

Trabajo Fin de Grado

Perfil Económico de los Alquileres de Vehículos
Automotores en la CC.AA. De Madrid

Economic Profile of Motor Vehicle Rentals in
the CC.AA of Madrid

Autor/es

Nina Heras Español

Director/es

Eva Pascual

Facultad de Economía y Empresa, Universidad de Zaragoza
Grado de Marketing e Investigación de Mercados
Curso 2022-2023

RESUMEN

El presente trabajo se ha centrado en realizar un análisis exhaustivo del perfil económico del mercado de alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid. A través de una revisión de la literatura especializada y el análisis de datos y estadísticas relevantes, se han identificado las principales tendencias y factores que están influyendo en este mercado.

En primer lugar, se han examinado los factores que ejercen influencia en el alquiler de vehículos a motor, tales como la demanda de movilidad y transporte, las restricciones de movilidad y turismo, así como los desafíos relacionados con la electrificación de los vehículos y la digitalización de los procesos y servicios.

Asimismo, se ha abordado el marco teórico que sustenta este mercado, destacando la importancia de la industria de la automoción en España y su contribución al Producto Interno Bruto (PIB) y al empleo. Se ha subrayado la capacidad del sector para adaptarse a los cambios y su resiliencia en momentos de crisis.

En cuanto a los indicadores económicos relevantes, se ha analizado la contribución del alquiler de vehículos a motor al PIB español, así como su peso específico en la Comunidad de Madrid. También se ha examinado la facturación del sector, proyectando su crecimiento y destacando la importancia de las ventas en línea.

Palabras clave: Alquiler de vehículos, perfil económico, Producto Interno Bruto, factores económicos, análisis, tendencias.

ABSTRACT

This work has focused on carrying out an exhaustive analysis of the economic profile of the motor vehicle rental market in the Community of Madrid. Through a review of specialized literature and the analysis of relevant data and statistics, the main trends and factors that are influencing this market have been identified.

Firstly, the factors that influence the rental of motor vehicles have been examined, such as mobility and transportation demand, mobility and tourism restrictions, as well as challenges related to vehicle electrification and digitalization. of processes and services.

Likewise, the theoretical framework that supports this market has been addressed, highlighting the importance of the automotive industry in Spain and its contribution to the Gross Domestic Product (GDP) and employment. The sector's ability to adapt to changes and its resilience in times of crisis has been highlighted.

Regarding the relevant economic indicators, the contribution of motor vehicle rental to the Spanish GDP has been analyzed, as well as its specific weight in the Community of Madrid. The sector's turnover has also been examined, projecting its growth and highlighting the importance of online sales.

Keywords: Vehicle rental, economic profile, Gross Domestic Product, economic factors, analysis, trends.

ÍNDICE DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. EL SECTOR DEL ALQUILER DE VEHÍCULOS A MOTOR.....	2
2.1 DESCRIPCIÓN DEL SECTOR.....	2
2.2 FACTORES QUE INFLUYEN EN EL ALQUILER DE VEHÍCULOS A MOTOR	3
2.2.1 Turismo.....	3
2.2.2 Necesidades empresariales	4
2.2.3 Innovaciones Tecnológicas.....	4
2.2.4 Tendencias del mercado global	5
2.2.5 Restricciones Gubernamentales.....	5
3. PERFIL ECONÓMICO DEL ALQUILER DE VEHÍCULOS A MOTOR	6
3.1 CONCEPTOS TEÓRICOS RELEVANTES PARA EL PERFIL ECONÓMICO DEL ALQUILER DE VEHÍCULOS A MOTOR.....	6
3.1.1 Oferta y Demanda.....	7
3.1.2 La Elasticidad	7
3.1.3 Costos y Rentabilidad.....	7
3.1.4 Ciclos Económicos	8
3.1.5 Innovación Tecnológica	8
3.1.6 Externalidades	8
3.1.7 Economía Colaborativa	8
3.2 IDENTIFICACIÓN DE LOS INDICADORES ECONÓMICOS MÁS RELEVANTES PARA EL ANÁLISIS.....	9

3.2.1 Ingresos.....	9
3.2.2 Costos	10
3.2.3 Rentabilidad.....	10
3.2.4 Productividad.....	10
3.2.5 Elasticidad de la demanda	11
4. ANÁLISIS DAFO DEL PERFIL ECONÓMICO DEL ALQUILER DE VEHÍCULOS	12
5. ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO DEL SECTOR DE VENTA DE VEHÍCULOS A MOTOR EN MADRID.....	14
5.1 PROCESO DE SELECCIÓN DE LA MUESTRA Y METODOLOGÍA.....	14
5.2 RESULTADO DEL ANÁLISIS ECONÓMICO – FINANCIERO.....	16
5.2.1 Análisis del balance	16
5.2.2. Análisis de los ratios contables.....	19
6. CONCLUSIONES.....	24
7. BIBLIOGRAFÍA	28

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Análisis DAFO	13
Tabla 2. Composición del balance de situación (2017-2021)	17
Tabla 3. Resultados financieros.....	19
Tabla 4. Definición de ratios	19

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Clasificación de empresas - micro, pequeña, mediana, grande.....	15
Gráfico 2. Composición media del balance en 2021	17
Gráfico 3. Fondo de maniobra 2017-2021	18
Gráfico 4. Resultados financieros de las empresas del sector (2017-2021)	18
Gráfico 5. Rentabilidad Económica y Financiera.....	20
Gráfico 6. Ratio de Liquidez	21
Gráfico 7. Ratio de Solvencia.....	22
Gráfico 8. Ratio de Endeudamiento	23
Gráfico 9. Ratio de Prueba Ácida.....	24

1. INTRODUCCIÓN

Este Trabajo de Fin de Grado (TFG) tiene como objetivo final realizar un análisis del perfil económico del alquiler de vehículos en la Comunidad de Madrid, basado en una revisión de la literatura especializada y en un análisis de los datos y estadísticas disponibles para obtener una visión detallada del mercado.

El motivo por el cual he escogido el mercado del alquiler de vehículos ha sido que es un tipo de servicio que, personalmente, utilizo en mi tiempo de ocio, y el cual considero que a largo de estos años ha experimentado un importante crecimiento y expansión. Por ello, me gustaría llevar a cabo un análisis detallado del perfil económico de este sector, con el cual podamos obtener una visión clara y precisa de su situación actual y futura. Por otro lado, he escogido la Comunidad de Madrid como ubicación geográfica donde centrar mi estudio debido a mi vinculación familiar con la misma y al número de empresas dedicadas a este sector.

En primer lugar, estableceremos el marco teórico del sector, a través del cual podamos conocer en qué consiste esta actividad económica y cuál es su situación actual, con el fin de identificar las principales tendencias y factores que están influyendo en él.

Se revisarán las políticas gubernamentales y las regulaciones que afectan a la industria, así como la competencia entre las empresas del sector y los patrones de consumo de los usuarios. Se llevará a cabo un análisis de los principales competidores del mercado, tanto a nivel local como global, para entender mejor la dinámica competitiva de la industria. Para ello, se utilizarán herramientas como el análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) y la matriz de posición competitiva (MPC), entre otras, que permitirán identificar las fortalezas y debilidades de cada empresa, así como su posición relativa en el mercado.

Por otro lado, también se analizarán los impactos económicos y sociales del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid, tanto desde el punto de vista de la oferta como de la demanda. Se abordarán cuestiones como la generación de empleo, los efectos en el turismo y el transporte, la contribución al PIB regional y la sostenibilidad del modelo de negocio.

Por último realizaremos un análisis económico y financiero del balance y de la cuenta de pérdida y ganancias de una muestra representativa para explicar con más detalle la evolución de los datos económicos del sector.

2. EL SECTOR DEL ALQUILER DE VEHÍCULOS A MOTOR

El alquiler de vehículos a motor es una actividad económica que consiste en ofrecer a los clientes la posibilidad de utilizar un vehículo por un tiempo determinado y a cambio de una tarifa. Esta actividad se ha desarrollado en la Comunidad de Madrid debido a diversos factores, como la demanda turística, la movilidad laboral, la flexibilidad y el ahorro que supone para los usuarios.

2.1 DESCRIPCIÓN DEL SECTOR

En la actualidad, según el informe de la Asociación Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin Conductor (AECO), la mayoría de los vehículos alquilados en la Comunidad de Madrid son turismos, seguidos de furgonetas y vehículos industriales.

