetan oinarrituta)

2. Grafikoa: Berotegi Eftuko Gasen Emisioen Guztizkoa BPGren arabera, 2008tik 2021era Unitatea: CO2 baliokide/euro kg



Iturria: Nik egina (INEk emandako datuetan oinarrituta)

13. helburuarekin batera, aurrerapauso asko egin dira. Besteak beste Madrilgo Unibertsitate Politeknikoko (UPM) eta Gaztela-Mantxako Unibertsitateko (UCLM) zientzialari espainiarrek egindako azterlanak (*Donoso, Bolonio, Ballesteros, Lapuerta, Canoira, 2022*) ondorioztatu zuen laranja-larruetatik bioerregai bat egin zitekeela, kedar %55 gutxiagorekin. Frutak ustiatzen dituen sektoreak 30 milioi tona azpiproduktu hondakin sortzen ditu urtero, eta horiek erregai bihurtu daitezke. Sistema hori erabiltzeak ez luke balioko CO<sub>2</sub>-aren emisioak Ora murrizteko, baina lagunduko luke.. Aurrerago ikusiko dut aukeratu ditudan enpresek bioerregaiak erabiltzen dituzten, hala nola, biodiesel, bioalkoholak edo biogasa.

## 2.2 Covid 19aren eragina ekonomian

Covid 19 birusaren gaixotasuna Wuhanen (Txinan) hasi zen 2019ko abenduan. Gaixotasuna berehala zabandu zen mundu osoan zehar, milioika heriotza eraginez. Guztiok ondo dakigun bezala, pandemia horrek eragin handia izan zuen ekonomian, mundu osoa guztiz gelditu zen. Konfinamenduaren ondorioz milioika familia etxean bizi izan ziren 2020ko martxoaren 15etik ekainaren 21era. Aldi hori aldatu egin zen herrialde batetik bestera. Hala ere, ondorio bera ateratu zen: milioika heriotza, osasun-sistema kolapsatua, ekonomiaren geldialdia, biztanleriaren ziurgabetasuna, hornidura eza, gaixotasunaren etengabeko aldatetarako, txerto mugatuak, etab.

Mundu mailako pandemiak ekonomia astindu zuen. Krisia moteltzeko neurriak bultzatu ziren arren, haren hedapenak eragin hirukoitza izan dezake munduko ekonomian: zuzeneko eragina mundu mailako ekoizpen-bolumenetan; hornidura- eta banaketa-kateen gaineko disrupzioak eta nahasteak; eta finantza-eragina enpresetan eta balio-merkatuetan (Deloitte Spain, 2020).

Txinako industria askok beren jardura bertan behera utzi behar izan zuten. Erabaki horrek, herrialdea ez ezik, Europa eta Ipar Amerika ukitu zituen eta gaur egun oraindik pairatzen dugun egoera da. Enpresa askok itxi zuten, beste batzuek ezin izan zuten beren jardura aurrera

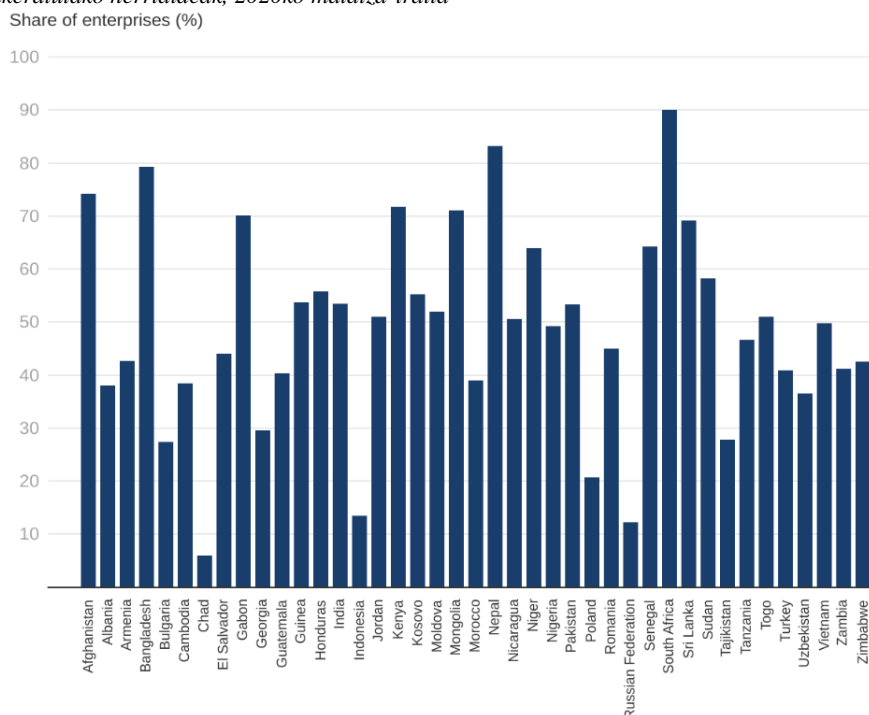
eraman, Txinatik inportatutako osagai eta piezen menpe baitzeuden. Hornidura-gabezia horrek kate-efektua eragin zuen ekonomian. Lehen aipatu dudan bezala, enpresa batzuek besteekiko menpekotasuna zuten, eta, azkenean, enpresa txiki eta ertainak izan ziren kaltetuenak, hornidurarik gabe iraun behar baitzuten, ekoizpena murriztu, eskariari aurre egiteko zailtasunak zituzten eta fakturei aurre egin behar zieten. Azkenik, arestian aipatutako faktoreen ondorioz, zorpetze handiena zutenek arazoak izan zituzten finantza-egituretan, arriskua handitu egin zen eta aktiboen salmenta behartu zuten (Deloitte Spain, 2020).

4. irudiak Covid 19ak mundu osoan duen eraginaren larritasunaren berri emango digu. Mundu osoko herrialdeak ageri diren arren eta haien arteko ezberdintasunak egon arren, grafiko hau ez da erabakigarria, herrialde asko ez baitira bertan agertzen.

Ikus daitekeenez, Hegoafrikako egoera zen zailena, zorpetze handiena duen herrialdea baita (enpresen %90 berandutzen edo hurrengo sei hilabeteetan berandutzea aurreikusten zuten). Herrialde horren atzetik zen Nepal (%83,2), Bangladesh (%79,3) eta Afganistan (%74,2).

Grafikoak erakusten duen faktorerik garrantzitsua Covid-ek eragindako krisia mundu osoko arazoa zela da. Oso argi ikus dezakegu Covid 19aren eragin negatiboa, enpresa asko kaudimengabe deklaratu zirene eta krisialdiaren larritasuna ikus dezakegu. Grafikoarekin azpimarratu nahi dut herrialdeen arteko mendekotasuna eta arazo horrek enpresen aurrerapenei nola eragiten dion. Lehen aipatu dudan bezala, hornidura faltaren ondorioz, negozio asko etendu ziren, eta Covid ez zen izan ekonomiaren faktore geldiarazle bakarra. Bestalde, herrialde bakoitzean erabilitako laguntzak urteetan zehar krisialdi honi aurre egiteko eta finantza egituren berreskurapena ezberdinak izan dira. Faktore horiek direla eta, baliteke zenbait herrialdeen zorpetze-maila beste batzuen bano handiagoa izatea, haien berreskuratzea motelagoa izatea edo zuzenean ez berreskuratzea, eta, ondorioz, beren jarduera erabat eten beharko dute.

4. irudia: Berandutzan dauden edo hurrengo sei hilabeteetan berandutzan egotea aurreikusten zuten enpresen ehunekoa, aukeratutako herrialdeak, 2020ko maiatza-iraila



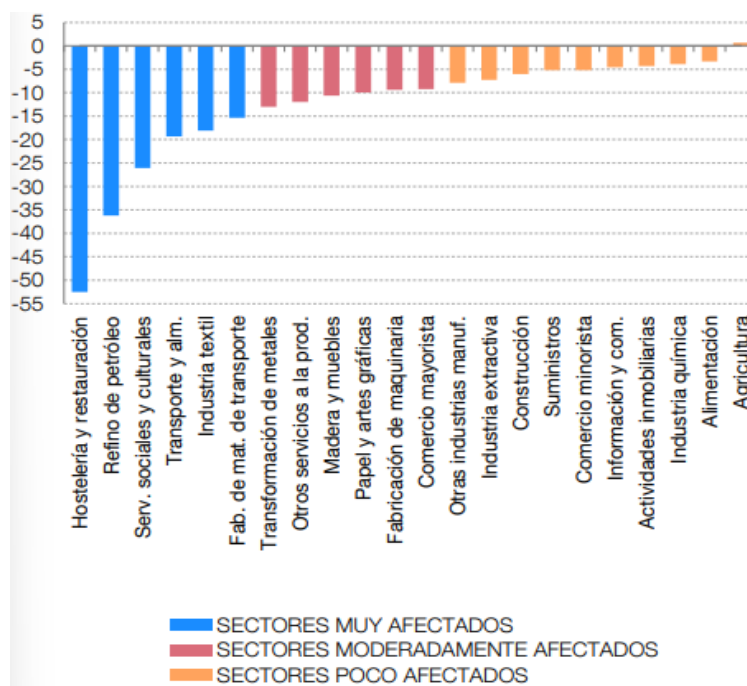
Iturria: Apab-Amah eta beste batzuk (2020), Munduko Bankuaren COVID-19ri buruzko enpresen iritzi-inkestaren paneletik abiatuta, 2020-21eko datuak

Oharra: Munduko Bankuak inkestatutakoaren artean, herrialde bakoitzean berandutzen ari ziren enpresen ehunekoa adierazten du.

Kontuan hartu beharreko beste faktore bat aktiboen amortizazioa da. Errepideko bidaiari-garraioko konpainia batzuek erabileraren arabera amortizazio-metodoa erabiltzen baitzuten beren garraio-elementuetarako. Horrek eragina izan dezake hurrengo ekitaldian, mugigarritasun-murrizketen ondorioz sektore horretako enpresek ezin baitzuten beren jarduera gauzatu. Horrela, pandemia dela eta, aktiboak ez lirateke aurreikusitakoaren arabera amortizatuko, eta aldaketak eragingo lituzke amortizazioen zenbatekoan (Consejo General Economistas, 2020).

5. irudian ikus dezakegunez, ostalaritza- eta sukaldaritza-sektoreek izan zuten eraginik handiena, diru-sarrerak %50 baino gehiago jaitsi baitziren. Sektore horren atzetik datoz petrolio fintzea, %35 baino gehiagoko jaitsierarekin eta gizarte- eta kultura-zerbitzuen sektorea %25 baino gehiagoko jaitsiera. Eragin txikiena izan zuena nekazaritzaren sektorea izan zen, horrek hobera egin zuen. Bestalde, eragin txikiena izan zuten hurrengoak elikaduraren sektorea (ia %5-eko jaitsiera) eta industria kimikoaren sektorea (%5-eko jaitsiera) izan ziren.

5. irudia: Enpresen fakturazioaren urtez urteko aldaketa, 2020an, sektoreka



Iturriak: Zerga Administrazioako Estatu Agentzia eta Espainiako Bankua (2021).

Guri dagokigun sektoreak, garraioarenak, kaltetuenen artean egonik, ia %20ko beherakada jasan zuen, aurrerago sakonduko dut faktore honetan.

Espanian, enpresa askoren salmentak nabarmen jaitsi ziren beren pasiboa handitu zen, eta finantza egituretan likidezia arazo larriak jasan zituzten. Hori dela eta, Estatuak finantzazioa eman zien 8/2020 Errege Lege Dekretuaren bidez hala eskatzen zuten enpresei. Bestalde zerga-zorrak 7/2020 Errege Lege Dekretuaren bidez zatitzeko baimena ere eman zitzaizen (Economistas, 2020).

Bestalde, pandemiaren ondorioz, jende askok erosketak Internet bidez egin zituen, eta enpresak eskaera etxera eramateaz arduratu ziren. Aukera hori seguruagoa zen; hartara, mugatu egiten zen beste pertsona batzuekiko kontaktua koronabirusak kutsa zitzakeen aukera. Online

salmentak igo egin ziren, eta enpresa askok e-commerce eta garraioan inbertitzea erabaki zuten. Modu honetan, on-line salmenta-kanalak hobetzen zituzten, bezeroak erakarriz eta eskaera entregatzeko denbora eta eskaeraren eraginkortasuna hobetu zitzaizkien; hala, eskaerak garaiz ez ezik, egoera onean ere iristea lortzen zuten.

Beraz, pandemiak salerosketa-modua aldatu egin zuen. Nae aholkularitza enpresak egindako heldutasun digitaleko txosten baten arabera, enpresen %50,4k Interneteko salmentak handitu zituen pandemia garaian. Bestalde %43k negozio-prozesuak digitalizatu egin zituen, batez ere, bezeroaren arretan.

Online salmentak gehien handitu zituzten sektoreak moda eta etxea, maskotentzako produktuak, elikadura, osasuna, edertasunarekin lotutako produktuak eta elektronika izan ziren. Beste aldetik, turismoaren sektorea izan zen pandemiaren eta bere murrizketen ondorioz gehien pairatu zuen sektorea (Carrera, 2020). Hala ere, Webloyaltik egindako beste ikerketa baten ondoren, konturatu ziren pandemiaren bigarren urtean, sektore turistikoaren salmentak handitu egin zirela murrizketen etetea zela eta. Jende askok bidaiatu zuen eta bidaiak alorretatik gorakada handia jasan zuen (Galvan, 2022).

Pandemiaren ondoren, kontsumitzaile askok online erosketak egiten jarraitu zuten, erosketa hori seguruagoa izateaz gain, azkarra eta eroso baitzen. Online erosketak areagotu egin ziren Black Friday, San Valentín edo Eguberrietan.

