

Fuentes de recursos y control financiero de la operación de los ferrocarriles españoles de pasajeros.



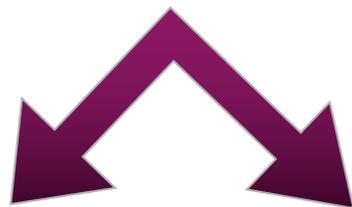
renfe

renfe
Dirección General de Desarrollo y Estrategia

Año 2005



Gestor de la
infraestructura



Operador de transporte
por ferrocarril

Renfe: primer operador de movilidad de España

- ➔ Somos un proveedor de servicios orientado al cliente en el transporte ferroviario de pasajeros y mercancías con más de 80 años de experiencia en el sector de la movilidad en España.
- ➔ Nuestra experiencia de 30 años en servicios de alta velocidad, junto con servicios de larga distancia, regionales y de cercanías, convierten a Renfe en uno de los operadores de movilidad más importantes del mundo.



Nuestra visión

Rapidez
Puntualidad
Comodidad
Seguridad
Fiabilidad
Accesibilidad
Sostenibilidad

RENFE-Operadora

Entidad Pública Empresarial (EPE): empleados 1.193

CINCO FILIALES 100% PROPIEDAD RENFE-OPERADORA,
CON DIFERENTES ÁREAS DE ACTIVIDAD

VIAJEROS:

- Alta Velocidad
- Larga Distancia
- Regionales
- Cercanías

Empleados
9.666

4,083 maquinistas
1.715 supervisores

MERCANCIAS Y SERVICIOS LOGÍSTICOS

Empleados
1.015

649 maquinistas

FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE

Empleados
3.163

ALQUILER DE MATERIAL RODANTE

Empleados
6

RENFE OF AMERICA

Empleados
10

TOTAL EMPLEADOS 15.053



511 Millones de pasajeros



92% Tasa de puntualidad en servicio público



5.562 Circulaciones / día



89,9% Tasa de satisfacción en servicios comerciales



17 Millones de toneladas netas



106 bases de mantenimiento



15.053 empleados



4.048 Millones € de ingresos totales

Servicio Público



- El establecimiento de las obligaciones de “servicio público” de los servicios de transporte ferroviario de viajeros se realiza en cumplimiento del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.



- Esta norma europea regula el régimen de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, y tiene por objetivo establecer las reglas, en virtud de las cuales las Administraciones Públicas pueden intervenir en el sector del transporte público de viajeros para garantizar los servicios de interés general en unas condiciones de frecuencia, calidad y precio que el simple juego de mercado no hubiera permitido prestar.





- Tarifas de los servicios públicos, aprobado por el gobierno
- Clase única
- Tren funcional
- Compensaciones económicas negociadas sobre una base multianual

RESUMEN:

- 62 Composiciones operativas
- 93 Servicios diarios
- 24.900 Oferta de plazas diarias