En cuanto a su evolución, según el informe de la Asociación Española de Renting de Vehículos (AER) (2022), el parque de vehículos en renting en la Comunidad de Madrid ha alcanzado un gran crecimiento y representa un porcentaje significativo del total nacional, en 2021 alcanzó las 228.000 unidades, lo que supone un 23% del total nacional y un incremento del 8% respecto al año anterior. Asimismo, el volumen de facturación del sector en la Comunidad de Madrid fue de 1.200 millones de euros en 2021, lo que representa un 25% del total nacional y un aumento del 9% respecto al año anterior. Estos datos muestran la importancia y el dinamismo del mercado del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid, así como las oportunidades y los retos que plantea para los agentes implicados. Estos datos, evidencian la necesidad de realizar un análisis exhaustivo del perfil económico de esta industria para profundizar en su conocimiento y contribuir a su desarrollo sostenible.

Esta evolución, no solo está influenciada por factores económicos y turísticos, sino también por aspectos sociales y ambientales. En este sentido, la conciencia ambiental y la sostenibilidad son cada vez más relevantes en la elección de los usuarios, lo que ha impulsado la demanda de vehículos eléctricos y la adopción de políticas gubernamentales

en favor del medio ambiente. De acuerdo con la Comunidad de Madrid (2021), se espera que para el año 2030 el 35% de los vehículos de la región sean eléctricos, lo que puede tener un impacto significativo en el mercado del alquiler de vehículos a motor. Por tanto, es necesario analizar cómo estos aspectos sociales y ambientales están afectando a la industria y cómo pueden ser aprovechados por las empresas del sector para mejorar su competitividad y contribuir al desarrollo sostenible de la región.

En cuanto a la competencia en el mercado del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid, existen diversas empresas y entidades que ofrecen este servicio, como las compañías de alquiler de coches tradicionales, las empresas de carsharing y las de renting. Cada una de ellas ofrece diferentes modelos de negocio y estrategias comerciales, por lo que también es importante analizar la situación actual del mercado y las tendencias para poder competir en él de manera efectiva.

2.2 FACTORES QUE INFLUYEN EN EL ALQUILER DE VEHÍCULOS A MOTOR

El alquiler de vehículos a motor es una actividad comercial que se lleva a cabo en todo el mundo y se ha convertido en una alternativa popular al transporte público y la propiedad de vehículos privados (Renuncio, Guirao, Molina-Sánchez, & de Álvarez, 2020). Como se ha indicado anteriormente, en la Comunidad de Madrid, el alquiler de vehículos a motor ha sido un sector en crecimiento en los últimos años, y ha sido influido por diversos factores tanto internos como externos. A continuación, se discutirán algunos de los factores más relevantes que influyen en el alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid:

2.2.1 Turismo

El turismo es uno de los principales factores que influyen en la demanda de servicios de alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid. La región es un importante destino turístico en España, con una gran cantidad de atracciones turísticas y actividades culturales. Según un documento de la Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo (AECIT), España es el segundo país más visitado en Europa, con un total de 83,7 millones de turistas en 2019. La ciudad de Madrid también es un destino turístico popular, y cuenta con una amplia variedad de atracciones turísticas, incluyendo museos,

galerías de arte, monumentos históricos y zonas comerciales. Como resultado, la demanda de servicios de alquiler de vehículos a motor en la comunidad de Madrid se ve impulsada por la afluencia de turistas y visitantes (ARCIT, 2020).

2.2.2 Necesidades empresariales

Otro factor que influye en el alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid son las necesidades empresariales. El carsharing o vehículo compartido se ha convertido en una opción popular para las empresas que desean reducir costos y ser más eficientes en su uso de vehículos de motor. En la Comunidad de Madrid, varias empresas de carsharing ofrecen servicios de alquiler de vehículos compartidos en áreas urbanas, permitiendo a las empresas reservar y utilizar vehículos según sea necesario, en lugar de tener que comprar y mantener su propia flota. El carsharing también ofrece una solución de transporte sostenible, ya que los vehículos compartidos tienen un menor impacto en el medio ambiente y pueden ayudar a reducir la congestión del tráfico y las emisiones de gases de efecto invernadero en las ciudades.

2.2.3 Innovaciones Tecnológicas

A lo largo de los últimos años, la tecnología ha sido un factor importante en el sector del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid. Las innovaciones tecnológicas, como el desarrollo de aplicaciones móviles y la adopción de soluciones digitales, han permitido que el proceso de alquiler sea más rápido y conveniente para los clientes. Las aplicaciones móviles permiten a los clientes reservar y pagar por servicios de alquiler de vehículos a motor en línea, lo que a su vez ha llevado a un aumento en la demanda de servicios de alquiler de vehículos a motor. Además, la tecnología también se ha utilizado para mejorar la eficiencia operativa y la gestión de flotas, lo que ha llevado a una reducción en los costos de operación y una mejora en la rentabilidad del negocio (Castells & Pasola, 2003).

2.2.4 Tendencias del mercado global

El alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid se ha visto afectado por la evolución del mercado global. Un factor importante es el cambio en los hábitos de los consumidores, especialmente en lo que se refiere a la movilidad y la flexibilidad en el transporte. La creciente popularidad de las opciones de transporte compartido, como el carsharing y el ridesharing, pueden influir en la demanda de servicios de alquiler de vehículos a motor en la región. Por tanto, es fundamental que las empresas del sector se adapten a estos cambios y ofrezcan soluciones de movilidad flexibles y sostenibles.

2.2.5 Restricciones Gubernamentales

Las regulaciones gubernamentales también pueden tener un impacto significativo en el alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid. Por ejemplo, la implementación de medidas de seguridad y protección del medio ambiente puede aumentar los costos operativos y afectar la rentabilidad del negocio. Además, la regulación gubernamental también puede influir en la oferta y la demanda de servicios de alquiler de vehículos a motor. Por ejemplo, la introducción de restricciones de circulación o la imposición de impuestos adicionales pueden reducir la demanda de servicios de alquiler de vehículos a motor. Según un artículo publicado por Europa Press, el sector de alquiler de coches ha instado al gobierno a elaborar una Ley General de Movilidad con urgencia para regular el sector y dar mayor seguridad jurídica a las empresas de alquiler de vehículos a motor (Europapress, 2020).

En conclusión, el alquiler de vehículos a motor en la comunidad de Madrid está influenciado por una variedad de factores, que incluyen la demanda turística, las necesidades empresariales, las innovaciones tecnológicas, las tendencias del mercado global y las regulaciones gubernamentales.

La comprensión de estos factores es esencial para mantener la rentabilidad y la competitividad en el sector del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid (comunidad.madrid, 2022). Así pues, los empresarios que deseen establecer un negocio en este mercado deben tener en cuenta estos factores y desarrollar estrategias efectivas para satisfacer las necesidades y demandas de sus clientes.

3. PERFIL ECONÓMICO DEL ALQUILER DE VEHÍCULOS A MOTOR

El análisis del perfil económico del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid se basa en varios conceptos teóricos, como la oferta y la demanda, la elasticidad, los costos y la rentabilidad, los ciclos económicos, la innovación tecnológica, las externalidades y la economía colaborativa. Estos conceptos nos proporcionan un marco teórico útil para comprender la dinámica del mercado de alquiler de vehículos a motor y los factores que influyen en él.

Asimismo, para llevar a cabo un análisis completo del perfil económico del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid, es necesario identificar los indicadores económicos más relevantes para el análisis.

Por ello, en primer lugar profundizaremos en aquellos conceptos teóricos y posteriormente identificaremos los indicadores económicos más relevantes para nuestro análisis.

3.1 CONCEPTOS TEÓRICOS RELEVANTES PARA EL PERFIL ECONÓMICO DEL ALQUILER DE VEHÍCULOS A MOTOR

Para entender el perfil económico del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid, es necesario considerar diversos conceptos teóricos que influyen en la oferta y la demanda de estos servicios.

Uno de los conceptos más importantes es el de la elasticidad, que se refiere a la sensibilidad de la demanda o la oferta ante cambios en los precios o en otros factores como la regulación gubernamental o la tecnología. Otra variable clave es el costo de producción, que incluye los costos asociados con la adquisición y el mantenimiento de la flota de vehículos, la infraestructura, el personal y los gastos generales de administración. Además, es importante tener en cuenta factores macroeconómicos como el crecimiento económico, la inflación y las tendencias de consumo, así como los cambios en el entorno empresarial y tecnológico.

Al analizar estos conceptos en relación con el alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid, podemos obtener una mejor comprensión de su perfil económico y de las oportunidades y desafíos que enfrenta el sector.

3.1.1 Oferta y Demanda

El análisis de la oferta y la demanda es fundamental para comprender el perfil económico del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid. Según la teoría económica, el precio y la cantidad de un bien o servicio se determinan por la interacción entre la oferta y la demanda (Mankiw, 2014).

En el caso del alquiler de vehículos a motor, la oferta se refiere a la cantidad de vehículos disponibles para alquilar, mientras que la demanda se refiere a la cantidad de personas que desean alquilar un vehículo.