Laburbilduz, pandemia garaian, sektore batzuek jarduera geldiarazten zuten bitartean, beste batzuek handitu egiten zuten, Internet bidezko salmenta-bolumen handia zela eta. Sektore horien artean garraio-sektorea zegoen, enpresa askok ez zutenez salgaiak banatzeko bitartekorik, zerbitzu hori azpikontratatu behar izan zuten.

### 2.3 Errepideko garraioaren sektorea

Salgaien garraioa lau motatan egiten da: itsasokoa, airekoa, errepidekoa eta trenbidekoa. Espainian, gehien erabiltzen den garraio-bidea lurrekoa da, Espainiako Logistika Zentroak (ELZ) egindako ikerketa baten arabera, “Espainiako merkantzia-garraioaren %95 errepidez egiten da” (Kanvel, 2018). Izan ere, beste garraio-bideak ez bezala, azkarra izateaz gain, merkea da. Era guztietako salgaiak garraiatzeko modu erraz eta eraginkorra da.

Egia da errepide bidezko garraioa ez dela aireko garraioa bezain azkarra, baina, azken finean, airekoa askoz garestiagoa da, eta garraioa segurua den arren, enpresa askok beste metodo batzuk aukeratzen dituzte. Egia da, halaber, salgaiak itsasoz garraiatzeak biltegitratzeko ahalmen handiagoa eta segurtasun handiagoa duela; hala ere, salgaiak bidaltzeko faktorerik garrantzitsuenetariko bat denbora izaten da eta metodo honen puntu ahula da. Gainera itsas-garraioari portuetara iristeko erraztasunik eza gehitu behar zaio, Espainia mailan, portu asko ez baitaude prestatuta tamaina handiko ontziak hartzeko. Azkenik, trenbide-garraioarekin distantzia handiak egin ahal daitezke, azkarra da eta gutxi kutsatzen du baina gehienetan azpiegituren menpe dago. Askotan, garraio-bide hori errepidekoarekin konbinatzen da, garraio multimodala sortuz. (Allscandcargo, 2020). Garraio multimodala garraio ezberdinak konbinatzeari deritzo, honen ondorioz garraio azkarra eta eraginkorra lortzen da eta ez da beharrezkoa merkantzien manipulazioa (Transeop, 2017). Aurrerago aztertuko dut aukeratutako enpresek garraio multimodala erabiltzen duten ala ez.

Dena den, Espainian gehien erabiltzen den garraioa errepideko garraioa denez, horixe aztertuko dut sakonago. Ondorengo taulan (1. taula), lau garraio-motak aztertuko dira bai Espainian bai nazioartean.

1. taula: Merkantzien zirkulazioa, garraiobidearen arabera (mila tonatan)

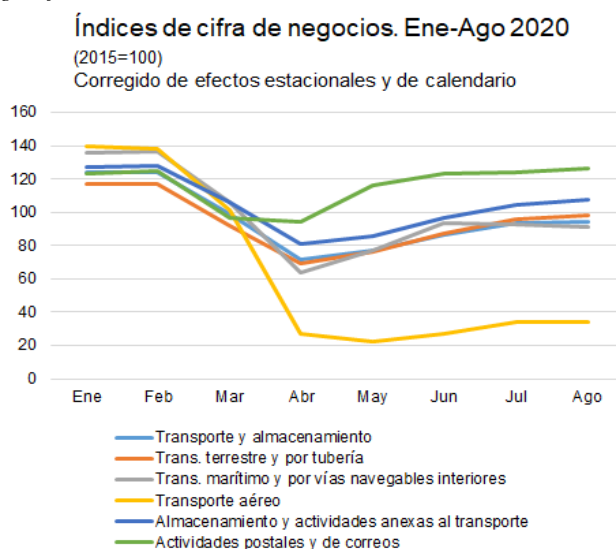
Garraiobidea	Zirkulazio mota (Espainiatik atzerrira)		2019	%Δ7	2020	%Δ7	2021
	Errepidea	Nazionala		1.461.421	-%4,79	1.391.430	%10,76
Nazioartekoa			115.062	-%6,31	107.802	%10,02	118.609
Trenbidea	Nazionala		21.549	-%17,95	17.681	%13,39	20.049
	Nazioartekoa		4.476	%0,22	4.486	%5,51	4.733
Airekoa	Nazionala		59	-%17,50	49	%15,34	56
	Nazioartekoa		949	-%27,00	693	%28,30	889
Itsasokoa	Nazionala		51.514	-%12,50	45.074	%6,99	48.223
	Nazioartekoa		461.245	-%6,93	429.299	%4,61	449.091

Iturriak: Errepidea: Salgaien errepideko garraioaren etengabeko inkesta. Programazio Ekonomikoaren eta Aurrekontuen Zuzendaritza Nagusia. Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioa & Eurostat. Trenbidekoa: Espainiako Trenbide Behatokia. Espainiako Trenbideen Fundazioa. Airekoa: Aena S.M.E., S.A. Itsasokoa: Estatuko portu-sistemaren urtekari estatistikoa. Estatuko portuak. Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioa.

1. taulan, merkantzia guztiak agertzen dira garraio eta zirkulazio motaren arabera. Bertan ikus dezakegunez, aireko garraioa da gutxien erabiltzen dena. Datuen artean ikus dezakegu aire-garraioak ia ez duela zirkulaziorik Espainian. Arestian aipatutako faktoreen ondorioz, metodo horren kostu handia dela eta, garraio-enpresek beste aukera batzuk hautatzen dituzte beren jardura gauzatzeko. Errepide-garraioa, berriz, gehien erabiltzen dena da. 2019 urtetik 2021 urtera aldaketa nabarmenena, errepideko garraioa jasandakoa izan zen, 2019 urtean zirkulazio nazionalan 1.461.421 mila tonatik 1.391.430 mila tonara aldatu zen %4,79 jaitsiz. Bestalde, 2020tik 2021era %10,76 handituz. Garraio mota guztietan ikus dezakegu 2020 urtean pandemiak eragindako beherakadak, nazioarteko trenbide-garraioan izan ezik. Nazioarteko trenbide garraioan 2019 urtetik 2020 urtera 4.476 mila tonatik 4.486 mila tonara igo zen (%0,22), ia berdin mantendu zen.

Garrantzitsua da aipatzea Covid 19aren ondorioz garraio sektoreak pairatutako beherakada. Jendeak produktuak etxetik eskatzen zituzten bitartean, saltzen zituzten enpresek, garraio zerbitzuaz baliatzen ziren salgaien banaketarako. Garraioan oso adierazgarriak izan dira mugikortasun murrizketak, batez ere bidaiarien kasuan, garraio jardura zehatz hau guztiz gelditu zen pandemia garaian.

6. irudia: Murrizketen eragina jardueraren arabera



Iturria: Instituto Nacional de Estadística (INE)

6. irudian ikus daitekeenez, garraioak 2020 ekitaldian zehar, oro har, erorketa historikoak izan zituen arren, aire-garraioa izan zen pandemian gehien sufritu zuena. Posta- eta posta-jarduerak izan ziren ekainetik aurrera eutsi eta aurreko maila berreskuratu egin zuten bakarrak.

2. taula: Prozesu logistikoei lotutako “Garraioa eta biltegiatzea” jardueraren azpisektoreen ustiapeneko soberakin gordina (mila eurotan)

Jardueraren azpisektoreak	Urtea		Aldaketa
	2019	2020	$\Delta V$ (%)
Salgaiak trenbidez garraiatzea	-1.762	-30.683	-% 1641
Salgaien errepideko garraioa eta ethez aldatzeko zerbitzuak	4.604.210	4.957.794	% 8
Salgaien itsas garraioa	157.381	50.093	-% 68
Merkantzien garraioa barneko bide nabigagarrietan	667	373	-% 44
Salgaien aireko garraioa eta garraio espaziala	25.828	34.967	% 35
Gordailua eta biltegiatzea	966.349	1.055.968	% 9
Garraioari erantsitako jarduerak	10.815.965	6.302.033	-% 42
Posta- eta posta-jarduerak	371.167	129.375	-% 65
<b>Banaketa prozesuari lotuta guztira</b>	<b>16.939.805</b>	<b>12.499.920</b>	<b>-% 26</b>

Iturria: Enpresen Egiturazko Estatistika: Zerbitzuen Sektorea. INE eta nik egokitua Observatorio del Transporte y Logística en España (OTLE)

2. taulan prozesu logistikoei lotutako “Garraioa eta biltegiatzea” erakusten da, jarduera azpisektoreen ustiapeneko soberakin gordinean (mila eurotan). Aldaketa portzental handiena trenbide bidezko garraioan eman zen, % 1641-ko beherakada jasan zuen. Aldaketa gehien jasan zuen hurrengo sektorea salgaien itsas-garraioa izan zen % 68-ko beherakada jasanez. Eta aldaketa handien jasan zuen hirugarren azpisektorea posta- eta posta-jarduerak izan zen.

Taula honek arestian aipatutakoa berresten du: Covid 19aren krisiak aldaketa bat eragin zuen 2020an, prozesu logistikoei lotutako guztizkoa % 26an jaitsiz.



Bestalde, uste dut garrantzitsua dela aipatzea Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza Etxebizitza eta Garraio Sailak laguntzak emango dizkiela 2023 urtean zehar, bidaiariak eta salgaiak errepidez garraiatzen dituzten enpresa txiki eta ertainei. Zehazki 5,14 milioi euroko laguntza emango da mugikortasun jasangarria lortzeko. Faktore hori kontuan hartu beharrekoa da, enpresa askok arazoak baitituzte bai jasangarritasun-legeetara egokitzeko (hala nola, 7/2021 Legea) bai haien enpresa jarduera hobetzeko. Gainera, Covid 19aren krisialdiaren ondorioz, Enpresa Txiki eta Ertain (ETE) asko likidezia-arazoetan sartu dira, eta lege horietara egokitu beharra ez da soilik erronka bat, sozietate askok onartu ezin duten kostua ere badakar. Beraz, laguntza hauek helburu horiekin aurrera egiteko eta finkatutako helburuak lortzeko balioko dute (902/2022, Errege dekretua).

## 3. IKERKETA

### 3.1 Aukeratutako enpresen aurkezpena

Gradu Amaierako Lan hau aurrera eramateko, errepidetik burutzen den garraio sektoreko lau enpresa hautatu ditut: Pañalon, Monbus, Seur eta Correos.

Hasteko, Pañalon 1961ean sortu zen. Likido kimikoak eta produktu pikortsuak eta hautsak garraiatzen dituen enpresa da. Produktu horien izaera dela eta, sozietatea bere ibilgailu industrialen mantentze-lanez eta garbiketaz ere arduratzen da. Horretaz aparte, 1988 urtetik ibilgailu industrialen garraioa ere aurrera eramaten du. Nazionala izan arren, nazioarteko zerbitzuak ere eskaintzen ditu, eta horretarako garraio multimodala aukeratzen du. Pañalonek, beste sektoreko enpresa batekin batera, Tradilo sortu zuen. Sozietate berri horren bidez, produktu kimikoen edukiontzietako garraio multimodala garatu zen errepidez egiten diren zirkulazioak trenbide eta itsasoarekin konbinatuz (Pañalon, 2022).

Monbusi dagokionez, antzeko interesak dituen enpresa taldea da. Bere jarduera nagusia bidaiarien errepideko garraioa da eta 100 urte baino gehiagoko esperientzia du sektorean. Sozietateak garraio-txartelak, gidaridun ibilgailuen alokairua eta bezeroek epe luzeko ibilgailu bat alokatzeko renting-zerbitzuak eskaintzen ditu (Monbus, s.f.).

Seur-en kasuan, 80 urte daramatza paketeak eta mezularitza bidaltzen eta garraiatzen. Frantziako Dpd group taldearen filiala da eta sektorean aitzindari izatea lortu dute. Berrikuntzaz eta teknologiaz baliatuz egunero bezeroen beharretara egokitzen dira. 1942an hasi zen lanean Espainian, baina handik urte batzuetara, nazioarteko eremuan jardutea lortu zuen (Seur, 2023).

Correos 1716 urtean zerbitzu publiko gisa sortu zen eta Espainiako komunikazio fisiko, digital eta pakete-hornitzaile onena bihurtu zen. Correos taldea Correos-ek, Correos Express-ek, Nexeak eta Correos Telecom filialek osatzen dute. Azpimarratu behar da Correos-ek Espainia osoan duen garrantzia, posta-zerbitzu unibertsala emateko legez izendatutako operadorea baita (Correos, s.f.).

Enpresen informazioa aurkitzeko erabilitako iturriak:

- Pañalon: Internet-en argitaratutako txosten ez finantzarioa eta SABI-n aurkitutako urteko kontuak.
- Monbus: Internet-en argitaratutako txosten ez finantzarioa eta SABI-n aurkitutako urteko
- Seur: Enpresaren webgunean argitaratutako jasangarritasun-txostena eta SABI-n aurkitutako urteko kontuak.

- Correos: Webgunean Urteko kontuak, memoriak, ikuskaritza txostenak eta enpresa berak argitaratutako urteko txosten bateratuak.

## 3.2 Enpresen analisi ekonomiko-finantzarioa

### 3.2.1 Epe laburreko ratioak

Epe laburreko ratioak analisi ekonomiko-finantzarioaren zati garrantzitsua dira, enpresa batek epe laburreko zorrei aurre egiteko duen gaitasuna neurtzeko aukera ematen baitigu. Horretarako, kaudimen- ,likidezia- eta erabilgarritasun-ratioak kalkulatu behar dira. Ondoren, lortutako balioak alderatu egin behar dira enpresak epe laburreko zorrak kitatzeko arazoak dituen edo, aitzitik aktibo ez-errentagarriak edo ez oso errentagarriak dituen egiaztatzeko.

