

Análisis de indicadores de gastos y costes del transporte urbano colectivo en España para los años 2014-2015

Resumen

En la presente comunicación tratamos la realidad interna de gastos y costes de las empresas del sector del transporte urbano colectivo en España durante el período 2014-2015, a través de análisis realizados sobre la información de la base de datos desarrollada por el Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo, con una muestra de 19 de las empresas de mayor peso en el sector, las cuales representan el 58,88% de la población de ciudades de más de 50.000 habitantes y el 30,80% de la población española total.

En este sentido, entendemos que el análisis de las magnitudes internas de gastos y costes desarrollado en las siguientes páginas resulta de utilidad al ofrecer indicadores útiles de referencia para la gestión de la actividad, y utilizable por múltiples usuarios, desde las propias empresas concesionarias hasta las administraciones públicas, consorcios de transporte, usuarios del servicio, investigadores, etc.

Palabras clave: Transporte de viajeros; transporte urbano colectivo; costes; indicadores.

Analysis of costs and expenses indicators of the Spanish urban transport sector, (2014-2015)

Abstract

In this study we report an analysis of the internal reality of costs and expenses of the companies of the Urban Transport in Spain during the period 2014-2015, through the information obtained from the database developed by the *Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo* (Cost and Funding of Urban Transport Watchdog), with a sample of 19 of the most important companies in the sector, which represent 58.88% of population in cities with more than 50,000 inhabitants and 30.80% of the total Spanish population.

In our opinion, the content of the study offers useful indicators for the management of the activity, and for different users, such as managers of transport companies, public administrations, transport consortiums, service users, researchers, etc.

Keywords: Passenger transport; urban transport; costs; indicators.

Introducción

El sector del transporte urbano colectivo supone actualmente un pilar básico en la economía de cualquier ciudad española, siendo necesaria la financiación pública para permitir una amplia movilidad a precios asequibles para todo tipo de ciudadanos. Esta circunstancia justifica en nuestra opinión la importancia realización de trabajos realizados por parte del mundo académico centrados en el análisis del funcionamiento del sector, y más concretamente los que los autores que tienen por objeto analizar la gestión económico-técnica de la actividad o sus problemas de financiación.

Desde tal óptica en el seno del Instituto en Gestión del Transporte y la Movilidad (IGTM), formado por investigadores de distintas universidades españolas, se realizan estudios que contribuyen a dar a conocer las condiciones de explotación de las concesionarias españolas del transporte urbano colectivo. Este tipo de trabajos resultan de evidente interés para la consecución de una explotación más eficiente del servicio público, mediante la generación de medidas representativas de patrones reales de comportamiento, que potencien y permitan orientar su espíritu de mejora continua, facilitando el establecimiento de criterios óptimos de gestión económica y comercial, y aportando información objetiva sobre su estructura de costes y financiación. Tal circunstancia, sin duda, contribuye a presentar un marco de referencia en la definición de las bases de negociación que permitan mejorar las condiciones de la concesión y de la financiación del servicio.

Resultado evidente de dicha convicción se manifiesta en el patente interés de las empresas y agentes del sector, que se ha materializado en la colaboración y adhesión al estudio de entes como la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (ATUC) o la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y de 19 de las más importantes empresas concesionarias del país, representativas de las principales capitales españolas y de un importante volumen de población (14.405.582, datos INE (2015)) que supone un 58,88% de la que vive en ciudades de más de 50.000 habitantes y un 30,80% de la población total.

Nuestro objetivo en el presente trabajo es presentar los últimos resultados sobre los indicadores de gastos y costes obtenidos para el período 2014-2015 en el seno del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo (Observatorio TUC), que forman parte de un estudio mucho más amplio que atiende a diferentes universos poblacionales.