3.1.2 La Elasticidad

La elasticidad es otro concepto teórico importante para el análisis del perfil económico del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid. La elasticidad se refiere a la sensibilidad de la demanda de un bien o servicio ante cambios en el precio o en otras variables, como la renta o las preferencias del consumidor. Si la demanda es muy sensible a los cambios de precio, se dice que la demanda es elástica. Por otro lado, si la demanda es poco sensible a los cambios de precio, se dice que la demanda es inelástica (Varian, 1992).

3.1.3 Costos y Rentabilidad

El análisis de los costos y la rentabilidad es esencial para comprender la viabilidad económica del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid. Los costos pueden dividirse en costos fijos y costos variables. Los costos fijos son aquellos que no varían con el nivel de producción, como el alquiler de las instalaciones o los salarios del personal. Los costos variables, por otro lado, varían con el nivel de producción, como el costo de combustible o el mantenimiento de los vehículos (Ray H. Garrison, 2011).

La rentabilidad se refiere a la capacidad del negocio para generar beneficios después de haber cubierto todos los costos. La rentabilidad depende de varios factores, como los precios de alquiler, la demanda de servicios, los costos operativos y la competencia en el mercado (Gitman & Zutter, 2012).

3.1.4 Ciclos Económicos

Los ciclos económicos se refieren a las fluctuaciones periódicas en la actividad económica, que incluyen períodos de crecimiento y de recesión. Durante los períodos de crecimiento, la demanda de servicios de alquiler de vehículos a motor suele aumentar, mientras que, durante los períodos de recesión, la demanda suele disminuir (Kydland, 1990).

3.1.5 Innovación Tecnológica

La innovación tecnológica también es otro de los conceptos teóricos relevantes para comprender el perfil económico y de las oportunidades y desafíos que enfrenta el sector. La innovación tecnológica puede afectar la oferta y la demanda de servicios de alquiler de vehículos a motor al mejorar la eficiencia operativa o al permitir la introducción de nuevos modelos de negocio (Gómez-Uranga, 2019). Por ejemplo, la introducción de aplicaciones móviles para reservar y alquilar vehículos ha cambiado significativamente la forma en que los consumidores acceden a los servicios de alquiler de vehículos a motor, lo que ha afectado tanto a la oferta como a la demanda.

3.1.6 Externalidades

Las externalidades se refieren a los efectos indirectos que una actividad económica tiene sobre terceros que no participan directamente en ella (Stavins, 1997). En el caso del alquiler de vehículos a motor, las externalidades pueden incluir la congestión del tráfico, la contaminación ambiental y el ruido. Estas externalidades pueden tener un costo social, que no se refleja en los precios del mercado.

3.1.7 Economía Colaborativa

Por último, la economía colaborativa es un concepto teórico que ha tenido un gran impacto en el mercado de alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid. La economía colaborativa se refiere a un modelo de negocio en el que los consumidores pueden compartir bienes y servicios entre ellos, a menudo utilizando plataformas digitales (Hamari, 2016). En el caso del alquiler de vehículos a motor, la economía colaborativa ha dado lugar a la aparición de nuevas empresas que ofrecen servicios de alquiler de

vehículos entre particulares, lo que ha afectado la oferta y la demanda de servicios de alquiler de vehículos a motor.

3.2 IDENTIFICACIÓN DE LOS INDICADORES ECONÓMICOS MÁS RELEVANTES PARA EL ANÁLISIS

Estos indicadores pueden ser de diferentes tipos y se pueden clasificar en tres grandes categorías: macroeconómicos, sectoriales y financieros.

- En términos macroeconómicos, los indicadores relevantes para el análisis podrían incluir el PIB de la Comunidad de Madrid, la tasa de desempleo, el índice de precios al consumidor (IPC) y el tipo de cambio. Estos indicadores permitirán evaluar el contexto económico general en el que se desenvuelve el sector del alquiler de vehículos a motor en la región.
- En cuanto a los indicadores sectoriales, es importante analizar los datos de matriculaciones de vehículos en la Comunidad de Madrid, la tasa de motorización, la evolución del sector del transporte y la distribución geográfica de los servicios de alquiler de vehículos a motor en la región. Estos indicadores ayudarán a comprender la situación específica del sector de alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid.
- Por último, los indicadores financieros son relevantes para evaluar la rentabilidad de las empresas del sector de alquiler de vehículos a motor en la región. Estos indicadores podrían incluir el margen de beneficio, la tasa de retorno sobre la inversión (ROI), el flujo de caja libre y el nivel de endeudamiento.

En el caso de la Comunidad de Madrid, algunos de los indicadores económicos más importantes para el análisis del perfil económico del alquiler de vehículos a motor son los ingresos, costos, rentabilidad, productividad y elasticidad de la demanda. A continuación, veremos detalladamente a qué se refieren cada uno de estos conceptos.

3.2.1 Ingresos

Los ingresos son uno de los principales indicadores económicos para medir el desempeño financiero de una empresa de alquiler de vehículos a motor. En la Comunidad de Madrid,

el volumen de ingresos en el sector del alquiler de vehículos a motor ha aumentado significativamente en los últimos años.

Según datos de la Federación de Enseñanza de Comisiones Obreras (FECCOO) de Madrid, el volumen de negocio del sector de alquiler de vehículos en la Comunidad de Madrid ha aumentado en los últimos años, pasando de 748,7 millones de euros en 2015 a 1.019,6 millones de euros en 2019 (FECCOO, 2019).

3.2.2 Costos

Los costos incluyen tanto los costos fijos como los variables, como el alquiler de vehículos, el mantenimiento, la reparación, el combustible, el seguro, el personal y otros gastos asociados a la operación del negocio.

Según la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin conductor (FENEVAL), los gastos de personal representan el 21,4% de los costos totales del sector de alquiler de vehículos en la Comunidad de Madrid, mientras que los costos de alquiler de vehículos representan el 39,3%. (FENEVAL, 2018)

3.2.3 Rentabilidad

La rentabilidad se puede medir de varias formas, como el retorno sobre la inversión (ROI), el margen de beneficio o el beneficio neto.

Según el diario El Economista, el sector de alquiler de vehículos en la Comunidad de Madrid experimentó un aumento del 12,5% en sus ingresos en 2019, alcanzando los 1.800 millones de euros. Además, según datos de El Economista, el beneficio medio en el sector de alquiler de vehículos en la Comunidad de Madrid fue del 2,3% en el mismo año (EuropaPress, 2019).

3.2.4 Productividad

La productividad se puede medir de varias formas, como el número de vehículos alquilados por día, el número de empleados por vehículo o el número de reservas por empleado.

Según la empresa de investigación de mercado Mordor Intelligence, se espera que el mercado de alquiler de vehículos en España tenga una tasa compuesta de crecimiento anual del 6,75% entre 2021 y 2026 (Intriago, MERCADO DE ALQUILER DE AUTOMÓVILES: CRECIMIENTO, TENDENCIAS, IMPACTO DE COVID-19 Y PRONÓSTICOS (2023 - 2028), 2021). Esto indica un aumento en la productividad del sector. Además, según el mismo informe, el mercado de alquiler de vehículos en España se vio afectado negativamente por la pandemia de COVID-19 en 2020, pero se espera que se recupere gradualmente en los próximos años.

3.2.5 Elasticidad de la demanda

Según un estudio de (Ojea, 2022), la elasticidad de la demanda de servicios de alquiler de vehículos a motor en España es relativamente baja, con una variación del 1% en los precios que solo produce una disminución del 0,75% en la demanda.

El artículo menciona que, durante el primer semestre de 2022, la demanda de carburantes en España disminuyó un 10% en comparación con el mismo período del año anterior, mientras que la demanda de electricidad para vehículos aumentó un 190%, lo que muestra una tendencia hacia la transición hacia la movilidad eléctrica en el país. Estos datos sugieren que la elasticidad de la demanda de servicios de alquiler de vehículos a motor en relación con los vehículos eléctricos podría ser diferente a la de los vehículos de combustión, y que el mercado de alquiler de vehículos eléctricos podría tener un potencial de crecimiento mayor en comparación con el de vehículos de combustión.

Una vez identificados los indicadores económicos más relevantes, se podría realizar un análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) para identificar los principales desafíos y oportunidades para el sector del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid.

También se podría realizar un análisis de series temporales para evaluar la evolución histórica del sector, así como un análisis de correlación para identificar las variables económicas que están más estrechamente relacionadas con el desempeño del sector de alquiler de vehículos a motor en la región.

Con estos análisis, podemos obtener una visión más completa del perfil económico del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid y tomar decisiones informadas sobre su futuro.

4. ANÁLISIS DAFO DEL PERFIL ECONÓMICO DEL ALQUILER DE VEHÍCULOS

Un análisis DAFO es una herramienta que permite identificar las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades de un proyecto o una empresa.