3. taula: Epe laburreko ratioen formulak eta balio optimoen tartekak

RATIOA	FORMULA	BALIO OPTIMOEN TARTEA
<b>EPE LABURREKO KAUDIMEN RATIOA</b>	$\frac{\text{Aktibo Korrontea}}{\text{Pasibo Korrontea}}$	(1,5-2)
<b>LIKIDEZIA RATIOA</b>	$\frac{\text{Bihurgarri ziurra} + \text{Erabilgarria}}{\text{Pasibo Korrontea}}$	(0,8-1)
<b>ERABILGARRITASUN RATIOA</b>	$\frac{\text{Erabilgarria}}{\text{Pasibo Korrontea}}$	( $\approx$ 0,1)

Iturria: Nik egina (Caraballo, Amondarain eta Zubiaur (2018) egindako irakaskuntzarako apunteetan oinarrituta)

#### 3.2.1.1 Epe laburreko kaudimena

Lan honetan lau enpresen 2019-2021 tarteko ratioak kalkulatu ditut. Urte horiek funtsezkoak dira Covid 19aren krisialdiak enpresetan nola eragin dien ikusteko eta aztertzeko.

Epe laburreko kaudimen ratioak enpresa bat kaudimen egoeran dagoen adierazten du. Horretarako, epe laburreko zorren 100 moneta unitateri aurre egiteko epe laburreko ondasun eta eskubideetan dauden moneta unitateen kopurua identifikatu behar da (Caraballo, Amondarain eta Zubiaur, 2018). Teorikoek esaten dutenez, epe laburreko kaudimena 1,5 baino handiago eta 2 baino txikiago izan behar da (1,5-2). Ratioa 1,5 baino txikiagoa izanez gero, enpresak epe laburreko zorrei aurre egiteko kaudimen gutxi duela ulertuko da eta, beraz arazoak izango ditu epe laburrean. Hala ere, ratioa 2 baino handiagoa bada, kaudimenduna izan arren, ez da komenigarria, gehiegizko likidezia adierazten duelako. Enpresak agian errendimendurik ematen ez duten aktiboak ditu. Beraz, garrantzitsua da epe laburreko kaudimen ratioa kalkulatzeko, modu honetan jakin dezaket enpresa porrot egoeran dagoen edo errentagarriak ez diren aktiboak edo behar bezain errentagarriak ez diren aktiboak dituen.

4. taula: Hautatutako enpresen epe laburreko kaudimen ratioaren kalkulua

EPE LABURREKO KAUDIMEN RATIOA	2019	Δ∇	2020	Δ∇	2021
<b>TRANSMONBUS</b>	1,317	-0,260	1,057	-0,250	0,807
<b>PAÑALON</b>	0,604	0,442	1,046	-0,198	0,848
<b>SEUR</b>	0,931	0,007	0,938	-0,048	0,890
<b>CORREOS</b>	1,170	-0,417	0,753	0,279	1,032

Iturria: Nik egina

Aztertu dudan lehenengo enpresa Transmonbus da. Laugarren taulan ikus dezakegun bezala, 2019an 1,32ko ratioa izan zuen. Honekin ondoriozta dezakegu 1 baino handiagoa izan arren, hau da, kaudimenduna, ez dagoela komeni den tartean eta, beraz, enpresak, arazoak izan ditzake epe laburrean. Gainera, 2020 urtean egoerak okerrera egin zuen, ratioa 1,06ra jaitsiz pasiboa, aktiboa baino gehiago handitu zelako. Azkenik, 2021 urtean egoera txarrera joan zen haien aktibo korrontea 2020 urtean zutena baino txikiagoa izan zelako eta haien pasibo korrontea, berriz, handiagoa. Hori dela eta, enpresak 2021 ekitaldia 0,81etik beherako kaudimen ratioarekin itxi zuen, hau da, epe laburrean kaudimengabe agertuz.

Bigarren enpresa Pañalon da. 2019 urtean izandako egoera nahiko larria zen, 0,60ko ratioa baitzuen eta ez zuten kaudimen ratioaren minimoa betetzen. 2020 urtean haien aktibo korrontea igo eta pasiboa jaitsi zen. Erabaki horren ondorioz, enpresak kaudimen handiagoa lortu zuen, nahiz eta teorikoki ezarritakoa baino txikiagoa izan, 1,05eko ratioa baino ez baitzuten lortu. 2021ean, pasiboak gora egin zuen, eta, horren ondorioz, ratioa 0,85era jaitsi zen. Nahiz eta 2019an lortutako ratioa baino handiagoa izan, datua oso kezagarria da eta epe laburrean arazo larriak izan ditzake.

Seur enpresak 2019an enpresak 0,93ko ratioa lortu zuen. Beraz, ez da 1,5-2 tartean sartzen. 2020an, enpresak haren aktibo korrontea zein pasibo korrontea handitu zuen, baina aldaketa ia ez zen ratioan islatu, 0,007 bakarrik igo baitzen. 2021ean enpresak 2019 eta 2020 urteetan lortutako ratioak baino ratio txikiago bat lortu zuen zehazki 0,89koa izan zen. Izan ere, pasibo korrontea aktibo korrontea baino gehiago handitu zen, eta, horren ondorioz, enpresak haien minimoak lortu zituen ikertutako hiru urteetan.

Azken enpresa Correos da, eta taulan ikus dezakegunez, enpresak 1,17ko ratioa lortu zuen 2019an. Egoera hori txarra da, enpresa ez baita tartean sartzen eta epe laburrean arazoak izan dezake. 2020an ratioa 0,75era jaitsi zen; esan liteke aztertu ditudan enpresen artean, Correos Covid 19aren krisiak gehien kaltetu zuen enpresa dela. 2020an, enpresak nabarmen handitu zuen pasibo korrontea eta ezin izan zuen ahuldu egoera honen eragin negatiboa. Azkenik, 2021 urtean pasibo korrontearen murrizketa aktibo korrontearen murrizketa baino handiagoa izan zen, eta horrek kaudimen handiagoa ekarri zion Correos-i, kaudimen ratioa 1,03ra igota. Igoera hori printzipioz nahikoa da epe laburreko zorrei aurre egiteko baina ez da heltzen oraindik balio optimora.

Azpimarratu behar da, aukeratutako enpresen artean, bakar ere ez dela iristen epe laburreko kaudimen-ratioaren gutxienez, eta, beraz, egokia litzatekeela epe laburreko zorrak birnegoziatzea egoera hobetzeko.

### 3.2.1.2 Likidezia ratioa

Likidezia ratioak enpresa batek, epe laburreko zorrei aurre egin ahal izateko, epe laburreko zorren 100 moneta unitateko, likidezian azkar bihur daitezkeen ondasun eta eskubideak neurtzen ditu (Caraballo, Amondarain eta Zubiaur, 2018). Ratioa 0,8 baino handiagoa eta 1 baino txikiagoa izan behar da (0,8-1). Ratioa handia izateak enpresaren likidezia handia duela adierazten du eta baxua izateak, berriz, likidezia txikia duela adierazten du. Likidezia handia bi arrazoiengatik izan daiteke; lehena, aktiboa (izakinak kontuan hartu gabe) altua delako, eta bigarrena, diru gehiegi duelako diruzaintzan. Bihurgarri zitura (kobratzeko dauden partidak) handia bada, agian enpresak arazoak izaten ari ditu bezeroei kobratzeko, eta komenigarria izango litzateke kobratzeko fasea begiratzea. Aitzitik, erabilgarri gehiegi izaten bada, horrek esan nahi du enpresa ez dela bere baliabideak behar bezala erabiltzen ari. Hori dela eta, garrantzitsua da likidezia ratioa kalkulatzeko enpresen aberastasun likidoa ezagutzeko.

5. taula: Hautatutako enpresen likidezia ratioaren kalkulua

LIKIDEZIA RATIOA	2019	$\Delta V$	2020	$\Delta V$	2021
<b>TRANSMONBUS</b>	1,318	-0,248	1,070	-0,261	0,809
<b>PAÑALON</b>	0,667	0,499	1,165	-0,208	0,957
<b>SEUR</b>	0,906	0,012	0,918	-0,048	0,870
<b>CORREOS</b>	1,327	-0,544	0,783	0,448	1,232

Iturria: Nik egina

Lehenik, Transmonbus enpresaren ratioa, 2019an 1,31-ko ratioa izan zen. 2020 urtean, pasibo korrontea, aktiboa eta erabilgarria handitu ondoren, 1,06ko ratioa izan zuen. Batez ere, jaitsiera hori pasibo korrontearen igoerak eragin du, sozietateak bikoiztu egin baitzituen epe laburreko zorrak. Azkenik, 2021 ekitaldian Transmonbusek 0,8-ra jaitsi zuen likidezia ratioa. Esan daiteke ez duela arazorik izan likidezia lortzeko, beti egon baita balio optimoan (0,8-1).

Bigarrenik, Pañalonek, 2019an 0,66-ko ratioa lortu zuen eta 2020an 1,16ra igo zen. Aldaketa pasibo korrontearen beherkadaren ondorioz eta bihurgarri zitura zein erabilgarriaren gorakadaren ondorioz eman zen. Balio optimotik kanpo egotetik, 2020an optimoan egotera pasatu zen eta 2021 ratioak 0,20-ko jaitsiera jasan arren balio optimoan mantendu zen 0,95-eko ratioa lortu baitzuten.

Hirugarrenik, Seur enpresak 2019ko ekitaldian 0,90-eko likidezia ratioa izan zuen pasibo korrontea, bihurgarri zitura eta erabilgarria baino handiagoa baitzen. 2020 ez zen egoera asko aldatu eta ratioa 0,92ra igo zen. Azkenik, 2021ean sozietateak 0,87ko ratioa lortu zuen. Aldaketa hori batez ere, pasibo korrontearen gorakadaren ondorioz eman zen.

Azkenik, Correos-en likidezia ratioa zenbatetsi dut. 2019tik 2020ra 1,33-ko ratioa 0,78 izatera pasatu zen. Aldaketa hau, batez ere, pasibo korrontearen goraldiaren ondorioz eman zen. Epe laburreko zorrak asko handitu ziren eta, ondorioz, enpresaren likidezia-ahalmena murriztu zen. Azkenean, 2021ean enpresak likidezia berreskuratzea lortu zuen eta, ekitaldia 1,23ko ratioarekin itxi zuten, likidezia ratioak ezartzen duen balio optimoa gaindituz.

Oro har, esan daiteke enpresek likidezia-ratioak ezarritako tarte teoriko optimoari eutsi diotela, eta, beraz, uste dut zorrei aurre egin behar izanez gero, ez dutela izango inolako arazorik likidezia azkar lortzeko.

### 3.2.1.3 Berehalako likidezia edo erabilgarritasun ratioa

Ikertu dudan azken epe laburreko ratioa Erabilgarritasun ratioa da. Kasu honetan, altxortegiko kontuekin eta baliokideekin epe laburreko zorren zer proportzio likidatu daitekeen adierazten du. Beste modu batean esanda, enpresak epe laburreko zorren 100 moneta unitateri aurre egiteko zenbat likido duen adierazten du. Ratio honen balio optimoa 0,1-etik gertu dago teorikoki. Balio gero eta baxuagoa izan, orduan eta zailagoa izango da epe laburreko zorrei aurre egitea. Altuagoa izateak ordainketa-etendura gertatzeko arriskua murrizten du baina kontuan izan behar da ez dela komeni oso altua izatea. Izan ere, horren arrazoia izan daiteke enpresak ez dituela behar bezain errentagarriak diren aktiboak.

6. taula: Hautatutako enpresen erabilgarritasun ratioaren kalkulua

ERABILGARRITASUN RATIOA	2019	Δ∇	2020	Δ∇	2021
<b>TRANSMONBUS</b>	0,001	0,012	0,013	-0,011	0,002
<b>PAÑALON</b>	0,084	0,065	0,149	-0,007	0,142
<b>SEUR</b>	0,007	0,000	0,006	-0,001	0,005
<b>CORREOS</b>	0,174	-0,127	0,046	0,178	0,225

Iturria: Nik egina

Hasteko, Transmonbus enpresaren egoera aztertu dut. 2019an 0,00064ko ratioa izan zuen, hau da, ez zuen eskudirua eta bestelako aktibo likido nahikorik epe laburreko zorrei aurre egiteko. Haien erabilgarritasun ratioa balio optimotik oso urruti zegoen. 2020 urtean egoera pixka bat hobetu zen erabilgarriak gora egin baitzuen, baina era berean, pasibo korranteak gora egin zuen eta ratioa soilik 0,013ra igo zen. Azkenik, 2021 ekitaldian pasibo korranteak gora egiten zuen bitartean, erabilgarriak behera egin zuen eta honen ondorioz erabilgarritasun ratioa 0,0021era jaitsi zen. Hau horrela izanik, esan dezaket aztertu ditudan urteetan, Transmonbusek ez zuela printzipioz epe laburreko zorrei aurre egiteko gaitasuna izan ez baitzen balio optimora heldu.

Pañaloni dagokionez, 2019 urtean 0,083ko erabilgarritasun ratioa izan zuen. Erabilgarria pasibo korrantea baino baxuagoa zen eta horren ondorioz enpresak ez zuen epe laburreko zorrei aurre egiteko gaitasunik izan. 2020an egoera hobetu zen eta ia 0,15eko ratioa lortu zuen aldaketa pasibo korrantearen beherakadaren eta erabilgarriaren gorakadaren ondorioz eman zen. 2021ean, berriz, pasibo korranteak zein erabilgarriak gora egin zuten eta ratioa oso gutxi jaitsi zen (0,142koa izan zen). 2019 urtean izan ezik, Pañalonek berehalako epe laburreko zorrei aurre egiteko gaitasuna zuen 2020 eta 2021ean balio optimoa baino ratio handiagoak lortu baitzituen.

Bestetik Seur enpresa ikertuko dut. 2019 urtean enpresaren egoera erabilgarritasun ratioari dagokionez oso txarra izan zen. Pasibo korrantea erabilgarria baino askoz altuagoa zen eta honen ondorioz ratioa 0,0066koa izan zen. 2020 eta 2021ean egoera txarrera joan zen, 2020an 0,0063ko ratioa izan zuen eta 2021ean 0,0052koa. Honen arrazoi nagusia pasibo korrantearen igoera izan zen, urtero zorrak gora egiten zuten bitartean, eskudirua eta bestelako aktiboak berdin geratzen ziren eta aldaketarik izatekotan oso baxuak ziren. Seur enpresaren egoera oso kezagarria zen, ikertutako hiru urtetan ez zuen berehalako epe laburreko zorrei aurre egiteko eskudiru eta aktibo likido gehiegirik izan eta ez zen 0,1eko balio optimora heldu.