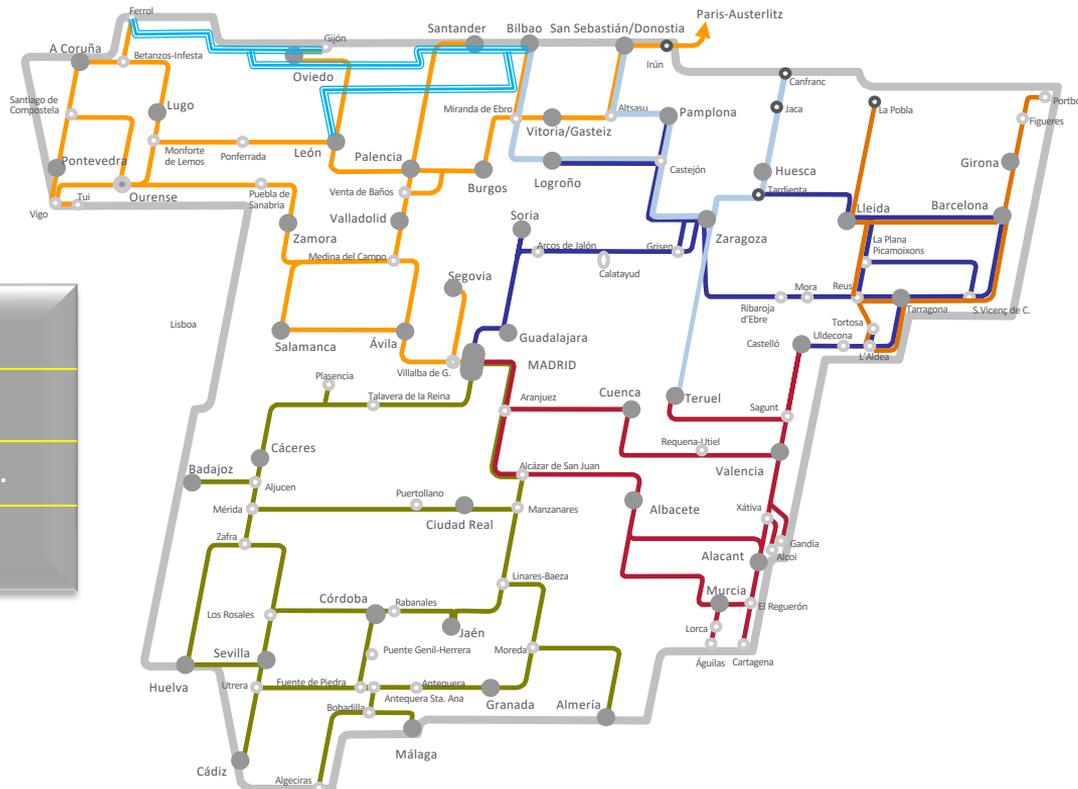
24,26
millones de
viajeros

70.752
VIAJEROS/DÍA LAB.

835 STATIONS

666 TRENES/DÍA LAB.

10.386 KM
DE VÍAS EN SERVICIO



443,2
millones de
viajeros

1,48 MILLONES
PROMEDIO VIAJEROS / DÍA LABORABLE

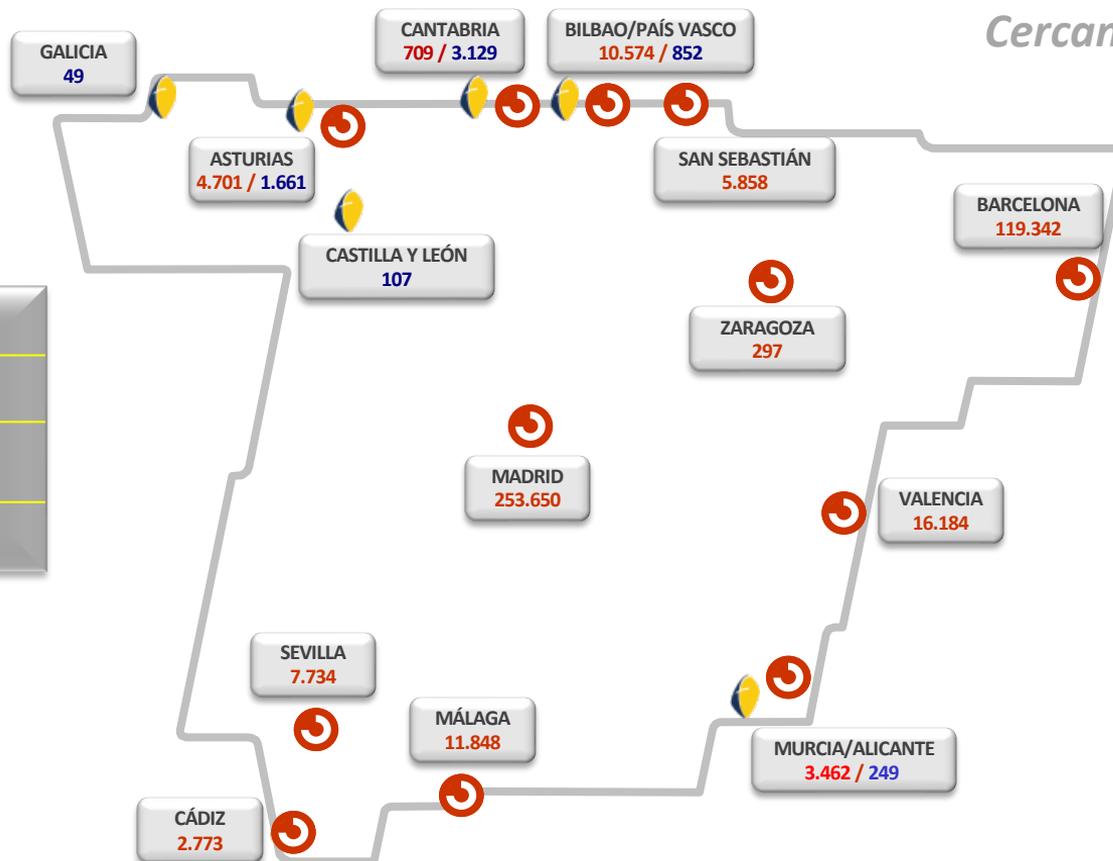
737 ESTACIONES
GESTIONADAS POR RENFE

4.402 TRENES
DÍA LABORABLE

2.201 KM
DE VÍAS EN SERVICIO

RED DE CERCANÍAS
VIAJEROS

ANCHO IBÉRICO
ANCHO MÉTRICO

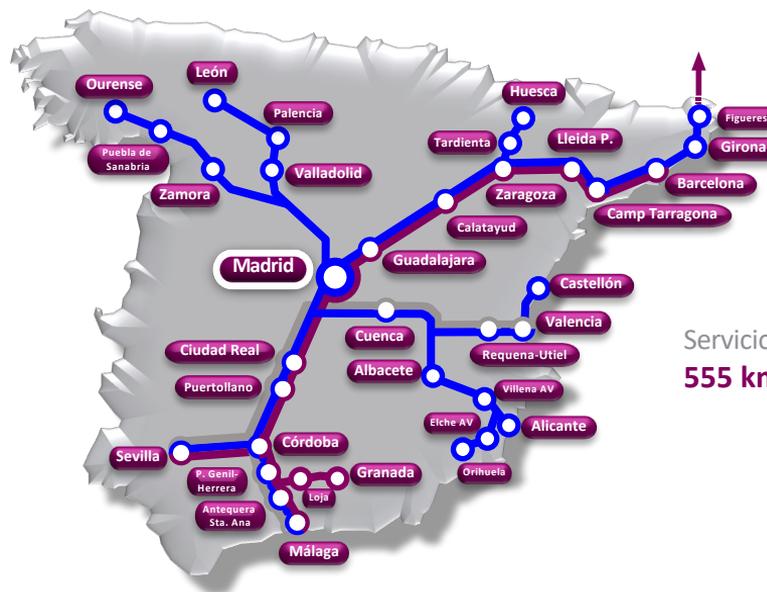


Servicios Comerciales



- Transporte ferroviario no subvencionado por el Estado.
- Operan en competencia con otros medios de transporte, o con otros operadores ferroviarios.
- Tienen libertad para la fijación de tarifas.
- Tienen libertad para la fijación de oferta.





Servicio medio:
555 km

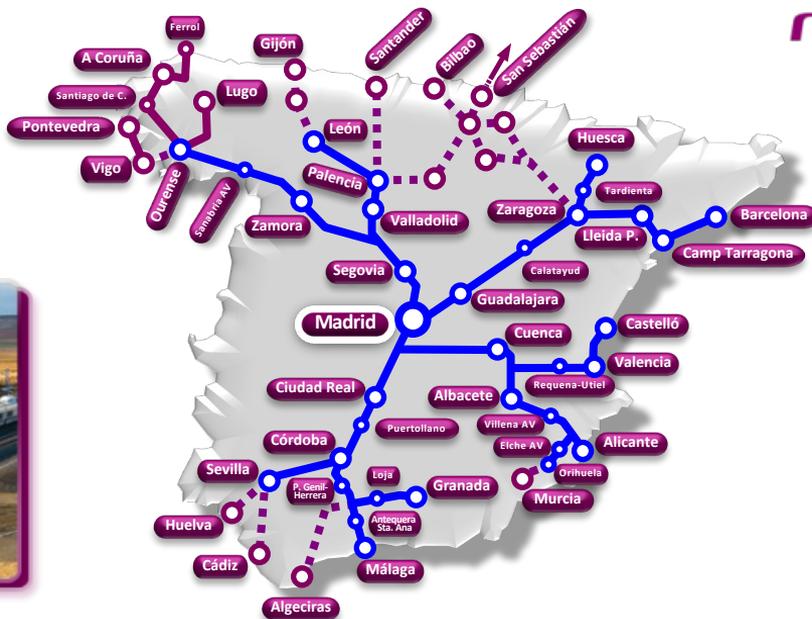
- Tres clases
- Alto nivel de servicio
- Precio de mercado
- Rentable
- Sin compensaciones del Gobierno

RESUMEN:

96 Composiciones operativas
172 Servicios diarios
66.090 Oferta de plazas diarias

○ - - ○ *Líneas Convencionales*
○ — ○ *Líneas de Alta Velocidad*

Servicio Medio: 570 km km (354 mi)



- Los servicios de Doble Ancho extienden los beneficios de las líneas de Alta Velocidad a la red convencional
- Dos clases
- Servicio completo
- Precio de mercado
- Globalmente rentable

RESUMEN:

- 72 Composiciones operativas
- 80 Servicios diarios
- 22.618 Oferta de plazas diarias

renfe

AVLO: Nuevo servicio de alta velocidad "low cost" de Renfe

renfe
avlo



Avlo es el nuevo servicio de alta velocidad "low cost" de Renfe, que opera en la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona. Y desde el 21 de febrero de 2022, Avlo también presta servicio entre Madrid y Valencia.

El tiempo de viaje es el mismo que el del tren AVE.





Elementos dados o puntos de partida.

- Infraestructura y material.
- Material \neq producto.

Elementos primarios.

- Tiempo de viaje.
- Frecuencia.
- Precio.

Elementos secundarios.

- Seguridad.
- Puntualidad, fiabilidad.
- Confort, habitabilidad.
- Servicios básicos y complementarios.
- Conectividad, intermodalidad.