- **Fortalezas:** Son las ventajas competitivas o los recursos que tiene el proyecto frente a otros similares. Pueden incluir ventajas competitivas, buena ubicación, habilidades especializadas, entre otros.
- **Debilidades:** Son las limitaciones internas o los aspectos que pueden dificultar el éxito del proyecto, como pueden ser problemas en la gestión, falta de recursos y falta de experiencias.
- **Amenazas:** Son las circunstancias externas que pueden poner en riesgo el desarrollo o la viabilidad del proyecto, como la competencia, los cambios del mercado o cambios económicos.
- **Oportunidades:** Son las circunstancias externas que pueden favorecer el desarrollo o la viabilidad del proyecto, destacando las nuevas tecnologías, cambios del mercado, o tendencias del sector.

En nuestro caso, el análisis DAFO (Tabla 1) del perfil económico del alquiler de vehículos a motor en la comunidad de Madrid, podría desarrollarse de la siguiente manera:

Tabla 1. Análisis DAFO

<p>Debilidades</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La falta de datos desagregados por comunidades autónomas o por tipos de vehículos. • La dependencia del turismo, ya que la demanda puede verse afectada por la estacionalidad, eventos inesperados o la pandemia que asoló en 2020. • El coste de mantener una flota de vehículos como los talleres, mantenimientos, seguros y depreciación. • Competencia interna que limita el margen del beneficio. • La dificultad para acceder a información confidencial o sensible de las empresas del sector. • La posible existencia de sesgos o errores en el análisis o en la interpretación de los resultados.
<p>Amenazas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La alta competencia y rivalidad entre las empresas del sector, que puede reducir los márgenes de beneficio y aumentar la presión sobre los precios. • Además, la alta competitividad que han generado la aparición de empresas como Uber. • Aumento del coste del combustible. • La incertidumbre económica y social derivada de la pandemia de COVID-19. • Los cambios regulatorios o legislativos que puedan suponer nuevas restricciones o exigencias al sector, como las relacionadas con el medio ambiente, la seguridad vial o la protección de datos.
<p>Fortalezas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El uso de fuentes de información actualizadas. • Alta presencia en aeropuertos y estaciones, lugar estratégico para fácil acceso a clientes. • Capacidad de reserva en línea, a través de nuevas tecnologías, haciendo muy fácil la adquisición del servicio. • El conocimiento del sector y del mercado del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid. • Demanda constante, al ser un destino turístico y de negocios. • Variedad en la flota de vehículos, desde coches económicos hasta de lujos para atender a un gran nicho del mercado. • La aplicación de metodologías y técnicas adecuadas para el análisis económico y financiero del sector.
<p>Oportunidades</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El crecimiento de la demanda de alquiler de vehículos a motor en la comunidad de Madrid, impulsado por factores como el turismo, la movilidad sostenible o la economía colaborativa. • La posibilidad de crear alianzas estratégicas con aeropuertos, estaciones de tren u hoteles para aumentar el flujo de clientes • La innovación tecnológica y la digitalización del sector, que ofrecen nuevas posibilidades de negocio y de mejora de la eficiencia y la calidad del servicio • El apoyo institucional y normativo al sector, que puede facilitar el acceso a ayudas, subvenciones o incentivos fiscales.

Fuente: Elaboración propia

Con este análisis DAFO se puede crear una estrategia que ayude a apaciguar las amenazas del mercado o aprovechar las oportunidades dadas, tomando así las organizaciones decisiones clave para su desarrollo empresarial.

5. ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO DEL SECTOR DE VENTA DE VEHÍCULOS A MOTOR EN MADRID

En este apartado se va a llevar a cabo un análisis económico - financiero del sector de alquiler de vehículos a motor en la Comunidad de Madrid.

Para ello, se comenzará explicando el proceso de selección de la muestra de las empresas para así, poder continuar con el análisis económico - financiero del sector objeto de análisis.

5.1 PROCESO DE SELECCIÓN DE LA MUESTRA Y METODOLOGÍA

En primer lugar, para obtener los datos, se ha utilizado la base de datos SABI 1 a la que se accede a través de la Universidad de Zaragoza.

Para realizar la búsqueda, en primer lugar hemos acudido al criterio de “Clasificación Nacional de Actividades Económicas (2009)”, donde se incluye el grupo 77. Actividades de alquiler. Dentro de este grupo de actividad, seleccionamos el 771. Alquiler de vehículos de motor. Con esta primera selección a nivel nacional tenemos un resultado de 3570 empresas dedicadas al sector mencionado.

Para conseguir una muestra más representativa, realizamos otros procesos de cribado. Así, como hemos ido mencionando a lo largo del análisis, lo realizaremos a nivel regional y no nacional, para la Comunidad de Madrid, llevando a cabo este criterio de localización, obteniendo un resultado de 545 empresas.

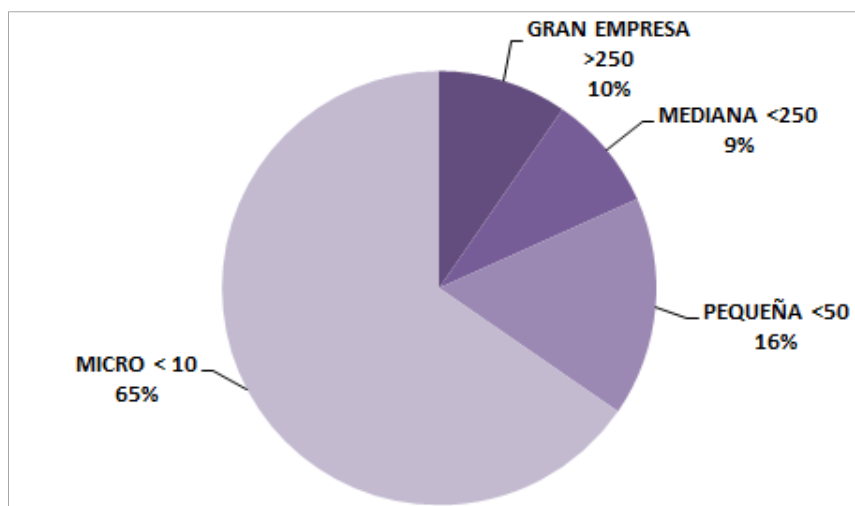
Tras utilizar los criterios anteriores, y así, terminar de ajustar la muestra de empresas que son objeto de estudio, seleccionamos aquellas disponibles durante cinco años consecutivos, desde 2017 a 2021.

Una vez aplicado el último criterio a la muestra, obtenemos 144 empresas. De estas 144 empresas se han descartado 7, debido a que no presentaban apenas datos que aportaran al

estudio. Por lo que, finalmente disponemos de una muestra de 137 de Madrid durante cinco años, para llevar a cabo el análisis económico – financiero.

Por otro lado, clasificamos estas empresas atendiendo a su tamaño en el Gráfico 1:

Gráfico 1. Clasificación de empresas - micro, pequeña, mediana, grande



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SABI

Vemos que la mayoría de empresas son microempresas, esto es debido a los siguientes factores:

- Barrera de entradas bajas, permitiendo a pequeños emprendedores acceder de forma libre al mercado.
- Agilidad y flexibilidad en la toma de decisiones, además de adaptarse más fácilmente a los cambios del mercado.
- Especializarse en nichos de mercado más específicos, según el tipo de vehículo ofertado.
- Además, cuentan con una menor inversión inicial por el tamaño de la misma. No es posible competir de primeras con grandes empresas del sector que cuentan con una amplia flota de vehículos.

Tras revisar los datos correspondientes a las 137 empresas, realizaremos un análisis del balance y su composición. Además, se procederá al análisis de la cuenta de pérdidas y

ganancias de las empresas que componen la muestra, así como las variaciones que se hayan producido en los cinco años consecutivos mencionados al realizar la toma de la muestra.

En segundo lugar, llevará a cabo un estudio de los ratios económico – financieros más relevantes, tanto a corto como a largo plazo.

5.2 RESULTADO DEL ANÁLISIS ECONÓMICO – FINANCIERO

Como hemos señalado en el apartado anterior, en el desarrollo de este punto se va a analizar la composición del balance y de la cuenta de pérdidas y ganancias en los cinco años seleccionados.

El objetivo de realizar los siguientes análisis es conocer la situación, tanto económica como financiera de las empresas dedicadas al alquiler de vehículos a motor en Madrid.

Con este análisis conoceremos la gestión económica de las empresas según sus resultados, así como su capacidad para generar beneficios.

5.2.1 Análisis del balance

En este primer punto se va a examinar la situación financiera de la empresa.