Azkenik, Correos-en erabilgarritasun ratioak kalkulatu ditut. 2019an lortutako erabilgarritasuna altua izan zen, 0,17koa. Egoera nabarmen aldatu zen hurrengo urtean, pasibo korranteak gora egin zuen eta eskudiruak eta aktibo likidoak, berriz, behera. Honen ondorioz,

Correos, 017ko ratioa izatetik 0,046ko ratoria pasatu zen. 2021an egoera hobetu zen, pasibo korrontean izandako zorrak behera egin zuten eta erabilgarritasunak gora 0,22ko ratioa lortuz.

Orokorrean baiezia dezaket, egoera onean dagoen enpresa bakarra Correos dela eta gainerakoek arazoak izan ditzaketela altxortegiko kontuekin epe laburreko zorrei aurre egiteko. Hortaz, gomendagarria izango litzateke epe laburreko zorrak birnegoziatzea pasibo korrontea gutxitzeko.

### 3.2.2 Epe luzeko ratioak

Epe luzeko ratioak oso garrantzitsuak dira, enpresa batek epe luzeko zorrak kitatzeko duen gaitasuna ebaluatzeko aukera ematen baitute. Halaber, enpresaren epe luzeko biziraupen-ahalmena aztertzeke aukera ematen dute, epe luzeko kreditu arriskuak ebaluatzeko jarraibideak ezarriz (Saitua eta Vázquez, 2015). Epe luzeko azterketa egiteko, kaudimen globalaren, autonomia finantzarioaren, kapital iraunkorren osaketaren eta zorpetzearen ratioak aukeratu ditut.

7. taula: Epe laburreko ratioen formulak eta balio optimoak

<b>KAUDIMEN GLOBALA RATIOA</b>	$\frac{\text{Aktibo}}{\text{Pasibo}}$	( $\approx 1$ )
<b>FINANTZA AUTONOMIA RATIOA</b>	$\frac{\text{Baliabide Propioak}}{\text{Aktiboa}}$	-
<b>KAPITAL IRAUNKORREN OSAKETA RATIOA</b>	$\frac{\text{Pasibo ez Korrontea}}{\text{Kapital Iraunkorrek}}$	( $\approx 0,5$ )
<b>ZORPETZE RATIOA</b>	$\frac{\text{Pasiboa}}{\text{Baliabide Propioak}}$	-

Iturria: Nik egin (Ainhoa Saitua eta Isabel Vázquezek (2015) egindako irakaskuntzarako apunteetan oinarrituta)

#### 3.2.2.1 Kaudimen globala

Kaudimen globalaren ratioa enpresak oro har bere zor guztiei aurre egiteko duen gaitasuna neurtzen du eta balio optimoa 1-etik gertu egon behar da. Balioa 1 baino txikiagoa bada, baliteke enpresa porrot-egoeran egotea, ondasunak baino zor gehiago dituelako. Bestalde, 1-etik beherakoa denean, sozietateak ratio hori hobetu beharko luke bere aktiboa handituz edo pasiboa gutxituz. Balioa 1 bada, enpresa oreka egoeran egongo da baina, zenbaki hori baino handiagoa bada, aktibo ez-produktiboak dituela esan nahi du.

8. taula: Hautatutako enpresen kaudimen global ratioaren kalkulua

KAUDIMEN GLOBALA	2019	$\Delta \nabla$	2020	$\Delta \nabla$	2021
<b>TRANSMONBUS</b>	1,826	0,016	1,842	-0,001	1,840
<b>PAÑALON</b>	1,657	-0,026	1,6311	0,0003	1,6314
<b>SEUR</b>	1,167	-0,029	1,138	-0,030	1,107
<b>CORREOS</b>	3,360	-1,049	2,310	-0,213	2,098

Iturria: Nik egin

Aztertuko dudan lehen enpresa Transmonbus da (8. taula). 2019an, 1,826 ratioarekin itxi zuen ekitaldia. 2020an eta 2021ean, kaudimen globalaren ratioa ez zen gehiegi aldatu. Emaitzak ikusita, esan dezakegu Transmonbus-ek ez du zertan arazorik izan behar epe luzeko zorrei aurre egiteko; izan ere, aktibo osoaren kopurua pasibo osoarena baino handiagoa da.

Bigarren enpresak Pañalonen 2019an 1,657 ratioa lortu zuen, eta enpresa ratioaren balio optimora ( $\approx 1$ ) iritsi zen. Hurrengo bi urteetan ratioak behera egin zuen. Konpainiak ez ditu arazoak epe luzera, kaudimen globalaren ratioaren balio optimora iristen delako.

Hirugarren sozietatea Seur da. 2019ko ekitaldian 1,167ko ratioa lortu zuen, 2020an eta 2021ean zifra ez zen aldatu. Seur balio optimoan dago, eta esan dezakegu ez dituela inolako arazorik haren kaudimenarekin. Zorrei aurre egiteko gaitasuna du. Baina kontuz izan beharko luke eta balio optimo horri eutsi beharko lioke.

Ikertu beharreko laugarren eta azken enpresa Correos da. Sozietateak, balio optimoa hiru urteetan gainditzea lortu du, 3,360, 2,310 eta 2,098 ratioak lortuz, hurrenez hurren. Azpimarratu behar da 2019an ratioa altuegia zela, eta horrek adierazten digu enpresak aktibo ez-produktiboak izan ditzakeela. 2020an, berriz, nabarmen jaitsi zen kaudimen globalaren ratioa, pasiboa gehiegi handitu baitzen. 2021ean pasiboa berrito igo zen, eta, ondorioz, ratioa 0,213 puntu jaitsi zen.

Correos-ek izan ezik, beste enpresek arazo larriak izan ditzakete epe luzeko zorrak kitatzeko, eta horrek eragina izan dezake errepideko garraioaren sektorean bizirik irauteko.

### 3.2.2.2 Finantza autonomia

Epe luzeko ratio honek enpresa baten finantza iturriak egokiak diren ala ez adierazten du. Enpresa kanpoko hirugarrenetatik independenteki kudeaketa, finantzaketa eta inbertsio erabakiak hartzeko duen gaitasuna da (Caraballo, Amondarain eta Zubiaur, 2018). Balio baxua izanez gero, enpresak zor krisia izan dezake eta altuegia izanez gero, baliteke enpresa zorraren eragin biderkatzailea ez aprobetxatzea hazteko. Zorpetzea zenbat eta altuagoa izan, finantza-autonomia eta kaudimena orduan eta baxuagoa izango da, eta alderantziz.

9. taula: Hautatutako enpresen autonomia finantzario ratioaren kalkulua

FINANTZA AUTONOMIA	2019	$\Delta\forall$	2020	$\Delta\forall$	2021
<b>TRANSMONBUS</b>	0,452	0,005	0,4570	-0,0004	0,4566
<b>PAÑALON</b>	0,396	-0,010	0,3869	0,0001	0,3870
<b>SEUR</b>	0,143	-0,022	0,121	-0,024	0,097
<b>CORREOS</b>	0,702	-0,135	0,567	-0,044	0,523

Iturria: Nik egina

Transmonbus kasuan (9. Taulan) 2019an ratioa 0,452 izan zen eta ez da aldaketa handirik izan finantza-autonomiaren ratioan. Zifrak ez dira oso altuak (<%50), sozietateak baliabide propioak baino pasibo gutxiago dituelako.

Bigarrenik, Pañalon, enpresaren autonomia-ratioa ere ez da gehiegi aldatu. 2019an 0,396, 2020an 0,3869 eta 2021ean 0,3870 ratioa lortu zuen. Balioak txikiak dira eta ondoriozta dezakegu arazoak izan ditzakeela bere pasiboarekin.

2019, 2020 eta 2021 urteetan Seur-ek lortutako ratioak 0,143, 0,121 eta 0,097 dira, hurrenez hurren. Beraz, bere finantza-autonomiak behera egin zuen. Aurreko bi sozietateekin konparatuz, Seur-en egoera kezkagarriena da, autonomia txikiegia da, enpresak zor gehiegi dituelako eta epe luzeko zorraren krisia izan dezakeelako.

Azkenik, Correos-ek finantza-autonomia datu onak ditu; 2019an, 0,702 ratioa lortu zuen; 2020an, ratioa nabarmen jaitsi zen 0,567ko balioa lortuz. Ratio hori nabarmen murriztu zen enpresaren pasiboaren igoeraren ondorioz. 2021ean, jaitsi egin zen berriro 0,523ko baliora iritsi arte. Baina beti ere %50 baino altuago mantentzen da.

Transmonbus, Pañalon eta Seur-en emaitzekin alderatuta, Correos-eko datuak onenak direla esan dezakegu, enpresak erabaki finantzarioak hartzeko autonomia du eta ez dirudi epe luzeko zor arazorik duenik. Bestalde, emaitza txarrenak Seur-ek ditu, sozietateak autonomia-ratioa hobetu beharko luke.

### 3.2.2.3 Zorpetze ratioa

Enpresa batek epe luzean izandako kanpo finantzazioarekiko mendekotasun-maila adierazten du. Balioa handiegia bada, enpresak gehiegizko zorpetzea du eta balioa txikia izanez gero, enpresak zor gutxi dituela esan nahi du eta ez dagoela kaudimengabezia izateko arriskuan. Zorpetzea gora joan ahala, autonomia behera egiten du.

10. taula: Hautatutako enpresen zorpetze ratioaren kalkulua

ZORPETZE RATIOA	2019	$\Delta\uparrow$	2020	$\Delta\uparrow$	2021
TRANSMONBUS	1,211	-0,023	1,188	0,002	1,190
PAÑALON	1,522	0,062	1,585	-0,001	1,584
SEUR	5,988	1,276	7,264	2,049	9,314
CORREOS	0,424	0,339	0,763	0,148	0,911

Iturria: Nik egina

Transmonbus-ek ia ez du aldaketarik izan zorpetze-ratioan. 2019an, 2020an eta 2021ean ratioak 1,211, 1,188 eta 1,190 izan ziren, hurrenez hurren. Ratioa jaitsiz joan zen eta aldaketa hori positiboa da enpresarentzat, zorpetzea murriztearen ondorioz, enpresak mendekotasun gutxiago du.

Pañalonon kasuan ere ez da aldaketa nabarmenik ikusten. 2019an 1,522 ratioa lortu zuen, 2020an 1,585 eta 2021ean 1,584. Aldaketa horren arrazoia da urtez urte enpresaren pasiboa handituz joan zela hirugarrenetikiko mendekotasun handiagoa izanez.

Seur-en kasua deigarriena da; 2020 urtean zorpetze-ratioa 5,988 zen, handiegia zen, enpresak zor gehiegi eta baliabide propio gutxi zituen. Pandemiaren ondoren okerrera egin zuen, pasiboek eta mendekotasunak gora egin baitzuten (2020an, ratioa 7,264 izan zen). 2021ean, Seur-ek ekitaldia 9,314 ratioarekin itxi zuen, balio hori handiegia da eta enpresak neurri zorrotzak berehala hartu beharko lituzke.

Correos-ek bere zorpetze-ari dagokionez, egoera onenena du, partidak alderatuz, ia ez zuen zorrik. 2019, 2020 eta 2021eko zorpetze-ratioa 0,424, 0,763 eta 0,911 zen, hurrenez hurren.



Enpresak ia ez zuen zorpetzerik eta hortaz, ez zuen inolako arazorik, ez baitzegoen hirugarrenen menpe.

Epe luzeko ratio honen azterketan, Seur-ek 2019tik 2021era zuen egoera azpimarratu behar da. Gehiegizko zorpetzeak arazoak ekar ditzake epe luzera; beraz, garrantzitsua da egoera lehenbailehen konpontzea.

### 3.2.2.4 Kapital iraunkorren osaketa

Epe luzean lorturiko finantzaketa osotik, hartzekodunetatik datorren zatia aztertzen du (kanpo finantzaketa) eta erabaki finantzarioak hartzeko duen gaitasuna aztertzen du. Ratioaren balio optimoa gehienez 0,5etik behera kokatzen da. Enpresa txikienetan hain esanguratsua ez den arren, kasu honetan, kontuan hartu beharreko ratioa da.

11. taula: Hautatutako enpresen kapital iraunkorren osaketa ratioaren kalkulua

KAPITAL IRAUNKORREN OSAKETA	2019	$\Delta\forall$	2020	$\Delta\forall$	2021
<b>TRANSMONBUS</b>	0,472	-0,101	0,371	-0,038	0,333
<b>PAÑALON</b>	0,403	0,090	0,493	-0,026	0,467
<b>SEUR</b>	0,331	-0,087	0,244	0,373	0,617
<b>CORREOS</b>	0,058	0,010	0,069	0,213	0,282

Iturria: Nik egina

Transmibus enpresaren kapital iraunkorren osaketa-ratioa 2019an 0,472 izan zen, eta 2020an 0,371 balioraino jaitsi zen. Ondare garbiaren gorakadak eta pasibo ez-korrontearen beherakadak eragin zuten jaitsiera hori. Azken urtean, ratioa 0,333 balioraino jaitsi zen berriro. Hau da 2021 urtean epe luzeko finantzazioaren %33,3a hartzekodunengandik zetorren. Transmonbus-ek balio optimotik urrunduz joan zen, baina garrantzitsuena da ez duela gainditu hiru urteetan.