Demanda en una relación ferroviaria → Cantidad total del producto ofrecido por la empresa que es adquirida por los individuos que forman el mercado objetivo, es decir, por los compradores a quienes va dirigida la oferta.

Generación de la demanda → “tamaño de la tarta”.

- Variables socioeconómicas.
- Oferta de transporte.

Componentes de la demanda → “ingredientes de la tarta”.

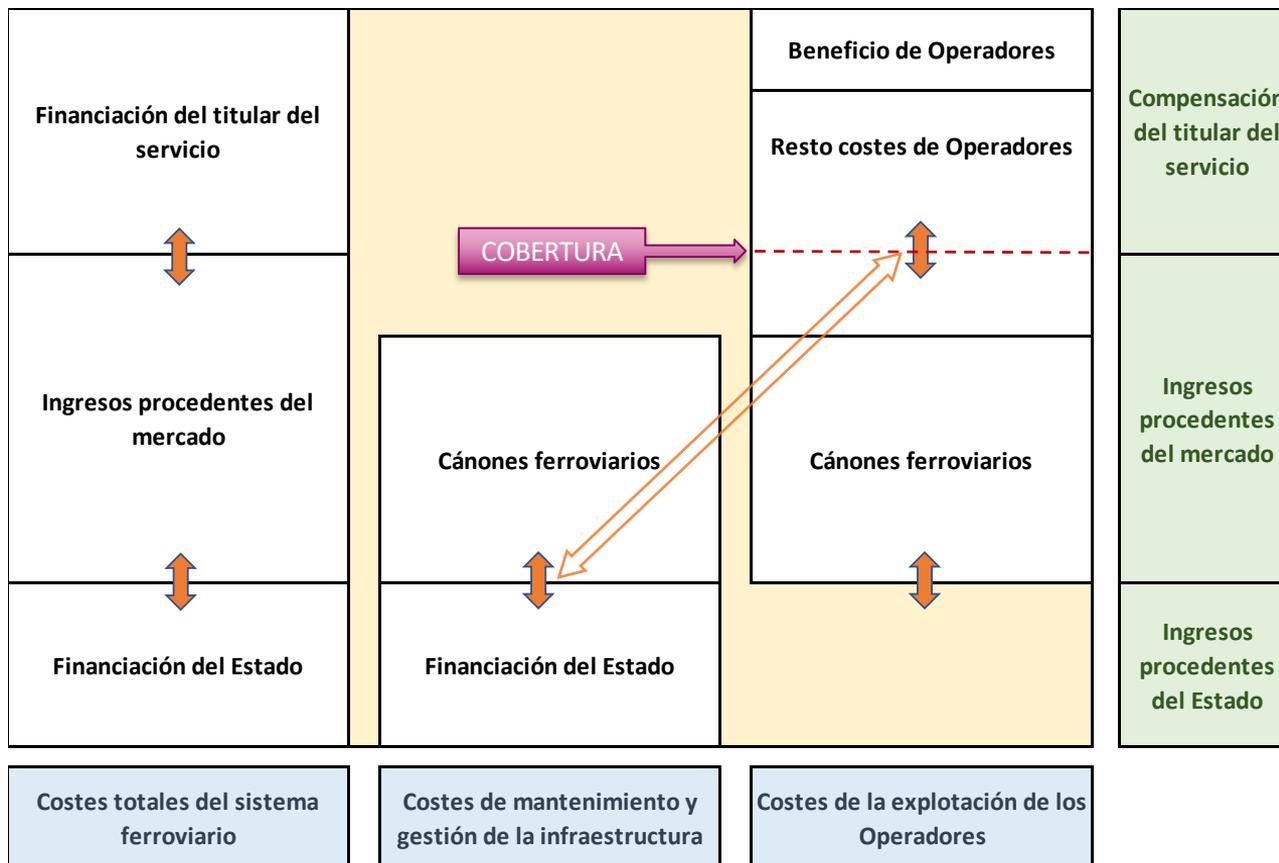
- Cuantificación: volumen de viajes.
- Estacionalidad.
- Localización espacial (orígenes-destinos).

Variabilidad de la demanda → “cambios en el tamaño de la tarta”:

- PIB, empleo.
- Demanda inducida.
- Incremento cadenciado (*ramp up*).
- Factores controlables por la empresa → Marketing mix.

Existe una gran diferencia en la gestión de Servicios Públicos y Servicios Comerciales, derivada de las diferentes palancas de gestión que disponen.