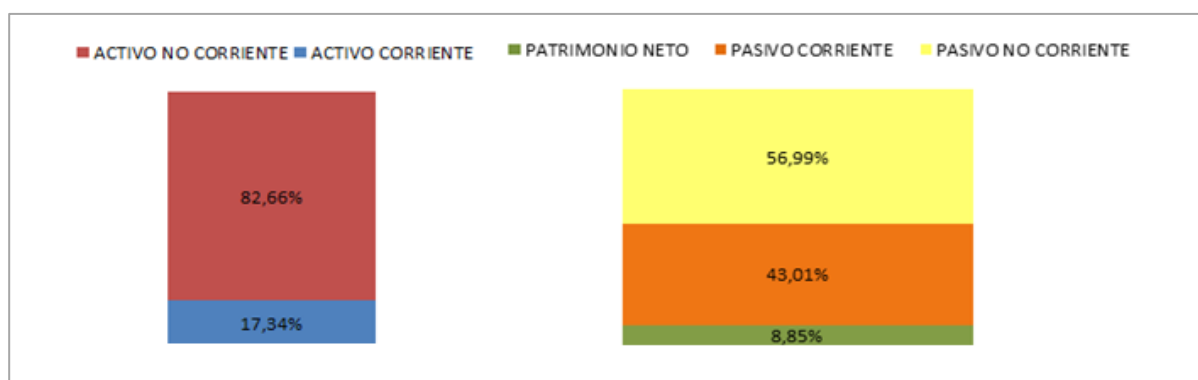
En la Tabla 2, se ha analizado la composición del balance de las empresas desde el año 2017 a 2021. Para hacerlo más visual, añadimos el Gráfico 2 de la composición media del balance en 2021, con un fondo de maniobra del -25.67%. Esto quiere decir que, en general, las empresas analizadas tienen mayores deudas a corto plazo que activo corriente, el disponible para generar liquidez, por lo que habría que tomar medidas inmediatas para evitar tener problemas de liquidez.

Tabla 2. Composición del balance de situación (2017-2021)

	2017	2018	2019	2020	2021
Activo No Corriente	80,23	78,29	78,62	83,55	82,66
Inmovilizado intangible	0,366	1,063	0,991	0,890	0,786
Inmovilizado material	86,230	88,394	89,482	89,444	91,012
Otros activo fijo	13,404	10,543	9,527	9,665	8,203
Activo Corriente	19,77	21,71	21,38	16,45	17,34
Existencias	2,33	2,42	3,08	2,90	2,34
Deudores	47,73	50,24	54,34	48,71	38,56
Otros activos líquidos	49,93	47,33	42,58	48,39	59,10
Total del Activo	100%	100%	100%	100%	100%
Patrimonio Neto	12,61	11,29	9,85	9,31	8,85
Capital Suscrito	13,84788672	12,81	10,68	11,63	11,95
Otros fondos propios	86,15219043	87,19	89,32	88,37	88,05
Pasivo no Corriente	53,29	55,18	53,51	55,96	56,99
Acreedores a largo plazo	90,78	91,86	93,83	93,36	94,30
Otros pasivos no Corriente	9,22	8,14	6,17	6,64	5,70
Pasivo Corriente	46,71	44,82	46,49	44,04	43,01
Deudas Financieras	4,94	7,25	5,61	9,11	9,21
Acreedores comerciales	4,59	4,13	4,14	5,37	5,51
Otros pasivos corrientes	90,47	88,62	90,25	85,52	85,29
Total del pasivo	87,39	88,71	90,15	90,69	91,15
Total, del PN y Pasivo	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SABI

Gráfico 2. Composición media del balance en 2021

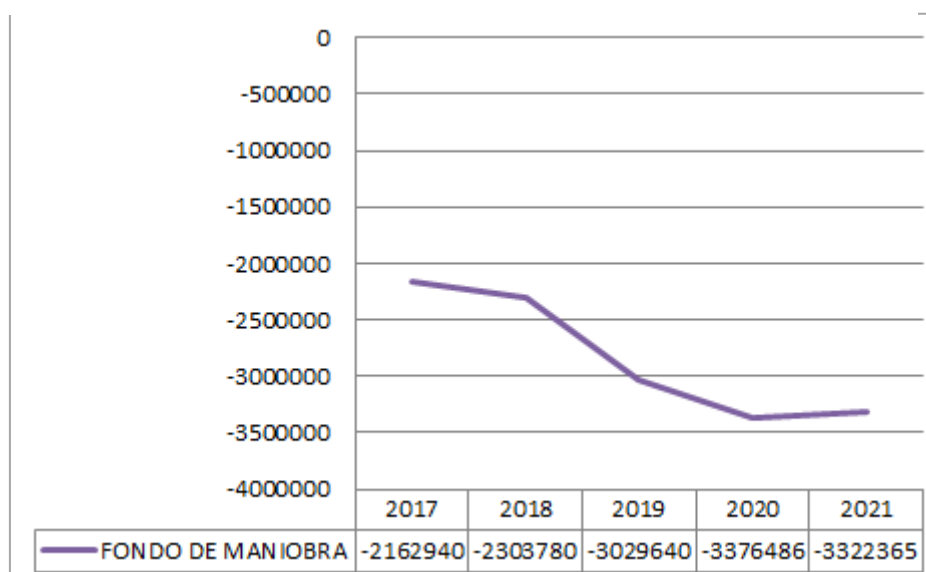


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SABI

En el Gráfico 3, observamos el resultado del fondo de maniobra, el cual sirve como medida de una empresa para saber el desarrollo de su actividad, comparando la evolución de la salud financiera a corto plazo.

Vemos que el resultado es negativo y que a lo largo de los años el resultado va disminuyendo todavía más, lo que indica un desequilibrio financiero, debido a que el activo corriente es inferior al pasivo corriente y no se tienen recursos suficientes para poder hacer frente a los pagos a corto plazo. Este resultado está unido al ratio de liquidez, que sigue la misma curva. Tras 2020 vemos una mejora en la tendencia.

Gráfico 3. Fondo de maniobra 2017-2021

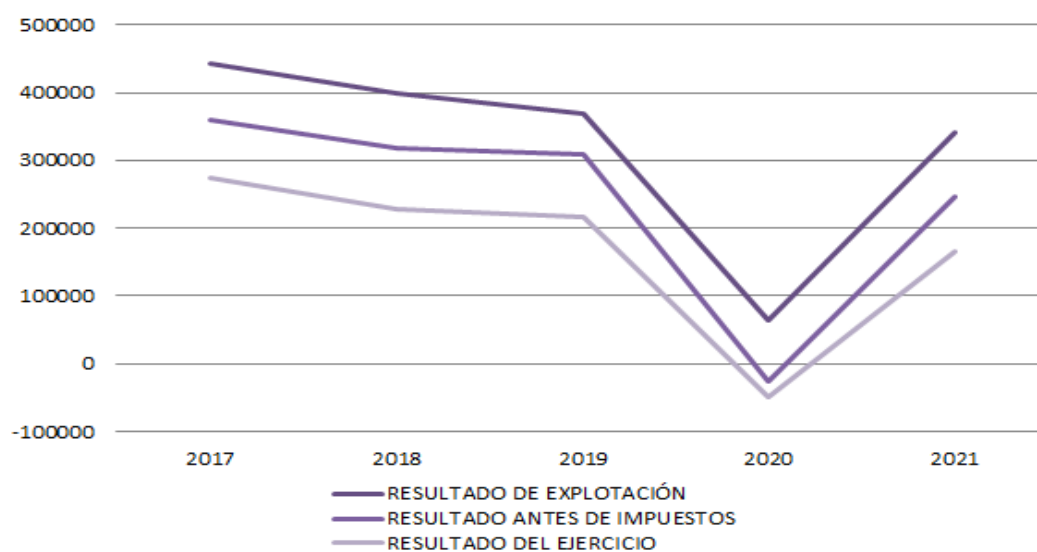


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SABI

A continuación, analizamos los diferentes tipos de resultados de las empresas que constituyen el sector. En el Gráfico 4, identificamos tres variables: Resultado de Explotación, Resultado Antes de Impuestos y Resultado del ejercicio.

Como se puede observar en dicho gráfico la caída en pico durante 2020 es considerablemente notable, llegando el resultado del ejercicio a ser negativo, exponiendo el análisis de las causas en el apartado de conclusiones finales.

Gráfico 4. Resultados financieros de las empresas del sector (2017-2021)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SABI

Asimismo, en la Tabla 3, se puede observar que la caída del resultado obtenido en 2020 es debido a la disminución de ingresos respecto a los años anteriores.

Tabla 3. Resultados financieros

	2017	2018	2019	2020	2021
Resultado de Explotación	442195	399822	368751	64319	341973
Ingresos Financieros	25372	33206	39024	17661	14637
Gastos Financieros	107773	114042	99678	109007	110761
Resultado Financiero	-82401	-80836	-60654	-91346	-96124
Resultado ordinario antes de impuestos	359794	318986	308097	-27027	245849

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SABI

5.2.2. Análisis de los ratios contables

Por último, vamos a analizar los ratios contables que son de interés a lo largo del periodo de análisis, definiéndolos en la siguiente Tabla 4.