Para la realización del estudio sobre costes se parte de una serie de condicionantes, que son:

1. Limitación al transporte urbano de viajeros en autobús. Existen empresas que prestan simultáneamente servicios urbanos e interurbanos, sin contar con información pública segmentada en algunos o todos los Estados Contables.
2. Necesidad de recabar la información técnica y detallada de las concesionarias, limitación de calado. De una parte, porque un conjunto significativo de tales indicadores no se

corresponde con datos económico-financieros incluidos en la información de carácter público contenida en las Cuentas Anuales y demás obligaciones de *reporting* de las empresas concesionarias. De otra, por las incidencias presentes en tales registros públicos (e.g., falta de depósito) y, por último, por la comprensible salvaguarda de datos de carácter sensible y crítico para cada concesionaria.

Tales son las razones por las que se cuenta para el estudio que se presenta con la información técnica y económica de las empresas concesionarias adheridas al Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo (Observatorio TUC), permitiendo acceder a datos más sensibles que no figuran en la información pública, y que nos permite realizar un análisis más detallado de los indicadores. Ello con la oportuna exigencia de salvaguardar la confidencialidad de los datos procesados, circunstancia que ha obligado a que en el trabajo sólo se presenten agregados estadísticos.

Antes de pasar a presentar los indicadores, citaremos las fuentes de información consultadas y desarrollaremos la metodología seguida. A continuación, caracterizamos la muestra y el sector en España, para posteriormente abordar el estudio segmentado de la estructura de costes. Por último, aportaremos una serie de conclusiones del trabajo realizado.

Fuentes de información y desarrollo metodológico

Para permitir un estudio exhaustivo de la estructura de costes del servicio público prestado por las concesionarias, se elabora un amplio conjunto de indicadores, que a su vez nos permite realizar un análisis segmentado por tamaño de las concesionarias –en función del número de autobuses-. Entendemos que ello permite un estudio más detallado de las condiciones reales de explotación del servicio y potencia el análisis de *benchmarking* al establecer un marco más representativo para la comparación entre operadoras del servicio.

Sin embargo, la convenida confidencialidad en la utilización pública de dichos datos limita sensiblemente los contenidos publicables en el presente trabajo, ya que los datos individuales de cada empresa se encuentran protegidos por dicho compromiso, que obliga únicamente a definir el análisis en términos de promedios e indicadores estadísticos que representen las bases y parámetros de comparación y *benchmarking* respecto a los que se ha hecho repetida mención.

En consecuencia, tales parámetros, aunque extrapolables, en una importante medida, al conjunto de la población, deben ser interpretados con la necesaria cautela respecto a los potenciales comportamientos diferenciados que constituyan segmentos individualizables, que razonablemente debieran afinar los mencionados análisis de comparabilidad y *benchmarking*.

Sin embargo, resulta lógico suponer que por razones tanto de tipo general (restricciones de coste, tiempo, etc.) como operativo (depósito de cuentas y similares), no resulta posible abarcar la totalidad de la población sino un determinado subconjunto de la misma (muestra),

que permita extraer conclusiones sobre la población en general.

En consecuencia, la primera cuestión a dilucidar se centra en decidir la selección de la muestra objeto de estudio.

A tal efecto, nuestra primera conclusión fue que no es aconsejable la aplicación del método de muestreo aleatorio simple porque tanto debido a la elevada concentración del sector como a la imposibilidad de obtención de datos de determinadas empresas (de las que no se disponía de información de sus Cuentas Anuales para los ejercicios objeto de análisis), era preciso establecer determinadas restricciones y requisitos para la selección de la muestra (actividad esencial dirigida al transporte urbano de viajeros, número mínimo de 15 empleados, disponibilidad de Cuentas Anuales, operar en municipios de más de 50.000 habitantes) de manera que la totalidad de las que lo cumplieren conformasen un conjunto factible de analizar, lo suficientemente representativo de la realidad del sector y de las principales problemáticas a las que se enfrenta.