		Servicio Público	Servicio Comercial	Observaciones
Gestión de la Oferta	Frecuencias			En el caso de Servicio Público, el número de frecuencias va definido en el contrato de prestación de servicios.
	Km*Tren			En el caso de Servicio Público, los Km*tren van definidos en el contrato de prestación de servicios.
	Plazas Oferta			Puede existir gestión, dependiendo del tipo de Servicio Público. En Servicios Comerciales, oferta libre, en función de las necesidades del mercado.
	Gestión Operación			Dimensionamiento para gestionar la Operación en condiciones óptimas: trenes, maquinistas, interventores, etc.
Gestión de la Demanda	Tarifas			En el caso de Servicio Público, las tarifas están reguladas. En Servicios Comerciales, existe flexibilidad (Revenue Management).
	Diseño de Producto			En el caso de Servicio Público, los servicios básicos están definidos en el contrato de prestación del servicio. En Servicios Comerciales, el Operador diseña los servicios básicos y complementarios según los requerimientos del mercado.
	Otros ingresos			En ambos casos, se pueden gestionar otros ingresos: locales comerciales en estaciones, venta de otros servicios, etc.
	Marketing			En el caso de Servicio Público, el número de frecuencias va definido en el contrato de prestación de servicios.





LIGADOS A LOS INGRESOS

- Sistemas de venta
- Comisiones de venta
- Comisiones bancarias

LIGADOS AL VIAJERO

- Cánones de viajeros
- Asistencia al viajero

LIGADOS AL DISEÑO DE PRODUCTO

- Servicios a bordo
- Servicios en tierra

LIGADOS A LA CIRCULACIÓN

- Conducción
- Intervención
- Energía de tracción
- Canon de uso de infra
- Mantenimiento y limpieza trenes

LIGADOS A LAS ESTACIONES E INSTALAC.

- Mantenimiento de instalaciones
- Seguridad
- Personal de Estaciones
- Energía UDT

LIGADOS AL ACTIVO OPERATIVO

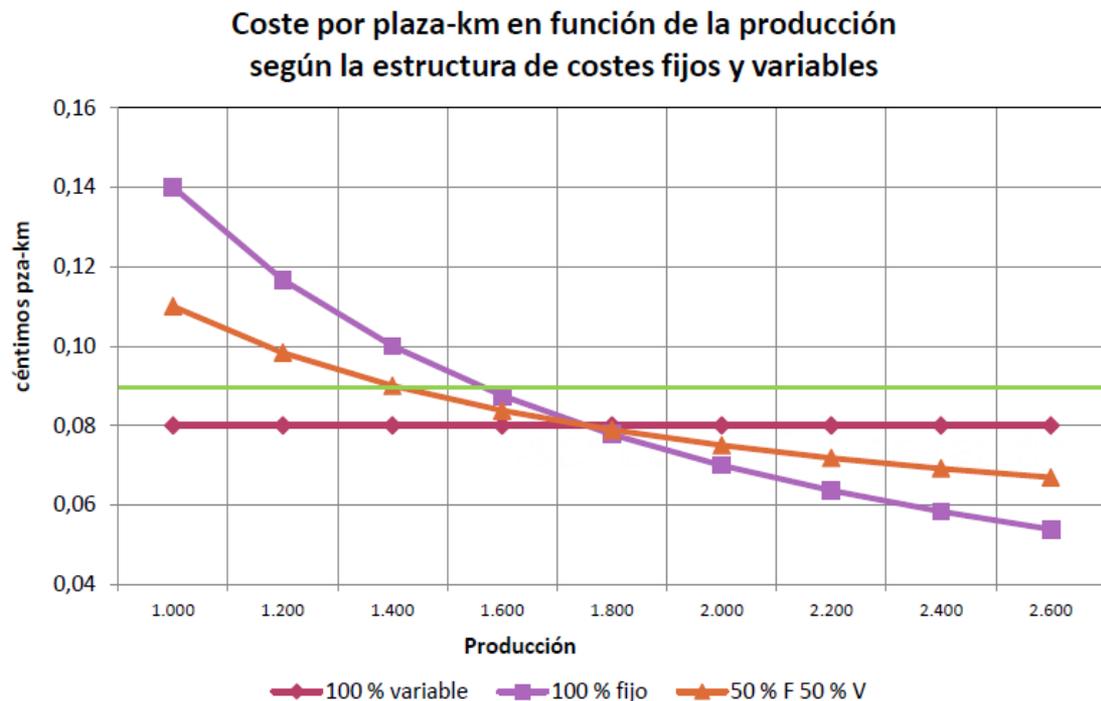
- Amortización material rodante
- Financieros material rodante

GASTOS INDIRECTOS Y DE ESTRUCTURA

- Sistemas de información
- Gastos indirectos
- Gastos generales
- Otros

COSTES VARIABLES

COSTES FIJOS



Cuanto mayor es el volumen de costes fijos, mayor es la pendiente de la curva de los costes en función de la producción (apalancamiento de costes fijos).