Tabla 4. Definición de ratios

RATIO	DEFINICIÓN
Rentabilidad Económica	Resultado de explotación / Activo total
Rentabilidad Financiera	Resultado del ejercicio / Recursos propios
Ratio Liquidez	Activo Corriente / Pasivo Corriente
Ratio Solvencia	Activo Total / Pasivo Total
Ratio de Prueba Ácida	(Activo Corriente – Inventario)/ Pasivo Corriente
Ratio Endeudamiento	Pasivo Total / Patrimonio Neto

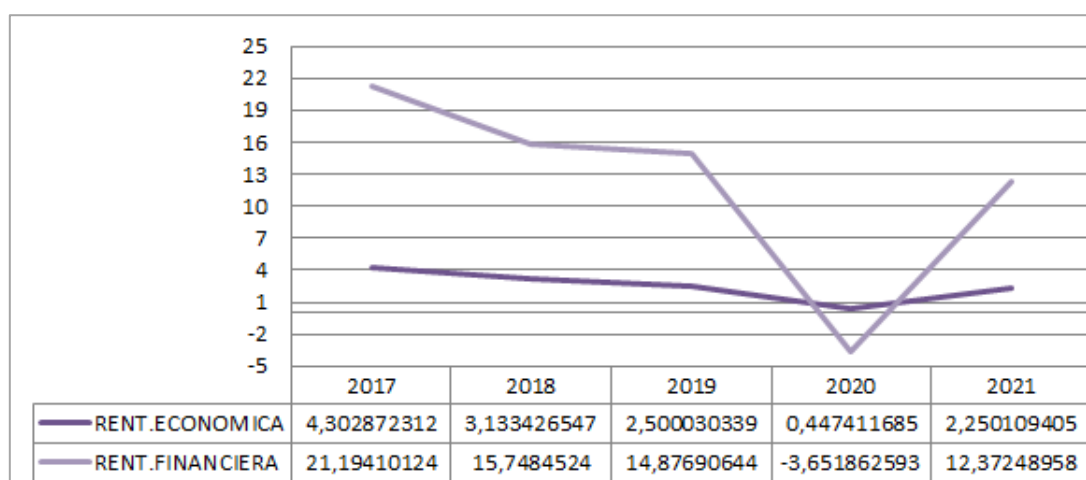
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SABI

Rentabilidad Económica

El primer ratio a tener en cuenta es el de Rentabilidad Económica de la empresa, que se calcula dividiendo el Resultado de explotación dividido por el activo total. Interpretaremos este ratio sabiendo que, cuanto mayor sea el resultado del mismo, mayor

rendimiento tendrán los activos de la empresa debido a que, sabremos la viabilidad del negocio sin tener en cuenta el tipo de financiación. Las empresas, con este ratio, conocen el rendimiento de su actividad empresarial. Las empresas del sector objeto de estudio, como se puede observar en el Gráfico 5, tienen una rentabilidad económica que varía del 4.3% al 2.25%, pasando por un pico bajo del 0.44% en 2020, año que se produjo la Pandemia. Las consecuencias de ello, en este sector fueron notables ese año ya que los ingresos se desplomaron y las deudas se seguían haciendo frente.

Gráfico 5. Rentabilidad Económica y Financiera



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SABI

Rentabilidad Financiera

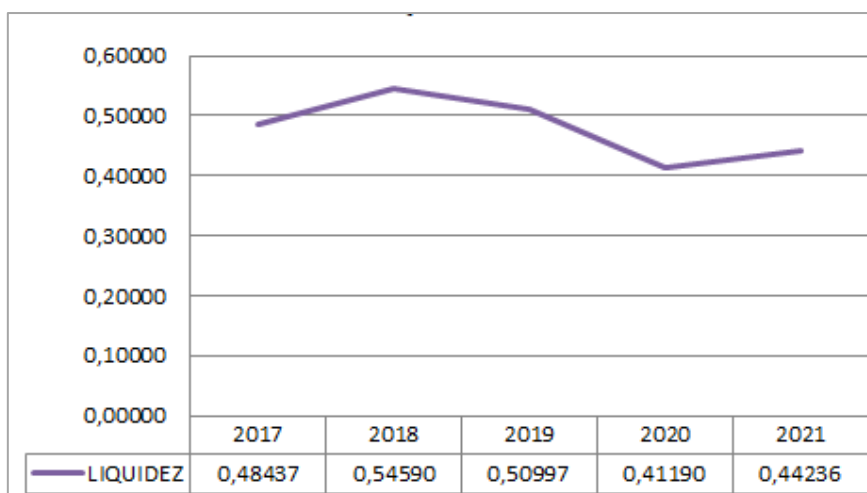
Tras calcular la rentabilidad económica, continuamos con la Rentabilidad Financiera. En esta ocasión, con este ratio conseguiremos averiguar la rentabilidad que generan los recursos propios a la empresa, dividiendo el resultado del ejercicio entre la financiación propia. Con el cálculo de este ratio mediremos la solvencia de cada euro aportado por los socios, es decir, la productividad que ha generado dicho capital al obtener los beneficios netos de la empresa. Cuanto mayor sea el resultado del ratio, mayor rentabilidad de los recursos propios. La rentabilidad de las empresas del sector objetivo de estudio se sitúa, entre los años 2017 y 2021 varía muy notablemente con un pico agudo en 2020 al igual que la Rentabilidad Económica. Es destacable que al reanudar la actividad económica, la rentabilidad financiera se vuelve a disparar. El año que la empresa se sitúa en negativo indica que los accionistas de las empresas han perdido parte de los aportados.

Ratio de Liquidez

Este ratio nos permite saber si una empresa tiene capacidad de afrontar sus deudas a corto plazo, es decir, convertir sus activos en liquidez inmediata para afrontar las deudas a corto plazo. Los activos que se pueden convertir en efectivo en un plazo inferior a un año serían, por ejemplo, el dinero en el banco o inversiones financieras.

Como comprobamos en el Gráfico 6, a continuación, vemos la evolución que se genera a lo largo del periodo objeto de estudio, comprobando como las empresas del sector presentar un ratio muy por debajo del intervalo (1.5-2), que quiere decir que el activo es mucho menor que el pasivo, observamos que estas empresas no capaces de crear liquidez a corto plazo con los elementos del activo, siendo el dinero invertido mayor que el activo corriente.

Gráfico 6. Ratio de Liquidez



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SABI

Las causas de que el ratio de liquidez sea tan bajo, se deben a que el activo está conformado en su mayoría por activo no corriente, el cual es difícil convertir en poco tiempo en liquidez para hacer frente a las deudas a corto plazo.

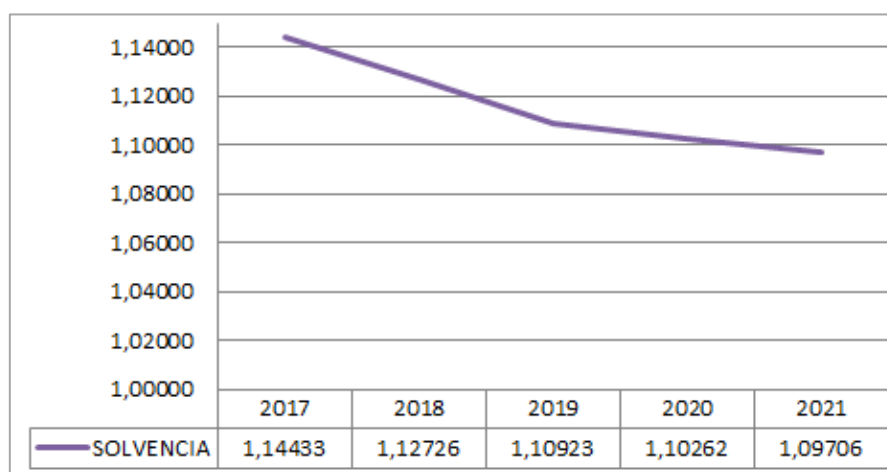
Ratio de Solvencia

Este ratio se calcula con el resultado de dividir el activo total del pasivo total de la empresa y se interpreta como la capacidad de las empresas de poder atender a todas las deudas. Este ratio, cuanto más alto sea mejor (mayor que 1.5%) pero dentro de unos límites, ya que si no la empresa no estaría aprovechando los recursos de financiación ajenos. Por el

contrario, si el resultado del ratio se encuentra en negativo indicará que será difícil atender a todas las obligaciones que tenga la empresa.