La aplicación de este proceso generó una muestra de 57 concesionarias representativas de una importante parte del sector, de las que 19 son las adheridas al Observatorio TUC y las que aportan la estructura de costes presentada en el trabajo. Ello es factible porque el estudio pudo ser programado con las propias empresas adheridas, identificando sus necesidades e inquietudes informativas en este ámbito y concertando el correspondiente proceso de suministro de información en los términos previstos en su compromiso de adhesión.

Así, con el apoyo de los promotores del Observatorio TUC, así como de algunas de las principales operadoras nacionales y de instituciones como ATUC, fue posible ilusionar a un conjunto de concesionarias que se adhirieron al proyecto, haciendo posible culminar los objetivos analíticos que perseguía y orientando el alcance de este estudio.

Por razones evidentes, derivadas de los propios objetivos del trabajo, su metodología se ha ceñido fundamentalmente al marco de la estadística descriptiva, con el fin de recabar, procesar y convertir los datos en información y conocimiento amplio del sector. Creemos que ello permitirá construir las herramientas y bases adecuadas para que investigadores y agentes del sector puedan utilizar la estadística inferencial a efectos de convertir posteriormente dicha información en conocimiento válido para efectuar sus propias previsiones y predicciones sobre su comportamiento y evolución.

Efectivamente, el análisis inferencial se concreta fundamentalmente en cuatro ámbitos de actuación: estimación de parámetros, análisis de relaciones entre variables, contraste de hipótesis y predicciones. El contenido del estudio se orienta únicamente a los dos primeros, en la medida en que, de una parte, se determinan estadísticos representativos de estimaciones de parámetros poblacionales y, de la otra, se definen y analizan indicadores que permiten describir, estudiar e interpretar relaciones entre determinadas variables. Quedan fuera, sin embargo, de las pretensiones de este trabajo, al menos de una manera formal e inmediata, introducir y contrastar hipótesis sobre la base de los datos que se

presentan y predecir el comportamiento futuro del sector y de las variables que se analizan. Aunque, como se ha comentado, entendemos que la información que incluye constituye, y lo hará en mayor medida aun cuando en futuros ejercicios se vaya ampliando la serie temporal analizada, una potente herramienta para efectuar análisis de dicha naturaleza.

Caracterización de la muestra

El sector viene delimitado por todos aquellos municipios españoles con más de 50.000 habitantes, que gestionan el servicio de transporte, fundamentalmente urbano, a través de una empresa concesionaria, sea de capital público, privado o mixto. Del universo poblacional, se selecciona en primer lugar al conjunto de empresas de las que se dispone información de sus Cuentas en los años 2014 y 2015. Definitivamente, el sector queda delimitado por un total de 57 empresas, no incluyendo algunos términos municipales por motivos diversos, tales como el no superar el filtro de que el transporte sea fundamentalmente urbano o bien de tratarse de servicios prestados directamente por el Ayuntamiento. De tales empresas, el estudio que se presenta abarca un total de 19, siendo no obstante más que representativas, al prestar el servicio a casi el 60% de la población.

A partir de las variables, cifra de negocios, dimensión del activo y número de trabajadores, tanto para 2014 como para 2015, se puede caracterizar la dimensión del total de la muestra de las empresas adheridas al Observatorio TUC. De la Tabla 1 se desprende cómo las cifras de las empresas adheridas son significativamente mayores que las del conjunto de la muestra, de lo que se desprende que son empresas de mayor dimensión. Respecto a la facturación, se aprecia que el montante promedio de las adheridas asciende a 2,4 veces en 2014 y a 2,7 en 2015 del promedio general. Casi idénticas afirmaciones se pueden realizar respecto a la dimensión patrimonial. Se observa que el activo presenta un montante promedio en las adheridas de más de 2,3 veces el de la muestra en los dos años analizados, aunque, a diferencia de la cifra de negocios, disminuye en términos absolutos en 2015. La variable número de trabajadores en las adheridas supone 2,5 veces la de las empresas de la muestra en 2014, aumentando a 2,6 veces en 2015.