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

(En millones de Euros)

CIERRE 2019

2019

INGRESOS

Títulos de Transporte (3)	2.308,99
Servicio Público	797,62
Servicio Comercial	1.511,37
Convenios Específicos CC.AA.	35,78
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.168,76
Ingresos Varios	85,53

TOTAL INGRESOS 3.599,06

GASTOS

Personal	641,53
Energía de tracción	241,25
Cánones (2)	1.255,64
Servicios Adif	8,99
Servicios Intragrupo	648,97
Mantenimiento de Material (sin Intragrupo)	34,48
Servicios a Bordo	70,06
Resto de Servicios	240,8

TOTAL GASTOS 3.141,71

RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA) 457,35

Amortizaciones y retiros del inmovilizado	324,38
---	--------

RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT) 132,97

Ingresos Financieros	1,77
Gastos Financieros	36,77
Resultado Financiero	-35
Resultado de Ejercicios Anteriores	19,49
Resultados Excepcionales	8,86

RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS 126,32

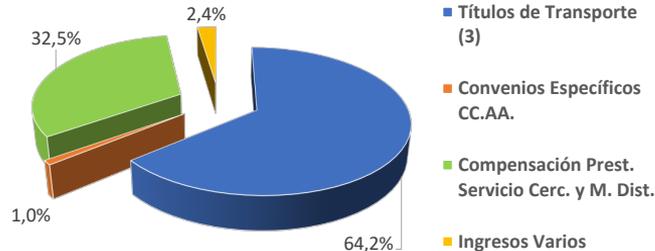
Impuesto sobre Beneficios	21,86
---------------------------	-------

RESULTADO 104,46

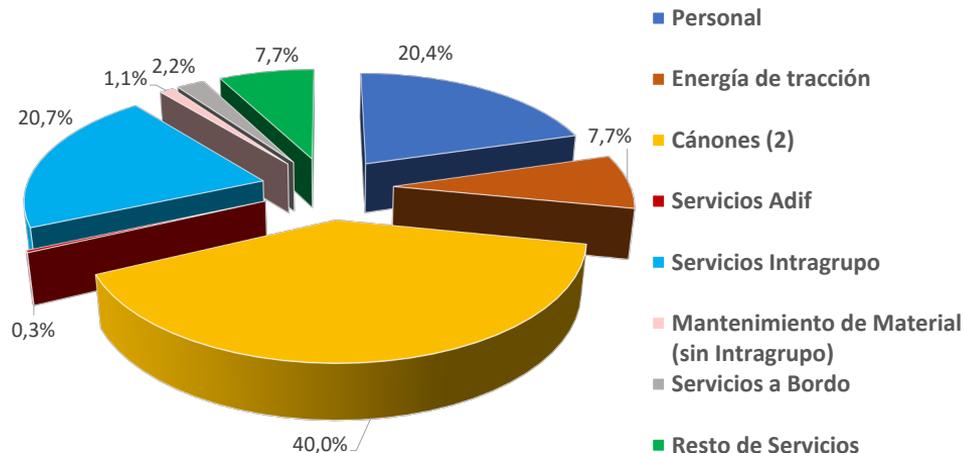
(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Fa

(2) 88% Canon Infraestructura y 12% Canon Estaciones.

(3) Incluye viajes de servicio Intragrupo por importe de 1,6 millones de €.



Distribución de ingresos y estructura de costes por naturaleza.



El Operador necesita conocer la rentabilidad del negocio en sus diferentes ámbitos de gestión, para lo que resulta imprescindible una **contabilidad analítica**, obtenida desde la contabilidad financiera.

PRINCIPALES RATIOS DE TIPO ECONÓMICO:

- Ingreso medio: $\text{Ingresos de tráfico} / \text{Viajeros}$
- Percepción media: $\text{Ingresos de tráfico} / \text{Vkm}$
- Ocupación: $\text{Viajeros} / \text{Plazas}$
- Aprovechamiento: $\text{Viajeros-km} / \text{Pza-km}$
- Coste por plaza-km: $\text{Costes totales} / \text{pza-km}$
- Coste marginal por plaza-km: $\text{Costes variables} / \text{plazas-km}$