Como podemos observar en el Gráfico 7, se muestra la evolución de este ratio en las empresas de la muestra del año 2017 a 2021. El resultado que podemos observar en el gráfico es un descenso moderado del mismo hasta llegar a 1.097 puntos, lo que significa que la empresa cuenta con activos por un valor de 109€, por cada 100€ de deuda. Este resultado, aunque positivo pero no muy alto, es debido a que nuestro activo se compone principalmente de activo no corriente, donde se encuentran los elementos de transporte. Estos elementos de transporte, normalmente, están financiados a largo plazo, por lo que nuestro pasivo no corriente es elevado. Los resultados obtenidos indican que, han ido aumentando las deudas, o bien han disminuido nuestros activos.

Gráfico 7. Ratio de Solvencia



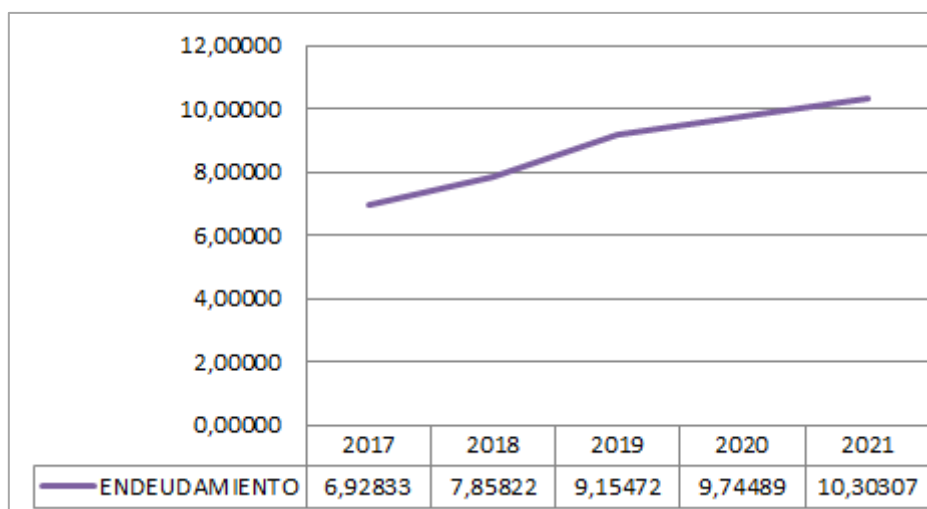
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SABI

Ratio de Endeudamiento

Los ratios de endeudamiento nos informan del nivel de deuda de la empresa en relación con su patrimonio neto, es decir, el tipo de financiación que tiene la empresa distinguiendo entre los fondos propios y la financiación ajena. Se calcula dividiendo el total del pasivo, tanto corriente como no corriente, entre el patrimonio neto. Cuanto más alto sea el endeudamiento, mayor riesgo de la empresa de tener un riesgo financiero. Se interpreta este ratio, con resultados óptimos entorno al 0.5; cuanto más cerca del 0

significará un nivel menor de financiación ajena frente a la financiación con recursos propios.

Gráfico 8. Ratio de Endeudamiento



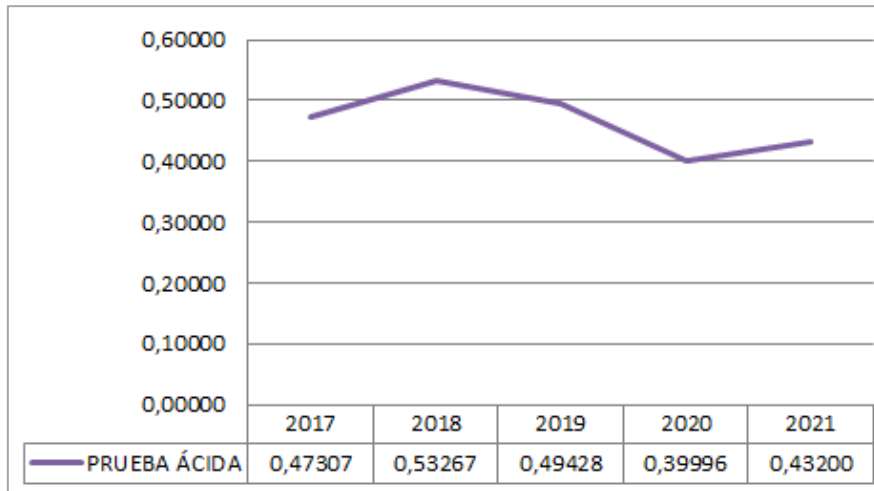
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SABI

Como podemos observar en el Gráfico 8, el endeudamiento es sumamente elevado en este sector, con un ratio que aumenta en 3.5 puntos en cinco años. Este resultado nos indica que dependemos mucho de la financiación ajena y apenas disponemos de recursos propios con los que financiar la empresa. Viendo en el gráfico que el endeudamiento es muy elevado, conlleva una pérdida de control y un aumento del riesgo de hacer frente a las obligaciones. En el apartado de conclusiones, analizaremos el porqué de esta evolución.

Ratio de Prueba Ácida

Con este ratio calculamos la capacidad que tienen las empresas para hacer frente a las deudas a corto plazo con elementos del activo salvo que, en este ratio a diferencia del de Liquidez, se hace restándole los elementos que componen el inventario. Así, con el cálculo de este ratio se consigue averiguar de una manera más precisa la capacidad de las empresas de convertir sus activos en liquidez (el inventario suele ser una parte que, en caso de quiebra, puede ser más difícil de convertir en efectivo). Como comprobamos en el Gráfico 9, las empresas de la muestra apenas tienen capacidad de hacer frente a las deudas a corto plazo. Los resultados de los últimos cinco años se sitúan por debajo de 1.

Gráfico 9. Ratio de Prueba Ácida



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SABI

6. CONCLUSIONES

Para alcanzar el objetivo del trabajo, donde definir el perfil económico del alquiler de vehículos a motor en la Comunidad De Madrid, hemos realizado un análisis de la rentabilidad del sector con una muestra obtenida a través de SABI (Sistema de Análisis de Balances Ibéricos), proporcionando datos económico-financieros de las cuentas anuales de las empresas de la muestra.

Esta muestra, representa el número de empresas dedicadas al Alquiler de Vehículos a Motor en la Comunidad de Madrid con cinco años de cuentas disponibles, obteniendo un resultado de 137 empresas.

En primer lugar, observando el balance medio de las empresas, cabe destacar la gran importancia del activo no corriente, superando el 78% de valor del activo durante los últimos cinco años. Las razones de que el Activo no Corriente sea elevado se debe a que, para llevar a cabo la principal actividad, la empresa dispone de inmovilizado material, en este caso serían elementos de transporte, es decir, disponen de una alta inversión en flota de vehículos, manteniéndose en el activo durante muchos años, debido a su lenta depreciación. Asimismo, corresponde que el pasivo no corriente sea superior al corriente, debido a las deudas que origina tener tantos elementos de activo no corriente. El pasivo no corriente es elevado debido a la financiación de la flota de vehículos (como préstamos bancarios o arrendamientos financieros), también por la inversión en terrenos o

propiedades donde resguardan los vehículos, implicando, además, un gasto en limpieza para dichas propiedades. Otros gastos que aumentan el pasivo no corriente es debido a la renovación de la flota para poder continuar con la actividad principal de las empresas del sector, financiar el equipo invirtiendo en coches más tecnológicos.

Tras observar el balance y realizar el cálculo del fondo de maniobra, comprobamos que su resultado es negativo debido a la superioridad del pasivo corriente frente al activo corriente, indicando estos resultados una falta de liquidez. Una de las medidas que se puede optar para revertir esta situación es retrasar los pagos con la negociación de los pagos a plazos.

Como conclusión a los ratios analizados, deducimos lo siguiente:

- Rentabilidad Económica y Financiera. Viendo el resultado obtenido, observamos que la Rentabilidad financiera es superior a la rentabilidad económica en todos los años del estudio lo que indica que parte de nuestro activo se ha financiado con deuda. El apalancamiento es mayor debido a que la aportación de los accionistas es menor en la financiación del activo. Como el ratio es menor que 1 nos indica que, un aumento del endeudamiento disminuirá la rentabilidad financiera todavía más.
- Liquidez y solvencia. Disminuyen a lo largo de los años debido al aumento de las deudas y la disminución del pasivo. Además, observamos que en 2020 se disminuye todavía más. Como solución a este problema, se pueden implementar medidas para mejorar la gestión y la financiación de las empresas.
- En cuanto al nivel de endeudamiento es muy alto debido a que la financiación ajena es superior a la financiación propia. Vemos como en la mayoría de nuestro pasivo se corresponde con deudas con nuestros acreedores de servicios, como son, en el caso de este sector, talleres, seguros... Este ratio se dispara debido al aumento de los precios en 2019 en los servicios así como en los tipos de interés de los préstamos. Cabe destacar que una buena gestión de los pagos de deuda y manteniendo una estrategia para financiar el crecimiento ayudará a reducir este endeudamiento.

- Con la prueba ácida, definitivamente vemos como no tenemos activos suficientes para hacer frente a las deudas.