	2014		2015	
	Promedio adheridas	Promedio muestra sector	Promedio adheridas	Promedio muestra sector
Cifra de negocios (facturación)	50.811,93M	20.764,55M	55.726,69M	20.978,16M
Dimensión del activo	68.860,07M	29.726,93M	65.521,93M	28.779,62M
Empleados	1.147,8	461,3	1.222,7	473,3

Tabla 1: Facturación, dimensión del activo y empleados de las adheridas respecto al promedio del sector.
Fuente: Elaboración propia.

De otra parte, la caracterización técnica de la muestra que define el estudio de indicadores se presenta en las Tablas 2, 3 y 4, referida a parámetros que delimitan la oferta del servicio, como son: kilómetros (totales y útiles recorridos), viajeros y autobuses, respectivamente. Tales variables definen expresamente el servicio de transporte urbano colectivo.

Descripción	Promedio		
	2014	2015	% Var.
Km totales recorridos	15,08 Mill.	15,09 Mill.	0,02%
Km útiles recorridos	19,08 Mill.	18,99 Mill.	-0,45%
Km útiles respecto a kilómetros totales	93,01%	92,41%	-0,65%

Tabla 2: Kilómetros totales y útiles recorridos. Fuente: Elaboración propia

El promedio de kilómetros recorridos no experimenta apenas cambios en el período de estudio, habiéndose mantenido relativamente la oferta. A pesar de ello, podemos observar como en relación a los kilómetros totales se aprecia un muy reducido incremento de un 0,02% del año 2014 al 2015, mientras que en el caso de los kilómetros útiles se ha producido un descenso de un 0,45%.

Descripción	Promedio		
	2014	2015	% Var.
Viajeros transportados	42,22 Mill.	42,62 Mill.	0,95%
Tasa ocupación red	3,56	3,61	1,37%
Tasa ocupación servicio	44,13	44,73	1,37%

Tabla 3: Datos referentes a los viajeros transportados. Fuente: Elaboración propia

El análisis de los datos sobre viajeros transportados permite observar un incremento de los mismos. Por su parte, la tasa de ocupación de la red mide el número de viajeros transportados por cada kilómetro útil recorrido y la tasa de ocupación del servicio mide el número de viajeros transportados por cada hora de servicio. En lo relativo a la tasa de ocupación de la red, observamos que a nivel global presenta valores estables con una variación positiva de un 1,37% de 2015 con respecto a 2014. Por otro lado, en la tasa de ocupación del servicio, cuyo promedio se encuentra en los 44 pasajeros por hora de servicio, se puede apreciar un comportamiento diferenciado entre las grandes empresas (con unos promedios de 55 pasajeros por hora).

Descripción	Promedio		
	2014	2015	% Var.
Autobuses	289,36	291,05	0,58%
Autobuses por tipo de combustible			
- Gasoil	270,00	272,43	0,90%
- Biodiesel	19,00	19,00	0,00%
- Gas natural	235,83	235,16	-0,02%
- Eléctrico	4,43	4,29	-3,23%
- Híbrido	8,20	9,00	9,76%
- Otros	-	-	-
Promedio antigüedad de la flota	9,57	9,87	3,13%
Inversión anual en flota	1,40 Mill.	3,24 Mill.	131,75%

Tabla 4: Datos absolutos de la Estructura de la flota. Fuente: Elaboración propia

Respecto a la flota de autobuses, se observa un ligero incremento de la misma en el bienio 2014-2015, del 0,58%. En cuanto a su estructura, se ha producido un pronunciado aumento de los autobuses híbridos, con una variación del 9,76% en sus valores promedios, y respecto a la inversión en flota, se puede observar un fuerte incremento en las inversiones realizadas entre 2014 y 2015.