Bigarrenik, Pañalon dugu, 2019an 0,403ko ratioa izan zuen. 2020an, berriz, sozietatearen pasibo ez-korrontea handitu zen eta 0,493ko ratioa lortu zuen. 2021ean, 0,467 ratioa izatera pasatu zen; ratio hori, 2020an lortutakoa baino txikiagoa da. Datu hau ona da, enpresak baliabide propio gehiago ditu epe luzeko zorrak baino. Hala ere, balio optimotik oso hurbil dago (epe luzeko finantzazioaren %46,7a hartzekodunengandik zetorren) eta enpresak zuhur jokatu beharko luke balio hori ez gainditzeko.

Hirugarrenik, Seur dugu, 2019, 2020 eta 2021eko ratioak 0,331, 0,244 eta 0,617 izan ziren, hurrenez hurren. 2021ean aldaketa handia eman zen, ratioa nabarmen handitu zen pasibo ez-korrontearen igoeraren ondorioz. Hori dela eta, epe luzeko finantzazioaren %61,7a hartzekodunengandik etorri zen. Egoera hori kezagarria zen, finantzazio gehiena enpresatik kanpotik zetorren eta Seur-ek erremedioa jarri behar zion.

Azkenik, Correos-eko kapital iraunkorren osaketa ratioa oso txikia izan da aztertu ditudan hiru urteetan. 2019an 0,058 izan zen, 2020an 0,069 eta 2021ean 0,282ko ratioa lortu zuen enpresak. Izan ere, datuak alderatuz gero, enpresak pasibo ez-korrontea baino ondare garbi gehiago du.

Correos izan ezik, gainerako sozietateak ratio honetarako finkatzen den balio optimora hurbiltzen dira. Egia da Seur-ek bere ratioa hobetu beharko lukeela azken finean ratioaren balio optimoa gainditu zuen.

### 3.3 Klima aldaketa eta berotegi-efektuko gasen isurketen kontrako ekintzei buruzko informazio ez-finantzarioa

GRAL-ren atal honetan, aukeratu ditudan enpresek klima-aldaketari aurre egiteko egin dituzten ekintzen azterketa gauzatuko dut. Horretarako, gure atmosferara isurtzen diren berotegi-efektuko gasen kantitateak aztertuko ditut. Era berean, garrantzitsua da enpresek zer informazio mota ematen duten eta informazio hori argia eta zehatza den ikustea. Txostenak banan-banan aztertuko ditut; izan ere, nahiz eta jarduera bera izan, enpresen egitura ezin da alderatu eta, beraz, datuak bereiziz aztertu behar da.

#### 3.3.1 Transmonbus

Aztertuko dudun lehen enpresa Transmonbus da. Enpresak 11/2018 Legean ezarritako baldintzei jarraituz egin zuen 2021 urteko informazio ez-finantzarioaren txostena, eta horrek esan nahi du, txostena argia eta gardena izan zedin, Espainiako legediari jarraitu ziola. Txostenak erakusten du enpresak ingurumena babesteko ekintzak ezarri zituela. Ingurumenari dagokionez, sozietateak Ingurumen Politika ezarri zuen arriskuak kudeatzeko eta baliabideak erabiltzeko. Ekintza zehatzen artean, ingurumena errespetatzea dago, baliabide naturalak zentzuz erabiliz, hondakinak minimizatuz eta kudeatuz, materialak modu jasangarrian erabiliz eta klima-aldaketaren aurkako ekintzak sustatuz, berotegi-efektuko gasen emisioei gardentasuna emanaz (Transmonbus, 2021).

Transmonbus-ek bizi-etapak hirutan banatzen ditu, lehenengoak materialak kontsumitzen ditu, bigarrenak erabilera, hau enpresaren jarduera da eta kutsadura gehien sortzen duen etapa da. Bertan erregai asko kontsumitzen dira eta atmosferara iristen diren berotegi-efektuko gasak isurtzen dira. Azken etapa bizi-amaiera da, hondakinak hor kudeatzen dira. Enpresak baditu ziurtagiriak, besteak beste, honako hauek: ISO 14001 “Ingurumena Kudeatzeko Sistemak”, ISO 14064-1:2019 “Berotegi-efektuko Gasen (BEG) emisioen Kuantifikazioa” eta ISO 50001:2018 “Energia Kudeatzeko Sistemak”.

Enpresak, besteak beste, hainbat udalekin egiten dituen kanpainetan parte hartzen du, autoa gutxiago erabiltzeko. Ekimen horren bidez, herritarrak modu jasangarriagoan mugitzen dira leku batetik bestera; adibidez, garraio publikoan, CO<sub>2</sub> gutxiago isurtzeko. Sozietateak egiten duen beste ekintza bat #jugonessobreruedas proiektuaren barruan MMARTINYCA babestea da, marka horrek oinetakoak fabrikatzen ditu pneumatikoak birziklatuz. Bestalde, sare sozialen eta haren web-gunearen bidez, ingurumen-arriskuen berri ematen diote bezeroari.

Poluzioaren prebentzioari dagokionez, enpresak kontrol zorrotza egiten du, eta aldizka ingurumen-larrialdien simulazioak egiten ditu, ingurumen-larrialdiren bat gertatuz gero, jarraitu beharreko jarraibideak ezagutu ahal dezakete. Bestalde, enpresak Erantzukizun Zibileko poliza bat du, ustekabeko Kutsaduraren bermea barne. BEGen emisioak kontrolatzeko, erakundeak prebentzio-azterketak egiten dizkie bere motor eta ibilgailuei, eta gidatze segurua eta eraginkorra sustatzen du. Ingurumenarekin arduraz gidatzeko, gidariek beharrezkoak ez diren azeleratzeak edo abiadura-aldaketak saihesteko ikastaroak egiten dituzte.

7. irudia: Transmonbus emisioen bilakaera CO<sub>2</sub> tona baliokidetan

		2020	2021
ALCANCE 1		35.810	48.937
ALCANCE 2		65,26	71,00
ALCANCE 1	Transporte	33.547	45.959
	Refrigerac./Climatizac.	2.263	2.978
ALCANCE 2	Energia Eléctrica	65,26	71,00

Iturria: Transmonbus-en informazio ez-finantzarioaren txostena.

Oharra: Alde batetik, energia elektrikoaren eta gas hoztailearen kontsumoaren deribatuak, eta, bestetik, gasolioaren eta gasolinaren kontsumoaren deribatuak.

7. irudian ikusten daitekeenez, emisioek gora egin zuten 2020tik 2021era; izan ere, Transmonbus errepideko bidaiarien garraioan aritzen den enpresa bat da. Jarduera horretan eragina izan zuen pandemiak 2020an, herritarrei askatasunez mugitzea mugatzen baitzien.

Klima-aldaketa geldiarazteko, sozietateak ibilgailu eraginkorrak sartu ditu bere flotan; besteak beste, erregai fosilak dituzten ibilgailuak, BEG gutxiago isurtzen duten ibilgailuak, ibilgailu guztiz elektrikoak eta gas natural konprimatua erabiltzen dutenak. Aitzitik, ibilgailuen mantentze-lan zehatzak egiten dituzte, eta eguzki-panelak erostea erabaki dute beren zentroetan energia modu jasangarrian lortzeko.

Nire ustez, enpresak berotegi-efektuko gasen isurien informazio nahikoa ematen du, eta bere jarduera eta mugak kontuan hartuta, karbono-aztarna murrizteko ahalegin guztiak egiten ditu, ibilgailuen eta instalazioetan hobekuntzak ezarriz. Azterketa egiteko aukeratu ditudan enpresen artean, Covid 19aren krisiak eragin handiena izan duena izan da, haien jarduera bidaiarien mugikortasunaren eta bakoitzak egiten duen turismoaren arabera. Pixkanaka, azken urteotan zailtasunak izan arren, Transmonbus legedi berrietara egokitzen joan da. Gaineratu behar da enpresa jakitun dela bere jarduerak atmosferan duen eraginaz, eta horregatik gardena da eta informazio fidagarria eta zehatza ematen du.

### 3.3.2 Pañalon

Aztertu beharreko bigarren enpresa Pañalon da. Txostena 11/2018 legea jarraituz egin zen eta 2020an prestatu zenez, Covid-ek enpresan zuen eragina ezin hobeki islatzen du, eta aldaketa erakusten du bai kontuetan bai sozietatearen egituran.

Enpresa jabetzen da ingurumenean sortzen duen eraginaz, eta, beraz, ahal duen guztia hobetzen saiatzen da. Horregatik, enpresak hainbat ziurtagiri ditu, hala nola 2003an lortutako ISO 14001 ziurtagiria. Kontuan hartu behar da konpainia honek, garraioaz gain, zisternak mantentzen eta garbitzen dituela, besteak beste. Horren ondorioz, BEGen emisioak eta lehengaien kontsumoa handiagoak dira. Emisioak murrizteko, flota berritzeko politikak ezarri ditu, motor ekologikoak ezarriz, zerbitzu multimodala eskainiz, ibilbide eraginkorragoak bilatuz eta karga-ahalmena hobetuz.

Bestalde, European Chemical Transport Association (ECTA) elkartearen “Responsible Care” programari atxikita dago. Horren helburua industria kimikoko bezeroei horniketa-kate iraunkorrak oso garrantzitsuak direla erakustea da (ECTA, 2021). Hondakin plastikoak kudeatzeko eta ingurumena eta itsasoak zaintzeko “Operation Clean Sweep” (OCS) ekimenaren parte ere bada.

Beren jarduera gauzatzeko, hirugarrenekin hitzarmenak dituzte; adibidez, zisternak garbitzeko, ongi hornitutako garbiketa-estazioak behar dituzte, eta, horretarako, hornitzaileekin ebaluazioak eta kontrolak egiten dituzte eta baldintzak zehazten dituzte. Beste zati garrantzitsu bat langileak dira ondo prestatuta daudenak eta beren jardueraren arriskuaren berri dutenak. Arriskuei dagokienez, etengabe identifikatu eta aztertu egiten dira, eta kontrol zorrotza egiten dute istripurik gerta ez dadin, horrelako istripu batek kutsadura handia suposatzen baitu. Istripua izanez gero, Ingurumen Erantzukizuneko aseguru bat du.

8. irudia: Ibilgailuen erregai-kontsumoa, motaren arabera

<b>CONSUMO DE COMBUSTIBLE</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Gasoil (Lts)	12.655.329	<b>10.633.345</b>
Gas Natural (Kg)	587.823	<b>422.251</b>

Iturria: Pañalon-en 2020ko Informazio ez-finantzarioaren egoera

8. irudiak Gasolioaren eta Gas Naturalaren kontsumoa erakusten digu 2019 eta 2020 urteetan. Bertan ikus daiteke 2020an erregai gutxiago kontsumitzen dela, pandemiaren eraginez. Gasolioa kontsumitzen duten ibilgailuek Adblue izeneko gehigarria daramate, horrek gutxitu egiten du emisio poluitzaileen kantitatea, bereziki nitrogeno oxidoenak.

9. Irudia: Berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioak CO<sub>2</sub> tonatan

<b>EMISIONES DE GEI</b>	<b>Emisiones (Tn CO<sub>2</sub>eq)</b>	
	<b>2019</b>	<b>2020</b>
EMISIONES ALCANCE 1 (Combustibles Fósiles)	39.643,23	<b>33.202,07</b>
EMISIONES ALCANCE 2 (Electricidad)	514,36	<b>528,83</b>
<b>Total...</b>	<b>40.157,59</b>	<b>33.730,90</b>

Iturria: Pañalon-en 2020ko Informazio ez-finantzarioaren egoera

9. irudian, enpresak 2019-2020 aldian isuritako CO<sub>2</sub> kantitateak ageri dira, bi ataletan banatuta. 1. atala enpresako ibilgailuek kontsumitutako erregai fosilena da, eta 2. atala, berriz, instalazioetan eta ibilgailuetan kontsumitutako elektrizitatearena. Taula honetan, halaber, pandemiak eta honek eragindako murrizketen ondorioz BEGen beherakada nabarmena ikus dezakegu.

Uste dut enpresak informazio ona ematen duela; izan ere, bere web orrian argitaratutako txostenean, CO<sub>2</sub>-aren emisioak jardueraren eta kontsumoaren arabera banakatzen ditu, eta erabiltzen dituen hondakin arriskutsuak eta ustekabeko isuriak zehazten ditu. Nire ustez, enpresa gardena da, eta, bere jardueraren arriskua jakinda, kontrol zorrotzak egiten ditu, ez bakarrik BEGen emisioak murrizteko, baita isuriak direla-eta gerta daitezkeen hondamendi naturalak saihesteko ere. Gainera, enpresak lege berrietara egokitu da politika berriak ezarriz, hala nola flotak berritzea.

### 3.3.3 Seur

Hirugarrenik, Seur aztertuko dut. Erreferentzia txostena 2021ean Dpd Group-ek argitaratutako jasangarritasun-txostena da, eta talde horretako kide da Seur. Kontuan hartu behar da emandako informazioa taldeko enpresa guztiei dagokiela. Hala ere, ekintza jasangarri asko Dpd Group osatzen duten sozietate guztietan ezarri dira.

Hasteko, 2020an, taldeak 2025a baino lehen Europako 225 hiritan banatzea proposatu zuen, emisio gutxiko flotak erabiliz. 2021ean konturatu ziren aukera gehiago zituztela, helburu hori 52 hiritan lortu baitzuten, eta, horregatik, helburua zabaltzea eta 350 hiritara iristea erabaki zuten. Beraiek ingurumenean duten eraginaz jabetzen dira, horregatik laguntzeko eta hobetzen jarraitzeko prest daude. Horretarako, airearen kalitatea monitorizatzeko programa bat dute, aldaketa jasangarria bultzatzeko.