En todos los ratios se observan cambios significativos en 2020 esto es debido a la aparición del COVID-19, que condicionó todos los sectores relacionados con los servicios. Anteriormente el sector del alquiler de vehículos a motor había vivido un crecimiento tanto por el turismo, como por la elevada movilidad del alquiler profesional. Con la pandemia todos los servicios se suspendieron o limitaron su uso, por lo que todas las empresas sufrieron una caída de sus beneficios mientras que, las deudas ya contraídas, seguían ahí para hacerles frente. Las principales consecuencias provocadas por el COVID en el análisis realizado son las siguientes:

- Caída en la demanda, por lo tanto, caída del beneficio como observamos en el análisis de la Rentabilidad Financiera y la Rentabilidad económica.
- Disminución de empleados debido a la baja demanda de los servicios ofrecidos.
- Se compensa la caída de la demanda con reducción de tarifas.

Además de las consecuencias comentadas a partir de los ratios analizados, se encuentran muchas más, derivadas del COVID-19. En resumen, tuvo un impacto muy negativo sobre el sector analizado, con una caída drástica de la demanda y efectos en la fuerza laboral. La recuperación en 2021 de la demanda fue casi inmediata pero limitada debido a las grandes restricciones de movilidad que existían aún.

Observamos en 2021 una ligera mejora en algunos de los ratios, como la rentabilidad financiera y económica que se vuelven a disparar. El endeudamiento ha seguido creciendo por la poca financiación propia, el escaso beneficio producido en 2020 y el aumento de la deuda en ese año.

Culminando el trabajo realizado, con conclusiones personales, destacamos la utilización de las competencias adquiridas a lo largo de la carrera donde se ha puesto en práctica a la hora de realizar este trabajo. También aprovechando los recursos disponibles en la Universidad de Zaragoza como el acceso a la base de datos SABI, que sin ella, no se habrían podido realizar los análisis que aparecen en este trabajo.

Aún así, destacar la limitación de SABI en cuanto a datos disponibles de las empresas que aparecen en el sector objeto de estudio, descartando empresas que no disponían de suficientes datos como para aparecer en la muestra.

Con este trabajo, damos mayor visibilidad a este sector y a su evolución a lo largo de los años, adquiriendo mayor peso en el sector servicios, debido a la alta movilidad y la facilidad de alquilar un vehículo frente a comprarlo, tanto para uso personal como empresarial.

7. BIBLIOGRAFÍA

- (INE), I. N. (Diciembre de 2019). *Instituto Nacional de Estadística (INE)*. Obtenido de <https://www.ine.es>: <https://www.ine.es/daco/daco42/frontur/frontur1219.pdf>
- ARCIT. (25 de Abril de 2020). *AECIT*. Obtenido de <https://aecit.org>: <https://aecit.org/uploads/public/DOCUMENTO.covid-19%20y%20turismo.pdf>
- Castells, P. E., & Pasola, J. V. (2003). Tecnología e innovación en la empresa. *POLITEXT*, 2, 46-50. doi:https://www.researchgate.net/profile/Jaume-Valls-Pasola/publication/260210824_Tecnologia_e_innovacion_en_la_empresa/links/5eeeb559299bf1faac629d11/Tecnologia-e-innovacion-en-la-empresa.pdf
- comunidad.madrid. (2022). *Vehículos compartidos o 'carsharing'*. Obtenido de <https://www.comunidad.madrid>: <https://www.comunidad.madrid/servicios/consumo/vehiculos-compartidos-o-carsharing>
- Europapress. (18 de Enero de 2018). *Europa Press*. Obtenido de <https://www.europapress.es>: <https://www.europapress.es/motor/coches-00640/noticia-precio-medio-diario-vehiculo-alquiler-espana-fue-1590-euros-2017-27-menos-20180118131255.html>
- EuropaPress. (12 de Diciembre de 2019). *El sector de alquiler de vehículos disparará un 12,5% sus ingresos en 2019*. Obtenido de el economista: <https://www.eleconomista.es/ecomotor/motor/noticias/10250751/12/19/El-sector-de-alquiler-de-vehiculos-disparara-un-125-sus-ingresos-en-2019-hasta-1800-millones.html>
- Europapress. (20 de Febrero de 2020). *El sector de alquiler de coches insta al Gobierno a elaborar con urgencia una ley general de movilidad*. Obtenido de <https://www.europapress.es>: <https://www.europapress.es/motor/sector-00644/noticia-sector-alquiler-coches-insta-gobierno-elaborar-urgencia-ley-general-movilidad-20200220161447.html>
- FECCOO. (2019). *Informe económico y social*. Obtenido de <https://feccoo-madrid.org>: <https://feccoo-madrid.org/d05a0008c28282bb6de526ba54076fd1000045.pdf>
- FENEVAL. (2018). ¿Qué está pasando en el sector del alquiler de vehículos? Actualidad sectorial. *Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin conductor (FENEVAL)*(187), 6-16.
- Gitman, L. J., & Zutter, C. J. (2012). *Principles of Managerial Finance*. Pearson Higher Education.
- Gómez-Uranga, M. &.-L. (2019). Innovación tecnológica y desempeño empresarial en la industria de alquiler de vehículos: un análisis empírico. *Cuadernos de Gestión*, 19(2), 7-28.

- Hamari, J. S. (2016). The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption. *Journal of the Association for Information Science and Technology*, 9(67), 2047-2059.
- Intriago, M. (2021). *MERCADO DE ALQUILER DE AUTOMÓVILES: CRECIMIENTO, TENDENCIAS, IMPACTO DE COVID-19 Y PRONÓSTICOS (2023 - 2028)*. Obtenido de <https://www.mordorintelligence.com/es/industry-reports/car-rental-market>
- Intriago, M. (18 de 02 de 2023). *Mercado del Alquiler Automotor*. Obtenido de <https://www.mordorintelligence.com/es/industry-reports/spain-car-rental-market>
- Kydland, F. E. (1990). Business cycles: Real facts and a monetary myth. *The Quarterly Review of the Federal Reserve Bank of Minneapolis*, 14(2), 3-18.
- LENIN, J. R. (11 de Mayo de 2022). *La tormenta perfecta: cómo el covid 19 ha afectado al precio del alquiler de coches*. Obtenido de [forbes.es: https://forbes.es/renting/159885/la-tormenta-perfecta-como-el-covid-19-ha-afectado-al-precio-del-alquiler-de-coches/](https://forbes.es/renting/159885/la-tormenta-perfecta-como-el-covid-19-ha-afectado-al-precio-del-alquiler-de-coches/)
- Mankiw, N. G. (2014). *Principles of economics*. Cengage Learning.
- Observatory, A. M. (2020). ESTUDIOS, ANÁLISIS, PREVISIONES. *Arval Mobility Observatory*, 12, 121 - 122. doi:<https://revista.dgt.es/Galerias/motor/noticias/2020/10OCTUBRE/ArvalMobilityObservatory2020.pdf>
- Ojea, L. (27 de Septiembre de 2022). *La demanda de carburante y luz sube en 2022 en España pese a la escalada récord de los precios energéticos*. Obtenido de El Español: https://www.elespanol.com/invertia/empresas/energia/20220927/demanda-carburante-electricidad-espana-semester-meteoricas-subidas/706429495_0.html
- Portillo, P. V. (2021). Brief notes on the effects of the coronavirus on sales of small and medium-sized companies in Spain. *Harvard Deusto Business Research*, X(2), 403-406. doi:<https://doi.org/10.48132/hdbr.365>
- Postventa. (29 de Marzo de 2023). *La automoción aporta el 7,7% del PIB de España*. Obtenido de <https://www.posventa.com/texto-diario/mostrar/4233927/automocion-aporta-77-pib-espana>
- R. B., & E. Z. (17 de Febrero de 2023). *The Outlook for the European Used Car Market*. Obtenido de [www.bain.com: https://www.bain.com/insights/the-outlook-for-the-european-used-car-market-brief](https://www.bain.com/insights/the-outlook-for-the-european-used-car-market-brief)
- Ray H. Garrison, E. W. (2011). *Managerial Accounting*. McGraw-Hill/Irwin.
- Renuncio, M. A., Guirao, B., Molina-Sánchez, R., & de Álvarez, C. E. (2020). Understanding the spatial distribution of free-floating carsharing in cities:

Analysis of the new Madrid experience through a web-based platform. *Cities*, 98.
doi:<https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.102593>

Statista. (14 de Diciembre de 2022). *Car Rentals - Spain*. Obtenido de <https://www.statista.com/outlook/mmo/shared-mobility/shared-rides/car-rentals/spain>

Stavins, R. N. (1997). Correlated uncertainty and policy instrument choice. *Journal of Environmental Economics and Management*, 1(33), v.

Varian, H. R. (1992). *Microeconomic Analysis*. W. W. Norton & Company.