Si bien el promedio de autobuses gira en torno a cifra cercana a 290, la muestra viene estructurada por tres segmentos claramente diferenciados (Tabla 5)

Descripción	Empresas
Menos de 200 autobuses	13
Entre 200 y 500 autobuses	4
Más de 500 autobuses	2

Tabla 5: Empresas por número de autobuses. Fuente: Elaboración propia

Estudio de los indicadores de gastos y costes

El presente apartado recoge los principales indicadores de gastos y costes en el bienio 2014-15, referidos a los aprovisionamientos, personal y explotación, relativizados por dos variables que definen el servicio: viajeros y kilómetros. Asimismo, la ya comentada heterogeneidad de las concesionarias conduce a aportar resultados segmentados según su tamaño. A tal efecto, los gestores de dichas concesionarias aconsejan como *proxis* más idónea el número de autobuses, delimitado por los tres segmentos: menos de 200, más de 500 y entre 200-500.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2014	2015	% Var.
Aprovisionamiento / viajero	0,57€	0,55€	-4,40%
Personal / viajero	1,62€	1,81€	11,74%
Amortizaciones / viajero	0,19€	0,19€	1,20%
Explotación / viajero	2,99€	3,16€	5,69%
Totales / viajero	3,02€	3,18€	5,30%

Tabla 6: Datos distribución de gastos por viajeros. Empresas con menos de 200 autobuses. Fuente: Elaboración propia

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2014	2015	% Var.
Aprovisionamiento / viajero	0,28€	0,25€	-12,14%
Personal / viajero	0,98€	1,02€	4,44%
Amortizaciones / viajero	0,14€	0,13€	-5,95%
Explotación / viajero	1,64€	1,64€	0,21%
Totales / viajero	1,67€	1,66€	-0,45%

Tabla 7: Distribución de gastos por viajeros. Empresas con 200 y 500 autobuses. Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2014	2015	% Var.
Aprovisionamiento / viajero	0,16€	0,15€	-8,30%
Personal / viajero	1,04€	1,05€	0,49%
Amortizaciones / viajero	0,12€	0,11€	-8,38%
Explotación / viajero	1,46€	1,44€	-1,28%
Totales / viajero	1,48€	1,45€	-2,23%

Tabla 8: Datos distribución de gastos por viajeros. Empresas con más de 500 autobuses. Fuente: Elaboración propia.

Los datos de las partidas de gasto, en términos relativos por viajero transportado, ofrecen unos resultados promedio de 2,60 euros por viajero transportado en 2015, datos que varían si el análisis se realiza por segmentos de empresas, con costes por viajeros bastante más elevados en el sector de las empresas de menos de 200 autobuses (3,18 euros por viajero) que en el resto.

En relación al número de kilómetros recorridos (Tablas 9 a 11), se presenta una mayor variabilidad que la observada para el número de viajeros transportados.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2014	2015	% Var.
Aprovisionamiento / km	1,04€	0,99€	-4,70%
Personal / km	2,80€	2,92€	4,26%
Amortizaciones / km	0,34€	0,36€	4,14%
Explotación / km	5,54€	5,73€	3,42%
Totales / km	5,76€	5,79€	0,08%

Tabla 9: Datos distribución de gastos por kilómetro. Empresas con menos de 200 autobuses. Fuente: Elaboración propia

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2014	2015	% Var.
Aprovisionamiento / km	0,66€	0,58€	-12,21%
Personal / km	2,67€	2,77€	3,76%
Amortizaciones / km	0,33€	0,31€	-5,36%
Explotación / km	4,15€	4,17€	0,48%
Totales / km	4,20€	4,20€	-0,04%

Tabla 10: Datos distribución de gastos por kilómetro. Empresas con 200 y 500 autobuses. Fuente: Elaboración propia

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2014	2015	% Var.
Aprovisionamiento / km	0,67€	0,62€	-7,15%
Personal / km	4,39€	4,47€	1,79%
Amortizaciones / km	0,52€	0,48€	-7,33%
Explotación / km	6,14€	6,14€	-0,05%
Totales / km	6,22€	6,16€	-1,00%

Tabla 11: Datos distribución de gastos por kilómetro. Empresas con más de 500 autobuses. Fuente: Elaboración propia

El coste total promedio por kilómetro se sitúa en los 5,39 euros por kilómetro en 2015, cantidad que sin embargo es bastante mayor en el segmento de las empresas con más de 500 autobuses, con un promedio de 6,16 euros el kilómetro, y notablemente inferior en las

empresas con entre 200 y 500 autobuses, con un promedio de 4,20 euros el kilómetro.