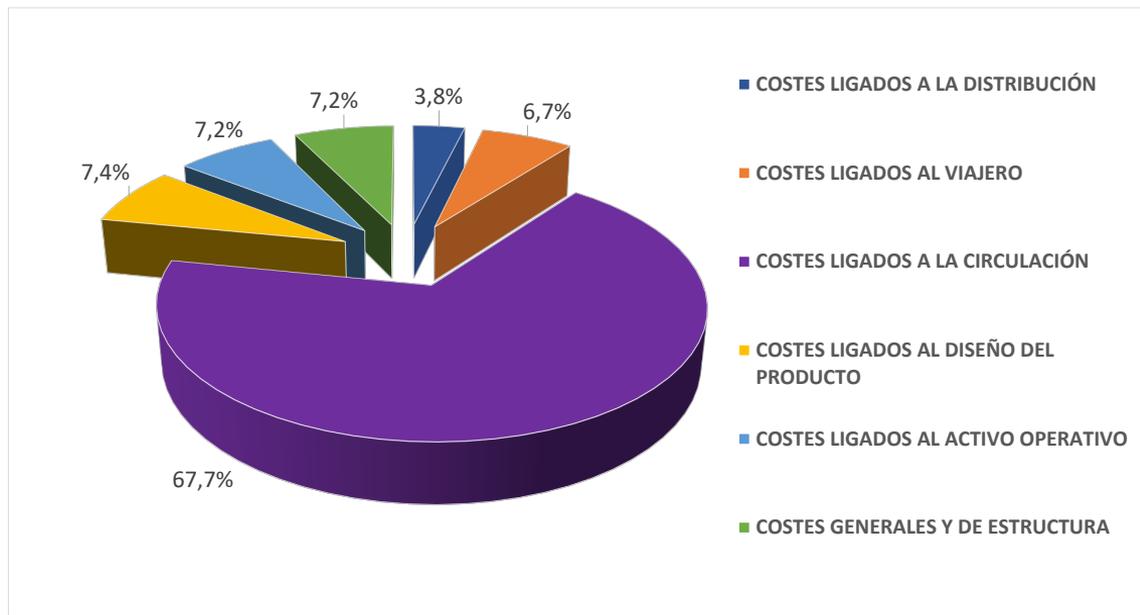
PRINCIPALES RATIOS PRODUCTIVIDAD/RECURSOS:

- Km por tren
- Minutos conducción por maquinista
- Km por maquinista

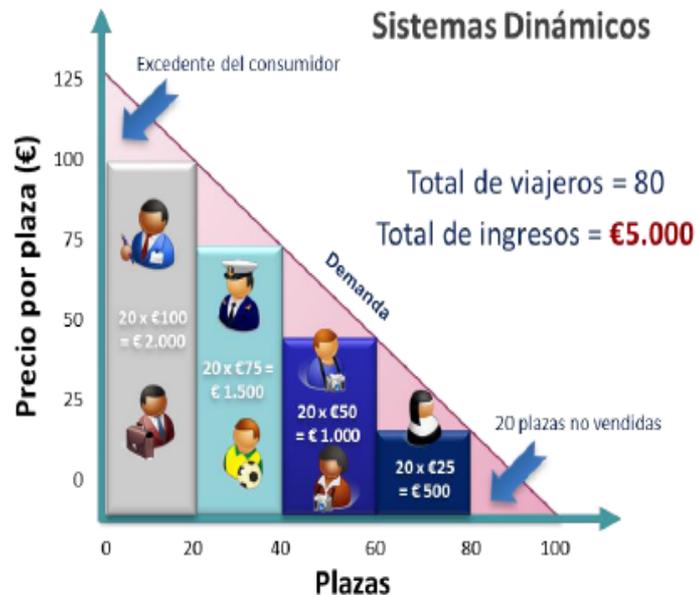
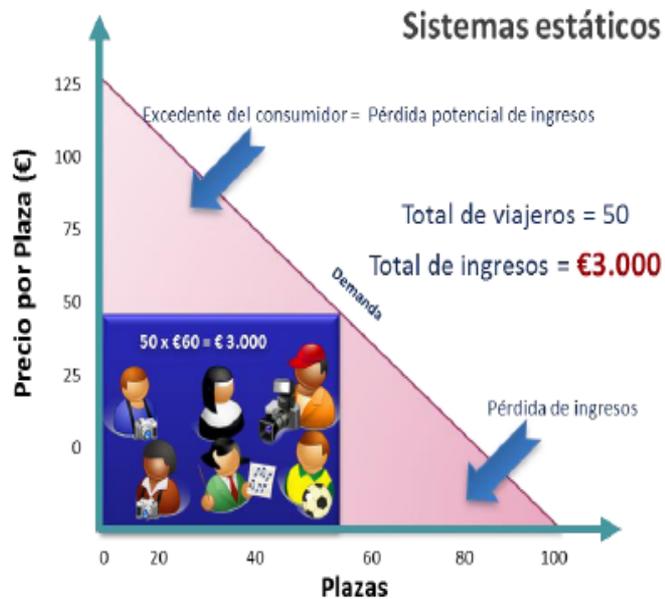
Año 2019