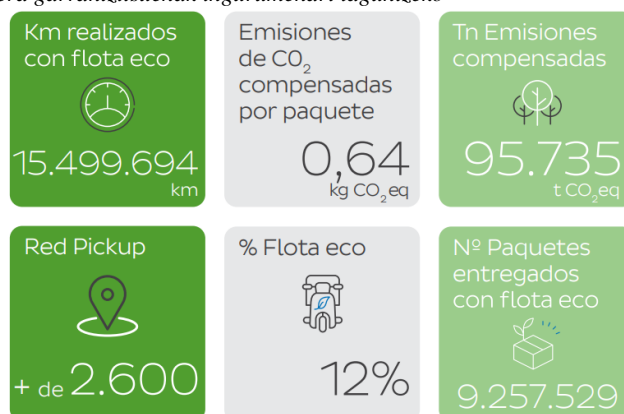
Konturatu ziren entrega-bolumena handituz gero, BEGak isurtzen zituzten ibilgailu gutxiago erabiltzen zituztela, eta errazagoa zela 2050ean 0 CO<sub>2</sub>-ko helburuak lortzea, eta, beraz, karbono-aztarna neurtzea erabaki zuten. Halaber, garrantzitsua da gehitzea erabiltzen duten energiaren %84,7a iturri berriztagarrietatik datorrela. Bestalde taldeko enpresek pakete bakoitzeko emisioak %21,9 murriztea lortu dute, eta energia garbien proiektuetan inbertitu dute, ingurumenean duten eragina murrizten jarraitu ahal izateko. Guztira, 412 CO<sub>2</sub> tona saihestea lortu dute, karbono-funtsari esker. Funts horrek 917.000€-ko 20 proiektu finantzatu zituen 20 negozio ezberdinetan (Seur, 2021).

Esan beharra dago, taldeak garraio multimodala egiten duen, hau da, hainbat garraiobide konbinatzen dituela entrega egiteko. Bestalde, Seur-ek Koikirekin egiten du lan. Koiki banaketa iraunkorrean espezializatutako sozietatea da, eta oinez, bizikletaz edo ibilgailu elektrikoaz egiten ditu banaketak (Koiki, 2023).

Seur-ek ere Pick Up and Drop Off-en (PUDO) inbertitzea erabaki du. Metodo hau Pick Up puntu batera joatean datza, zure produktua jasotzera edo itzulketa bat egitera. Seur-en webgunetik, bezeroak PUDO metodoa aukeratu ahal izango du, bere posta-kodea jarritz eta mapan adierazten den puntura joanez, eskaera jaso ahalko du.

Dpd Group-ek berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioak murrizteko modua aurkitu nahian dabil. Konpainiaren negozio-unitateak biogas edo bioerregaia erabiltzen duten kamioiak eta kamioi elektrikoak bezalako alternatibak frogatzen ari dira. Era berean, trenbideko garraioaren eraginkortasuna frogatu dute atoiaren ahalmena handitzeko.

10. irudia: Seur-en jarduera garrantzitsuenak ingurumenari laguntzeko



Iturria: 2021ean Dpd Group-ek egindako jasangarritasun-txostena

10. irudian ageri dira Seur-ek ingurumenari laguntzeko egindako ekintza garrantzitsuenetariko batzuk.

Nire iritziz, nahiz eta enpresak bere emisioei buruzko informazioa eman, ez du nahikoa eman, BEG-en emisioei buruzko informazio xehatuagoa eman behar lukete, enpresa bakoitzaren isurketak erraz ikusi ahal izateko. Aitzitik, taldeak egindako ekintzak eraginkorrak dira, eta azpimarratu behar da etengabe ari direla ikertzen helburuak hobetzeko modua. Behar izan dutenean, beren helburuak anbizioz eta modu egokian egokitzen jakin dute, haien eragina murrizten jarraitu ahal izateko.

### 3.3.4 Correos

Aztertuko dudan azken enpresa Correos da. Enpresa honen izaera dela eta, Espainiako Gobernuaren enpresa publikoa denez, ikerketa 2020ko eta 2021eko informazio ez-finantzarioko txostenak erreferentziatzat hartuta egin dut. Uste dut garrantzitsua dela ahalik eta informazio gehien lortzea, ikuspuntu zabalagoa izateko. Ikertu beharreko txostenetan Correos-eko talde osoa sartzen da; horregatik Correos emandako datuak eta BEGen emisioak murrizteko egindako ekintzak hartuko ditut kontuan.

Hasteko, taldeak ziurtagiriak ditu, hala nola ISO 14001 Ingurumen-kudeaketa. Correos-ek 1,2 eta 3 irismenatarako ISO 14064 BEG ziurtagiriaren arabera karbono-aztarna kalkulatu eta egiaztatu zuen. 1. irismeneko isurketetan erregaien errekuntza eta enpresako ibilgailuak sartzen dira. 2. irismenekoan, erositako elektrizitatea, berokuntza eta lurruna sartzen dira eta 3. irismenekoan zeharkako beste emisio batzuk sartzen dira, hala nola, erakundeak eskuratzen dituen materialen ekoizpena. Sozietateek konprometituta daude 2030eko agendaren helburuekin, eta, horregatik, helburu batzuk ezarri dituzte taldearen barruan, besteak beste: CO<sub>2</sub>-aren emisioetan neutraltasun osoa lortzea, ekonomia zirkularra sustatzea 0 hondakin sortzeko, mugikortasun adimenduna sustatzea, flotaren %50ak gutxienez teknologia alternatiboak erabiltzea... (Grupo Correos, 2020).

Urtero, energia kontsumitzeak, hondakinak sortzeak eta CO<sub>2</sub> emisioak sortzeak eragindako inpaktuak berrikusten eta ebaluatzen dira, eta GIH-ekin, Europar Batasuneko legeekin eta gainerako erreferentzia-esparruekin alderatzen dira. 2020an, taldeak 1.000 ibilgailu elektriko eta gasezko ibilgailu baino gehiago jarri zituen martxan, langileak formatu zituen gidatze eraginkorrago bat egin zezaten, eta taldeko langileak iraunkortasunaren inguruan kontzientziatu ziren.

Berez, Correos enpresa Hazkuntza Berdeko Taldean sartuta dago, klima-aldaketa jaisteko eta horretara egokitzeko, ekonomia deskarbonizatzeko eta ekonomia zirkularra sustatzeko. Gainera, Lean&Green deituriko plataforman parte hartzen du, honen helburua berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioak murriztea da (Grupo Correos, 2020).

Banaketako emisioak murrizteko, Correos-ek ibilitako kilometroak murriztu nahi izan zituen, entregatzea errazten duten teknologiak gehituz, lehen saiakeran eraginkorra izan dadin. Citypaq armairuak ere jarri zituzten, bezeroak paketeak bidali, jaso eta itzultzeko aukera izan zezaten. Era berean, egindako kilometroak berdeagoak izatea nahi zuten eta hortaz, petrolioaren deribatuen ordezko erregaien alde egin zuten hala nola gas likidotua eta gas naturala. Gainera, Correos, oinez gehien entregatzen duen sozietatea da.

Talde Europa Batasunak (EB) finantzatutako SENATOR proiektuaren buru da. Honen xedea hiri-eredu logistiko berri bat garatzea da, horretarako, sare adimenduneko operadorea garatuko du, teknologiaz baliatuz, eskaria, enpresen flotak eta garraio multimodala eskaintzeko aukerak aztertuko ditu besteak beste. Adimen artifizialaren algoritmoen esker, hiri-eremuetako

entrega-zerbitzuak optimizatu ahal izango dira. Taldeak BEGen emisioak murrizteko egindako beste ekintza bat “baso jangarria” deituriko proiektua da. Honen bidez, Ugenako lurak (Toledoko udalerrria) birlandatu ziren (Grupo Correos, 2020).

11.irudia: Correos-en berotegi-efektua eragiten duten emisioak 2019-2020 aldian (tCO<sub>2</sub>)

	2020	2019
<b>Emisiones de gases de efecto invernadero (tCO<sub>2</sub>)</b>		
Directas (Alcance 1)	36.612	39.347
Indirectas (Alcance 2)	836	2.986
Otras emisiones indirectas (Alcance 3)	111.913	127.819
Emisiones de CO <sub>2</sub> por envío (g CO <sub>2</sub> /envío)	20,19	17,47

Iturria: 2020 urtean Correos-ek argitaratutako txosten ez-finantzarioa

11. irudian ikus dezakegunez, 2019 urtetik 2020ra BEGen isurketak behera egin zuten, aldaketa nabarmenena 2. irismeneko isurketetan eman zen. Izan ere, pandemian telelana sustatu zen, langileek etxetik lan egiten zuten, eta, horren ondorioz, nabarmen gutxitu ziren elektrizitateak eta gainerakoek eragindako emisioak.

12. irudia: Correos-en berotegi-efektua eragiten duten emisioak 2020-2021 aldian (tCO<sub>2</sub>)

	2021	2020
<b>Emisiones de gases de efecto invernadero (tCO<sub>2</sub>)</b>		
Directas (Alcance 1)	37.887	36.612
Indirectas (Alcance 2)	979	836
Otras emisiones indirectas (Alcance 3)	121.932	111.913
Emisiones de CO <sub>2</sub> por envío (g CO <sub>2</sub> /envío)	ND	20

Iturria: 2021 urtean Correos-ek argitaratutako txosten ez-finantzarioa

12. irudian ikus dezakegun bezala, emisioak 2021ean igo ziren 2020rekiko. Aldaketa hori eman zen 2021ean taldea “normaltasunera” itzuli zelako eta murriztapenak 2020an izandakoak baino leunagoak izan zirelako.

Nire ustez, txosten hauek xeheak eta zabalak dira, Correos taldeak gardentasuna erakutsi nahi izan du eta ahalik eta informazio gehien eman du. Urtez urte, lege berrietara egokituz joan da, BEGen emisioak murrizteko programetan parte hartu du eta teknologia berrietan inbertitzen jakin du ingurumenean duen eragina murrizten jarraitzeko. Aztertu dudana enpresen artean uste dut informazio argi gehien eman duena izan dela, hori enpresaren izaerak eragin dezake, azken finean Espainiako Gobernuarena da.

### 3.4 Galderei lotutako puntuazioa

Hurrengo taulan, lanaren helburu atalean planteatutako galderei eman dieran puntuazioa ageri da. Galdera bakoitzak puntu bana balio du eta enpresa bakoitzari 0 eta 1 arteko puntuazioa eman diet. Modu honetan ikusi dezaket zein enpresak eman dien erantzunik onena nik egindako galderei.

12. taula: Enpresa bakoitzari emandako puntuazioa hasieran planteatutako galdera bakoitzean

	MONBUS	PAÑALON	SEUR	CORREOS
G1 CO <sub>2</sub> ETA BALIOKIDEEEN EMISIOAK	0,6	0,8	0,4	0,7
G2 ADIERAZLEAK	0,6	0,7	0,5	0,9
G3 LEGEETARA EGOKITZEKO TRANTSIZIOA	0,6	0,6	0,75	1
G4 ISO 14001	1	1	1	1
G5 KLIMA-ALDAKETA GELDIARAZTEKO EKIMENAK	0,5	0,6	0,85	0,9
G6 GARRAIO MULTIMODALA	0	1	1	1
G7 EGOERA FINANTZARIOA	0,6	0,6	0,5	0,9
Puntuazio gehikuntza (Guztira 7 puntu lor dezakete)	3,9	5,3	5	6,4

Iturria: Nik egina

12. taulan ikusten den bezala, Correos enpresak puntuaziorik altuena lortu du G3, G4 eta G6 galderetan 1-eko puntuazioa lortuz. Bestalde, puntuaziorik txikiena izan duen enpresa Monbus izan da. Kontuan hartu behar da bere jardueraren ondorioz ezin duela garraio multimodala ezarri eta, beraz, besteek puntu bat lortu duten bitartean, Monbus ez du puntuaziorik lortu G6 galderan.

## 4. ONDORIOAK

Hasteko, azpimarratu behar da enpresa guztien finantza-egiturek Covid 19aren ondorioz izan duten aldaketa. Murrizketen eta jarduera-etenaldiaren ondorioz, krisi honek egoera kezagarri asko ekarri zituen. Esan beharra dago, batzuei, besteei baino gehiago eragin diela eta gaur egun oraindik ahanzturan geratu ez den faktorea da.

Txosten ez-finantzarioak irakurri ondoren, azpimarratu behar da enpresa guzti-guztiak jabetzen direla beren jarduerak sortzen duen kutsaduraz, eta, horregatik, ahal den guztia egiten ari direla CO<sub>2</sub> emisioak geldiarazteko edo, behintzat, murrizteko. Laneko ikerketa-atalean ikus ahal denez, enpresek gutxiago kutsatzen duten ibilgailu elektrikoak eta/edo erregaia aukeratu dituzte, eta hori oso neurri eraginkorra da berotegi-efektua eragiten duten isurketak murrizteko.

Bestalde, garraio multimodala aukera eraginkorra izan arren, enpresa guztiek ezin dute gauzatu. Azterketa egin ondoren konturatu naiz beste aukera batzuk daudela metodo hau aurrera eramateko hala nola Seur-ek eta Correos-ek egindakoa. Haien garraio multimodala haien jarduerara egokitu dute, paketeak entregatzeko beste moduak bilatuz; adibidez oinez. Monbusek, bere jarduera dela eta ezin du horrelako garraioa eskaini. Pañalon-ek, berriz, eskaintzen duela ikusi ahal izan dugu eta, gainera ibilbideak egokitzen ditu, iraunkorrak izan daitezten eta BEG gutxiago sor dezaten.

Lan honek sozietateen finantza-egitura ulertzeko balio izan dit, baita Covid 19 bezalako krisi batek hari nola eragiten dion ulertzeko ere. Enpresek lege berrietara egokitzeko gaitasuna



ikusten lagundu dit, gainera, txostenak behatzeak ulertzen lagundu dit zer zaila den horrelako aldaketak kudeatzea. Aitzitik, ikusi ahal izan dut teknologia berriek duten garrantzia eta azken urteotan nabarmen egin dutela aurrera enpresek metodo berriak sartu dituzte isurketak minimizatzeko eta bezeroei eta gure planetari zerbitzu jasangarriagoa emateko. Etorkizunean, ikerketa luzatu egin liteke sektoreko enpresen ikerketa ez-finantzarioa eginez, baina EFRAG proposatutako txosten ez-finantzarioak egiteko modua kontuan hartuta.