La evolución observable en las ratios de gastos por kilómetros entre 2014 y 2015, pueden ser perfectamente explicables por la variación de las tipologías de gastos (aumentos en el gasto de personal por los aumentos en plantilla, disminución en los aprovisionamientos por la bajada del precio del crudo, disminución de las amortizaciones por el envejecimiento de la flota, etc.).

Profundizando en partidas relevantes con una mayor desagregación que la mostrada en anteriores tablas, creemos conveniente realizar el análisis del coste de conductores (como principal gasto de personal de las empresas de transporte urbano) y el gasto en combustibles (como el principal gasto en aprovisionamientos). En las tablas 12 a 17 analizamos estas partidas.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2014	2015	% Var.
Coste total combustible	2,43 Mill.	2,04 Mill.	-16,13%
Coste combustible por Km	0,27	0,22	-16,94%
Coste combustible por viajero	0,10	0,09	-17,54%

Tabla 12: Datos sobre costes de combustible. Empresas con menos de 200 autobuses.
Fuente: Elaboración propia

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2014	2015	% Var.
Coste total combustible	8,75 Mill.	7,32 Mill.	-16,33%
Coste combustible por Km	0,50	0,42	-16,86%
Coste combustible por viajero	0,23	0,19	-16,79%

Tabla 13: Datos sobre costes de combustible. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Fuente: Elaboración propia

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2014	2015	% Var.
Coste total combustible	32,92 Mill.	28,53 Mill.	-13,34%
Coste combustible por Km	0,49	0,42	-13,19%
Coste combustible por viajero	0,12	0,10	-14,27%

Tabla 14: Datos sobre costes de combustible. Empresas con más de 500 autobuses. Fuente: Elaboración propia

La evolución de los costes de combustible, derivada de la variación en los precios del petróleo, presenta un decremento promedio en términos agregados del 14,74%. Sin embargo, cuando se analizan datos segmentados, se observan diferencias significativas entre el segmento de las empresas con más de 500 autobuses, con un decremento del 13% (13,34%), frente a los operadores pequeños y medianos, para los que se presentan decrecimientos superiores al 16% (16,13% y 16,33%, respectivamente).

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2014	2015	% Var.
Coste plantilla conductores	9,18 Mill.	9,69 Mill.	5,60%
Coste promedio conductores/Km	0,98	1,03	5,10%
Coste promedio conductores/ viajero	0,40	0,42	5,44%

Tabla 15: Datos sobre el Personal. Empresas con menos de 200 autobuses. Fuente: Elaboración propia

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2014	2015	% Var.
Coste plantilla conductores	27,44 Mill.	32,55 Mill.	18,62%
Coste promedio conductores/Km	1,33	1,87	40,60%
Coste promedio conductores/ viajero	0,60	0,75	24,45%

Tabla 16: Datos sobre el Personal. Empresas entre 200 y 500 autobuses. Fuente: Elaboración propia

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2014	2015	% Var.
Coste plantilla conductores	200,46 Mill.	204,47 Mill.	2,00%
Coste promedio conductores/Km	2,91	2,98	2,39%
Coste promedio conductores/ viajero	0,69	0,70	1,08%

Tabla 17: Datos sobre el Personal. Empresas con más de 500 autobuses. Fuente: Elaboración propia

En el período analizado se produce un avance del 3,29% en la partida de coste de la plantilla de conductores que provoca importantes incrementos de los promedios en euros por kilómetro recorrido. El promedio de coste por viajero avanza con mayor intensidad, alcanzando un 11,01%.