## 5. BIBLIOGRAFIA

AECOC (2017). Lean & Green España. <https://www.aecoc.es/servicios/leangreen-espana/>

Allscandcargo (2020). El transporte combinado y cómo te puedes beneficiar. 6 de julio <https://www.allscandcargo.com/noticias/el-transporte-combinado-y-como-te-puedes-beneficiar/>

ANAIP: ASOCIACION ESPAÑOLA DE INDUSTRIALES DE PLÁSTICOS. (2016). El compromiso de toda la industria de los plásticos. Operation Clean Sweep. <https://anaip.es/ocs/>

Apedo-Amah, M. C., Avdiu, B., Cirera, X., Cruz, M., Davies, E., Grover, A., ... & Tran, T. T. (2020). Unmasking the Impact of COVID-19 on Businesses. <http://hdl.handle.net/10986/34626>

APlanet. (2023, abril 10). TCFD: Entendiendo el Marco para la Transparencia Financiera. APLANET. <https://aplanet.org/es/recursos/introduccion-al-tcfid/>

Banco Mundial. (2022). *Capítulo 3. Reestructuración de la deuda de las empresas y los hogares*. World Bank. <https://www.bancomundial.org/es/publication/wdr2022/brief/chapter-3-restructuring-firm-and-household-debt>

Caraballo, Amondarain y Zubiaur (2018). ANÁLISIS DE LA ESTABILIDAD FINANCIERA DE LA EMPRESA. Ehu.Eus. [https://ocw.ehu.eus/pluginfile.php/51456/mod\\_resource/content/2/TEMA%204.-%20AN%20C3%2081%20LISIS%20DE%20LA%20ESTABILIDAD%20FINANCIERA%20DE%20LA%20EMPRESA.pdf](https://ocw.ehu.eus/pluginfile.php/51456/mod_resource/content/2/TEMA%204.-%20AN%20C3%2081%20LISIS%20DE%20LA%20ESTABILIDAD%20FINANCIERA%20DE%20LA%20EMPRESA.pdf)

Carrera, S. (2020). Webloyalty. <https://www.webloyalty.es/comercio-electronico-mas-ha-crecido-con-confinamiento/>

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (s. f.). *Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)*. <https://www.cepal.org/es/temas/agenda-2030-desarrollo-sostenible/objetivos-desarrollo-sostenible-ods>

CGE (Consejo General Economistas), (2020). Informe: Efectos del COVID-19 en las cuentas anuales. Economistas. [https://ec.economistas.es/wp-content/uploads/sites/5/2020/03/Documento\\_Definito\\_COVID.pdf](https://ec.economistas.es/wp-content/uploads/sites/5/2020/03/Documento_Definito_COVID.pdf)

Correos (s.f.) 2020 ekitaldiko kontabilitate datuak. Correos-en webgunetik lortuta. <https://www.correos.com/portal-transparencia/presupuestos/>

Correos (s.f.) 2021 ekitaldiko kontabilitate datuak. Correos-en webgunetik lortuta. <https://www.correos.com/portal-transparencia/presupuestos/>

Correos (s.f.) Bienvenido a Correos.es - El Portal Online de Correos. Correos.es <https://www.correos.es/es/es/particulares>

de Toro, Á. (2022). Ratios Financieros: Principales tipos y cómo aplicarlos. Revista Escuela de Negocios y Dirección. <https://www.escueladenegociosydireccion.com/revista/business/ratios-financieros-principales-tipos-como-aplicarlos/>

Deloitte Spain (2020) *El impacto económico del COVID-19*. 1 abril. <https://www2.deloitte.com/es/es/pages/about-deloitte/articles/impacto-economico-del-covid19.html>

Diariodetransporte.com. (2023). El Gobierno Vasco concede ayudas a la modernización de empresas de transporte por carretera. 24 de abril <https://www.diariodetransporte.com/articulo/carretera/gobierno-vasco-concede-ayudas-modernizacion-empresas-transporte-carretera/20230424174558083055.html>

Donoso, D., Bolonio, D., Ballesteros, R., Lapuerta, M., Canoira, L. *Hydrogenated orange oil: A waste derived drop-in biojet fuel. Renewable Energy* 2022, 188, 1049–1058. <https://doi.org/10.1016/j.renene.2022.02.078>

Dpd Group. (2021). Informe de sostenibilidad de 2021. Seur.com. <https://saladeprensa.seur.com/wp-content/uploads/custom/2021 DPDgroup Sustainability Report-ES 19sept22.pdf>

ECTA - European Chemical Transport Association. (2021) Responsible Care. <https://www.ecta.com/responsible-care/>

EEA (European Environment Agency) (2021). EEA greenhouse gases — data viewer. <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group) (2022) First Set of draft ESRS. Efrag.org. Recuperado el 6 de mayo de 2023, de <https://www.efrag.org/lab6>

EITB (2018). *UNESCOren Garapen Iraunkorrerako 2030 Agendaren 17 helburuak*. <https://www.eitb.eus/eu/albisteak/gizartea/osoa/5434607/unescoren-garapen-iraunkorrerako-2030-agendaren-17-helburuak/>

Es, E. (2021). La mitad de las empresas elevó las ventas “online” durante la pandemia. *elEconomista*. <https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/11244138/05/21/La-mitad-de-las-empresas-elevo-las-ventas-online-durante-la-pandemia.html>

EUR-Lex (2022). DIRECTIVA (UE) 2022/2464 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Europa.Eu. Recuperado el 15 de abril de 2023, de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L.2022.322.01.0015.01.SPA&toc=OJ%3AL%3A2022%3A322%3ATOC>

Europa Press. (2023). Científicos españoles convierten pieles de naranja en un biocombustible con un 55% menos de hollín. <https://www.europapress.es/sociedad/noticia-cientificos-espanoles-convierten-pieles-naranja-biocombustible-55-menos-hollin-20230217130552.html>

Food Retail, & Service. (2022). El ecommerce creció el 35% en el segundo año de la pandemia. Foodretail. [https://www.foodretail.es/especiales/ecommerce-internet/ecommerce-tendencias-shopper-espana-pandemia\\_0\\_1638436154.html](https://www.foodretail.es/especiales/ecommerce-internet/ecommerce-tendencias-shopper-espana-pandemia_0_1638436154.html)

Galvan, G. (2022). Webloyalty. Webloyalty. <https://www.webloyalty.es/ecommerce-aumenta-35-segundo-ano-pandemia/>

García-Vaquerizo, Óscar, Corral-Lage, Javier, Peña-Miguel, Noemí and Saitua-Iribar, Ainhoa, (2022), *Garapen Iraunkorrerako Helburuei buruzko informazio ez-finantzarioa osatzea Espainian*.

Ingurumen ataleko informazioaren azterketa lau sektoretako enpresetan, EKONOMIAZ. Revista vasca de Economía, 102, issue 02, p. 242-269, <https://EconPapers.repec.org/RePEc:ekz:ekonoz:2022211>

Gómez, B. (2023). Ayudas a las empresas de transporte en País Vasco 2023. Tacógrafo inteligente; VDO. <https://tacografointeligente.com/blog-tacografo/gestion-de-flotas-pymes-transporte/ayudas-empresas-transporte-pais-vasco-2023/>

Grupo Correos. (2020). Informe Anual Integrado 2020. Correos.com. <https://cswetwebcorsta01.blob.core.windows.net/uploads/2021/09/Informe-anual-integrado-2020-del-Grupo-Correos-1.pdf>

Grupo Correos. (2021). Informe Anual Integrado 2021. Correos.com. <https://cswetwebcorsta01.blob.core.windows.net/uploads/2022/06/Informe-Anual-Integrado-2021-Grupo-Correos.pdf>

INE (Instituto Nacional de Estadística) (s/f). Indicador 13.2.2. Emisiones totales de gases de efecto invernadero por año. Recuperado el 10 de abril de 2023, de <https://www.ine.es/dyngs/ODS/es/indicador.htm?id=7747>

INE (Instituto Nacional de Estadística) (s/f). Productos y Servicios / Publicaciones / Colección Cifras Ine.es. Recuperado el 9 de abril de 2023, de [https://www.ine.es/ss/Satellite?L=es\\_ES&c=INECifrasINE\\_C&cid=1259952985152&p=1254735116567&pagename=ProductosYServicios%2FINECifrasINE\\_C%2FPYSDetalleCifrasINE](https://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=INECifrasINE_C&cid=1259952985152&p=1254735116567&pagename=ProductosYServicios%2FINECifrasINE_C%2FPYSDetalleCifrasINE)

Kanvel Logística (2018). Transporte de mercancías por carretera: Aspectos importantes a considerar y normativa de aplicación. <https://kanvel.com/transporte-de-mercancias-por-carretera/>

Koiki (2023). Cuidamos tu barrio entregando envíos de manera consciente y sostenible. Koiki.Es. <https://koiki.es/>

Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-17989>

Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. (s/f). Boe.es. Recuperado el 4 de abril de 2023, de [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-8447](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-8447)

Ministerio de Agricultura, pesca, alimentación y medio ambiente y Oficina Española del Cambio Climático (OECC). (s.f.) INTRODUCCIÓN CÁLCULO DE ELEMENTOS DE ALCANCE 3.Gob.es [https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/introduccioncalculoelementosalcance3\\_tcm30-486210.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/introduccioncalculoelementosalcance3_tcm30-486210.pdf)

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (s.f.) Excedente bruto de explotación (euros) por subsectores de actividad de “Transporte y Almacenamiento” asociados a procesos logísticos. Recuperado el 9 de abril de 2023, de <https://apps.fomento.gob.es/BDOTLE/visorBDpop.aspx?i=632>

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (s.f.) Transporte de mercancías (toneladas) por modo y ámbito (nacional e internacional). Recuperado el 9 de abril de 2023, de <https://apps.fomento.gob.es/BDOTLE/visorBDpop.aspx?i=519>

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (s. f.). *Sector transporte*. <https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/transporte.aspx>

Mmartinyca (2021). La auténtica abarca de Menorca. Mmartinyca. <https://www.mmartinyca.com/>

Monbus. (s.f.). Monbus. <https://www.monbus.es/es/empresa/nosotros>

Naciones Unidas (2018). Objetivos y metas de desarrollo sostenible. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>

Nae.global. Cómo nos ha digitalizado la pandemia de la COVID-19. (s/f). Recuperado el 26 de marzo de 2023, de <https://nae.global/es/como-nos-ha-digitalizado-la-pandemia-de-covid-19/>

Nexotrans. (2019). Monbus colabora con el proyecto #JugonesSobreRuedas. Nexotrans. <https://www.nexotrans.com/noticia/95305/nexobus/monbus-colabora-con-el-proyecto-jugonessobreruedas.html>

Pacto Mundial (2023) *Efectos de COVID-19 sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)*. 3 febrero <https://www.pactomundial.org/noticia/los-efectos-de-la-covid-19-en-los-objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

Pañalon (2022) Página principal de la web de Pañalón. <https://panalon.com/>

Pañalon, S. A. y. S. D. (2020). Estado de Información No Financiera (EINF). Panalon.com. <https://panalon.com/wp-content/uploads/documentos/EINF%20G.PA%202021-20210421.pdf>

Parlamento Europeo (2022) Economía sostenible: aprobadas nuevas reglas de información para multinacionales. Europa.eu. <https://www.europarl.europa.eu/news/es/press-room/20221107IPR49611/economia-sostenible-aprobadas-nuevas-reglas-de-informacion-para-multinacionales>

PuroMarketing. (2021). El comercio online crece durante la pandemia: un 24% más de compras y gasto medio mensual de 54EUR. PuroMarketing. <https://www.puromarketing.com/76/35009/comercio-online-crece-durante-pandemia-unmas-compras-gasto-medio-mensual>

Real Decreto 902/2022, de 25 de octubre, por el que se aprueba la concesión directa, a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla, de ayudas para la modernización de empresas privadas de transporte de viajeros prestadoras de servicios de transporte por carretera y de empresas privadas que intervienen en el transporte de mercancías por carretera, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia -Financiado por la Unión Europea- Next Generation EU. Boe.es., de [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-17473c](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-17473c)

Sabater Martínez, M. (2020). Sostenibilidad e innovación en el sector del transporte de mercancías (Doctoral dissertation, Universitat Politècnica de València) <http://hdl.handle.net/10251/149244>

Saitua, Ainhoa y Vázquez, Isabel (2015) Análisis de la Información Económico-Financiera.UPV/EHU [https://ocw.ehu.es/pluginfile.php/46949/mod\\_resource/content/1/T6AnInfEcFaOCW2015.pdf](https://ocw.ehu.es/pluginfile.php/46949/mod_resource/content/1/T6AnInfEcFaOCW2015.pdf)

Seur (2023). Seur.com. <https://www.seur.com/es/index.html>

Teodoro Caraballo Esteban, Josune Amondarain Arteché y Gaizka Zubiaur Etcheverry (2018) Enpresaren egonkortasun finantzarioaren analisia. Euskal Herriko Unibertsitatea, Finantza eta Ekonomia I Saila. <https://www.studocu.com/es/document/universidad-de-la-laguna/analisis-de-estados-contables/estudio-de-caso-empresa-s-sa/42163954>

Transeop (2017) Transporte Multimodal: ¿Qué es y en qué consiste?. Transeop.com; Transeop.  
<https://www.transeop.com/blog/transporte-multimodal/29/>

TRANSMONBUS, S.L. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES (Grupo Consolidado) (2021)  
ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA. Monbus.Es.  
<https://www.monbus.es/media/file/globalfiles/636cb88613580.pdf>

Valencia, G. (2023). Las nuevas leyes sobre sostenibilidad, el gran reto de las empresas en 2023.  
Expansion, 15 de febrero  
<https://www.expansion.com/juridico/opinion/2023/02/15/63ecd59a468aeb85118b4579.html>