Mediante el análisis de datos segmentados, se observa una gran dispersión, ya que se puede constatar en las empresas de más de 500 autobuses unos incrementos muy inferiores a los experimentados por las empresas con entre 200 y 500 autobuses.

Por otro lado, las empresas del segmento intermedio, es decir, en las empresas con entre 200 y 500 autobuses, son las que muestran un mayor incremento de los costes de conductores (18,62% y 24,45%, en términos totales y relativos por viajero, respectivamente).

Conclusiones

Con la información tratada a lo largo de la presente comunicación se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- El sector del transporte urbano en España presenta una amplia diversidad de tamaños que aconsejan análisis segmentados. Además, la alta concentración de Variabilidad según sectores
- La muestra de empresas contenida en la presente comunicación no representa la totalidad del sector, aunque supone una adecuada aproximación, prestando servicios al 60% de la población.
- El promedio de gasto por viajero de la muestra es de 2,60€, con una relación inversamente proporcional al tamaño de las empresas y, por lo tanto, al tamaño de los municipios donde se opera. Es decir, en ciudades más grandes el coste por viajero promedio es menor.
- El promedio de 2,60€ por viajero, así como los correspondientes promedios de los segmentos (3,02€ para empresas con menos de 200 autobuses, 1,67€ para empresas con entre 200 y 500 autobuses y 1,48 para empresas con más de 500 autobuses), indican el alto coste del servicio, superior a los precios medios de venta del servicio, lo que obliga a financiar la actividad con fondos públicos.
- De entre las grandes partidas de gasto, la que tiene una mayor relevancia sobre el total es el gasto de personal, con un promedio de entre 1,62€ a 0,98€ por viajero según segmentos.
- El análisis de las ratios de gastos por kilómetros refleja un comportamiento diferenciado al de las correspondientes a los viajeros, con un promedio de 5,39 euros por kilómetro en 2015, y que depende del segmento analizado, siendo superior el gasto por kilómetro de las grandes empresas.
- El gasto en combustible por kilómetro es bastante variable según segmentos, con datos que se sitúan en 2015 en los 0,22€ por kilómetro para las empresas con menos de 200 autobuses y los 0,42€ por kilómetro para las empresas con más de 200 autobuses.

- El coste de combustible ofrece una importante disminución entre los años 2014 y 2015 para todas las tipologías de empresas, motivada por la caída del precio del crudo en 2015.
- Los promedios de coste de plantilla de conductores por viajero siguen un comportamiento directamente proporcional al tamaño de las empresas, siendo las de más de 500 autobuses las que un mayor coste de conductor por viajero obtiene (0,69€ por viajero).

Bibliografía

- Anguita Rodríguez, F.; Duarte Monedero, B.; Flores Ureba, S.; (2014): “Situación actual del transporte público urbano: la visión de las empresas operadoras”. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, Vol. 20 No. 1, pp. 5-15. Pag. 16-22
- Balboa la Chica, P.M.; Mesa Mendoza, M.; Suárez Falcón, H. (2014): “Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo en España (2008-2010)”. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, Vol. 20 No. 1, pp. 5-15. Pag. 23-32.
- Gómez Ortega, A; Delgado Jalón, M. L.; Rivero Menéndez, J.A: (2014): “Situación actual del transporte público urbano: la visión de las empresas operadoras”. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, Vol. 20 No. 1, pp. 5-15.
- Instituto Nacional de Estadística (2016). Cifras de población. www.ine.es
- Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo. (2017). Informe del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo 2014-2015. Málaga: Gecosol.
- Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo. (2013). Informe del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo 2008-2011. Málaga: Gecosol.
- Sánchez Toledano, D.; Carrasco Díaz, D.; Sánchez Toledano, J. (2014): “Observatorio de costes y financiación del transporte urbano colectivo: un programa de investigación” *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, Vol. 20 No. 1, pp. 33-40.