Vida, A. C., & Pinillos, A. A. (2022). V Informe comparativo de los Estados de Información No  
Financiera (EINF) del Ibex 35 EY. [https://www.ey.com/es\\_es/rethinking-sustainability/v-  
informe-comparativo-del-estado-de-la-informacion-no-financiera-del-ibex-35](https://www.ey.com/es_es/rethinking-sustainability/v-informe-comparativo-del-estado-de-la-informacion-no-financiera-del-ibex-35)

# ERANSKINAK

BALANCE MONBUS SL	31/12/2019 EUR	31/12/2020 EUR	31/12/2021 EUR		31/12/2019 EUR	31/12/2020 EUR	31/12/2021 EUR
	12 meses Favorable con incertidumbres Abreviado PGC 2007	12 meses Aprobado Abreviado PGC 2007	12 meses Aprobado Abreviado PGC 2007		12 meses Favorable con incertidumbres Abreviado PGC 2007	12 meses Aprobado Abreviado PGC 2007	12 meses Aprobado Abreviado PGC 2007
<b>Activo</b>				<b>Patrimonio neto y Pasivo</b>			
A) Activo no corriente	78.213.939	71.608.257	71.296.767	A) Patrimonio neto	43.614.637	46.047.248	43.681.277
I Inmovilizado intangible	171.148	161.315	161.315	A-1) Fondos propios	43.948.951	46.311.499	43.824.095
IV Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	75.681.252	69.609.523	67.972.500	I Capital	18.719.000	18.719.000	18.719.000
V Inversiones financieras a largo plazo	458.496	n.d.	1.297.537	1. Capital escriturado	18.719.000	18.719.000	18.719.000
VI Activos por impuesto diferido	1.903.043	1.837.419	1.865.415	II Prima de emisión	13.341.000	13.341.000	13.341.000
				III Reservas	11.214.357	11.888.951	14.112.193
B) Activo corriente	18.208.577	29.153.362	24.378.509	1. Reserva de capitalización	229.993	229.993	n.d.
III Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	843.637	663.012	640.184	2. Otras reservas	10.984.364	11.658.958	14.112.193
3. Otros deudores	843.637	663.012	640.184	V Resultados de ejercicios anteriores	n.d.	n.d.	-53.175
IV Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	5.636.763	16.295.411	11.307.192	VII Resultado del ejercicio	674.594	2.362.548	-2.294.923
V Inversiones financieras a corto plazo	11.348.419	11.794.598	12.181.678	A-2) Ajustes por cambios de valor	-334.314	-264.251	-142.818
VI Periodificaciones a corto plazo	370.802	41.369	185.241	B) Pasivo no corriente	38.984.629	27.129.895	21.783.332
VII Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	8.955	358.972	64.214	II Deudas a largo plazo	38.403.060	26.822.914	20.161.411
Total activo (A + B)	96.422.515	100.761.619	95.675.276	1. Deudas con entidades de crédito	37.923.512	25.242.655	19.970.987
				3. Otras deudas a largo plazo	479.548	1.580.259	190.424
				III Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	458.496	n.d.	1.297.537
				IV Pasivos por impuesto diferido	123.073	306.981	324.384
				C) Pasivo corriente	13.823.249	27.584.476	30.210.667
				III Deudas a corto plazo	13.085.761	26.882.011	29.340.043
				1. Deudas con entidades de crédito	13.031.951	26.858.293	29.340.043
				3. Otras deudas a corto plazo	53.810	23.718	n.d.
				IV Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	399.332	2.800	204.293
				V Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	338.156	699.665	666.331
				1. Proveedores	21.211	2.553	34
				b) Proveedores a corto plazo	21.211	2.553	34
				2. Otros acreedores	316.945	697.112	666.297
				Total patrimonio neto y pasivo (A + B + C)	96.422.515	100.761.619	95.675.276

BALANCE PAÑALON SA	31/12/2019 EUR	31/12/2020 EUR	31/12/2021 EUR		31/12/2019 EUR	31/12/2020 EUR	31/12/2021 EUR
	12 meses Aprobado Normal PGC 2007	12 meses Aprobado Normal PGC 2007	12 meses Aprobado Normal PGC 2007		12 meses Aprobado Normal PGC 2007	12 meses Aprobado Normal PGC 2007	12 meses Aprobado Normal PGC 2007
Activo				Patrimonio neto y Pasivo			
A) Activo no corriente	42.013.384	41.287.023	43.595.899	A) Patrimonio neto	20.896.283	21.251.007	21.990.188
I Inmovilizado intangible	819.049	583.411	770.810	A-1) Fondos propios	20.896.283	21.251.007	21.990.188
1. Desarrollo	n.d.	71.807	373.940	I Capital	11.460.059	11.460.059	11.460.059
2. Concesiones	n.d.	n.d.	396.870	1. Capital escriturado	11.460.059	11.460.059	11.460.059
3. Patentes, licencias, marcas y similares	46	n.d.	n.d.	II Prima de emisión	4.086.882	4.086.882	4.086.882
5. Aplicaciones informáticas	819.004	511.604	n.d.	III Reservas	5.462.371	5.462.371	5.704.066
II Inmovilizado material	19.939.307	17.649.966	18.061.390	1. Legal y estatutarias	1.710.431	1.710.431	1.745.904
1. Terrenos y construcciones	6.619.116	6.661.480	6.643.197	2. Otras reservas	3.751.940	3.751.940	3.958.162
2. Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	13.283.860	10.988.486	11.398.193	V Resultados de ejercicios anteriores	n.d.	-113.029	n.d.
3. Inmovilizado en curso y anticipos	36.331	n.d.	20.000	2. (Resultados negativos de ejercicios anteriores)	n.d.	-113.029	n.d.
IV Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	17.997.640	19.762.740	21.562.740	VII Resultado del ejercicio	-113.029	354.724	739.181
1. Instrumentos de patrimonio	17.997.640	19.762.740	21.562.740	B) Pasivo no corriente	14.111.489	20.633.902	19.239.604
V Inversiones financieras a largo plazo	101.521	124.252	122.369	II Deudas a largo plazo	13.622.325	20.100.094	18.637.296
1. Instrumentos de patrimonio	6.981	6.981	6.981	1. Obligaciones y otros valores negociables	n.d.	n.d.	16.436.477
2. Créditos a terceros	66.772	79.676	70.713	2. Deudas con entidades de crédito	9.275.783	17.377.810	n.d.
5. Otros activos financieros	27.768	37.596	44.675	3. Acreedores por arrendamiento financiero	3.433.810	1.934.205	1.562.102
VI Activos por impuesto diferido	3.155.868	3.166.653	3.078.589	5. Otros pasivos financieros	912.732	788.079	638.718
B) Activo corriente	10.695.945	13.638.743	13.222.094	IV Pasivos por impuesto diferido	489.164	533.808	602.308
II Existencias	379.528	387.062	512.348	C) Pasivo corriente	17.701.557	13.040.857	15.588.200
2. Materias primas y otros aprovisionamientos	376.564	385.426	511.225	III Deudas a corto plazo	3.476.473	3.788.019	4.319.340
b) Materias primas y otros aprovisionamientos a corto plazo	376.564	385.426	511.225	2. Deudas con entidades de crédito	752.009	2.149.288	3.034.216
6. Anticipos a proveedores	2.964	1.635	1.123	3. Acreedores por arrendamiento financiero	1.767.770	1.445.080	1.105.949
III Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	8.227.629	7.634.638	8.579.502	5. Otros pasivos financieros	956.695	193.652	179.174
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	6.211.490	5.355.228	4.611.291	IV Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	1.302.217	1.644	2.375.744
b) Clientes por ventas y prestaciones de servicios a corto plazo	6.211.490	5.355.228	4.611.291	V Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	12.922.866	9.251.193	8.893.116
2. Clientes empresas del grupo y asociadas	856.415	1.101.575	2.913.819	1. Proveedores	4.567.486	969.669	1.997.841
3. Deudores varios	310.138	235.244	192.750	b) Proveedores a corto plazo	4.567.486	969.669	1.997.841
4. Personal	31.560	32.049	35.026	2. Proveedores, empresas del grupo y asociadas	2.298.914	2.950.557	1.940.612
5. Activos por impuesto corriente	21.676	82.385	261.622	3. Acreedores varios	5.354.319	4.626.240	4.184.304
6. Otros créditos con las Administraciones Públicas	796.349	828.157	564.994	4. Personal (remuneraciones pendientes de pago)	338.370	254.539	378.467
IV Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	437.015	261.500	362.030	5. Pasivos por impuesto corriente	n.d.	117.056	n.d.
2. Créditos a empresas	428.015	261.500	362.030	6. Otras deudas con las Administraciones Públicas	334.947	301.787	351.807
5. Otros activos financieros	9.000	n.d.	n.d.	7. Anticipos de clientes	28.831	31.346	40.085
V Inversiones financieras a corto plazo	138.372	3.387.302	1.529.141	Total patrimonio neto y pasivo (A + B + C)	52.709.329	54.925.766	56.817.993
1. Instrumentos de patrimonio	4.820	3.139.820	1.220.772				
2. Créditos a empresas	n.d.	11.812	7.771				
5. Otros activos financieros	133.552	235.670	300.598				
VI Periodificaciones a corto plazo	28.924	23.984	24.859				
VII Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.484.477	1.944.258	2.214.215				
1. Tesorería	1.484.477	1.944.258	2.214.215				
Total activo (A + B)	52.709.329	54.925.766	56.817.993				

BALANCE SEUR SA	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021		31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021
	EUR	EUR	EUR		EUR	EUR	EUR
	12 meses Favorable con incertidumbres	12 meses Aprobado Normal PGC 2007	12 meses Aprobado Normal PGC 2007		12 meses Favorable con incertidumbre	12 meses Aprobado Normal PGC	12 meses Aprobado Normal PGC
Activo	Patrimonio neto y Pasivo						
A) Activo no corriente	10.665.443	9.909.280	19.537.943	A) Patrimonio neto	5.700.017	5.663.445	5.651.463
I Inmovilizado intangible	165.822	107.989	80.144	A-1) Fondos propios	5.700.017	5.663.445	5.651.463
5. Aplicaciones informáticas	152.802	107.989	80.144	I Capital	5.610.002	5.610.002	5.610.002
9. Otro inmovilizado intangible	13.020	n.d.	n.d.	1. Capital escriturado	5.610.002	5.610.002	5.610.002
II Inmovilizado material	9.837.293	9.129.003	18.704.936	III Reservas	297.963	297.963	297.963
1. Terrenos y construcciones	1.099.962	1.099.962	6.534.516	1. Legal y estatutarias	196.015	196.015	196.015
2. Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	8.628.204	7.772.331	11.282.756	2. Otras reservas	101.949	101.949	101.949
3. Inmovilizado en curso y anticipos	109.128	256.710	887.664	V Resultados de ejercicios anteriores	-205.372	-230.142	-266.714
IV Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	12.962	12.962	n.d.	2. (Resultados negativos de ejercicios anteriores)	-205.372	-230.142	-266.714
5. Otros activos financieros	12.962	12.962	n.d.	VI Otras aportaciones de socios	22.194	22.194	22.194
V Inversiones financieras a largo plazo	572.618	576.458	691.636	VII Resultado del ejercicio	-24.770	-36.572	-11.982
5. Otros activos financieros	572.618	576.458	691.636				
VI Activos por impuesto diferido	76.747	82.868	61.227	B) Pasivo no corriente	2.814.741	1.826.275	9.116.126
B) Activo corriente	29.165.730	36.894.541	38.748.844	I Provisiones a largo plazo	2.001	6.003	4.002
II Existencias	997.584	1.043.539	1.115.880	4. Otras provisiones	2.001	6.003	4.002
2. Materias primas y otros aprovisionamientos	997.584	1.043.539	1.115.880	II Deudas a largo plazo	2.725.284	1.652.767	8.866.838
b) Materias primas y otros aprovisionamientos a corto plazo	997.584	1.043.539	1.115.880	3. Acreedores por arrendamiento financiero	2.725.284	1.652.767	8.866.838
III Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	27.807.762	35.375.496	36.831.426	III Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	1.192	1.192	1.192
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	4.412.902	5.615.823	5.322.145	IV Pasivos por impuesto diferido	86.264	166.312	244.094
b) Clientes por ventas y prestaciones de servicios a corto plazo	4.412.902	5.615.823	5.322.145	C) Pasivo corriente	31.316.414	39.314.100	43.519.198
2. Clientes empresas del grupo y asociadas	23.221.302	29.725.135	30.848.897	III Deudas a corto plazo	1.223.209	1.172.851	1.951.597
4. Personal	3.665	3.601	4.352	3. Acreedores por arrendamiento financiero	1.185.180	1.072.430	1.692.336
6. Otros créditos con las Administraciones Públicas	169.893	30.937	656.032	5. Otros pasivos financieros	38.030	100.421	259.261
IV Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	150.980	188.335	275.785	IV Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	2.448.572	2.241.065	5.779.193
5. Otros activos financieros	150.980	188.335	275.785	V Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	27.644.633	35.900.185	35.788.408
V Inversiones financieras a corto plazo	1.800	23.800	253.575	1. Proveedores	20.134.354	24.272.790	26.248.395
5. Otros activos financieros	1.800	23.800	253.575	b) Proveedores a corto plazo	20.134.354	24.272.790	26.248.395
VI Periodificaciones a corto plazo	n.d.	15.516	42.262	2. Proveedores, empresas del grupo y asociadas	405.299	469.308	484.251
VII Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	207.604	247.854	229.916	3. Acreedores varios	6.652.072	10.419.234	8.287.141
1. Tesorería	207.604	247.854	229.916	4. Personal (remuneraciones pendientes de pago)	202.670	468.086	485.461
Total activo (A+B)	39.831.172	46.803.821	58.286.787	6. Otras deudas con las Administraciones Públicas	250.238	270.766	283.160
				Total patrimonio neto y pasivo (A+B+C)	39.831.172	46.803.821	58.286.787