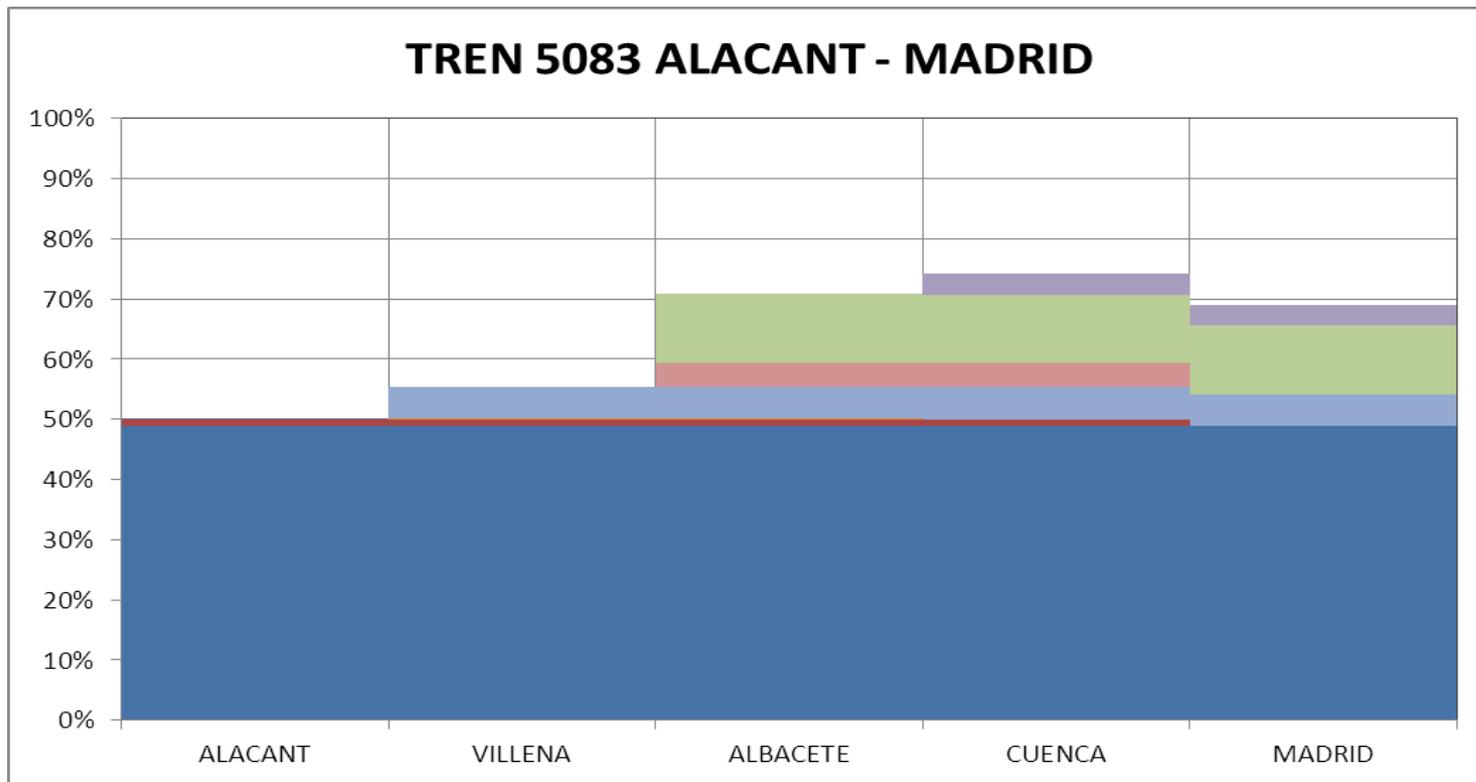
CUENTA EXPLORACIÓN (Millones de €)

	SERVICIOS COMERCIALES	
INGRESOS PROPIOS	1.550,45	96,8%
Ingresos títulos transporte	1.511,37	
Otros Ingresos Comerciales	39,08	
Ingresos Compensación Interna	51,26	3,2%
TOTAL INGRESOS	1.601,71	100,0%
COSTES LIGADOS A LA DISTRIBUCIÓN	55,96	3,8%
COSTES LIGADOS AL VIAJERO	99,48	6,7%
COSTES LIGADOS A LA CIRCULACIÓN	1.008,16	67,7%
-Conducción	79,49	
-Intervención	43,34	
-Mantenimiento de Material Rodante	282,30	
-Energía de Tracción	105,50	
-Otros costes de Operación	20,56	
-Canon uso Infraestructuras. Artículo 1	460,54	
-Canon uso Est. y otras Inst Ferr. Artículo 2	16,43	
COSTES LIGADOS AL DISEÑO DEL PRODUCTO	110,66	7,4%
-Servicios en Tierra	22,66	
-Servicios a Bordo en Trenes	88,00	
COSTES LIGADOS AL ACTIVO OPERATIVO	107,69	7,2%
-Inmovilizado (Material Rodante)	107,69	
TOTAL COSTES DIRECTOS	1.371,70	92,1%
COSTES GENERALES Y DE ESTRUCTURA	107,83	7,2%
TOTAL COSTES INDIRECTOS	107,83	7,2%
TOTAL COSTES DE EXPLOTACIÓN	1.489,78	100,0%
MARGEN VARIABLE EXPLOTACIÓN	418,68	
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (Ejerc anter y Excep)	111,93	
Cobertura al Resultado (%) Explotación	107,5%	



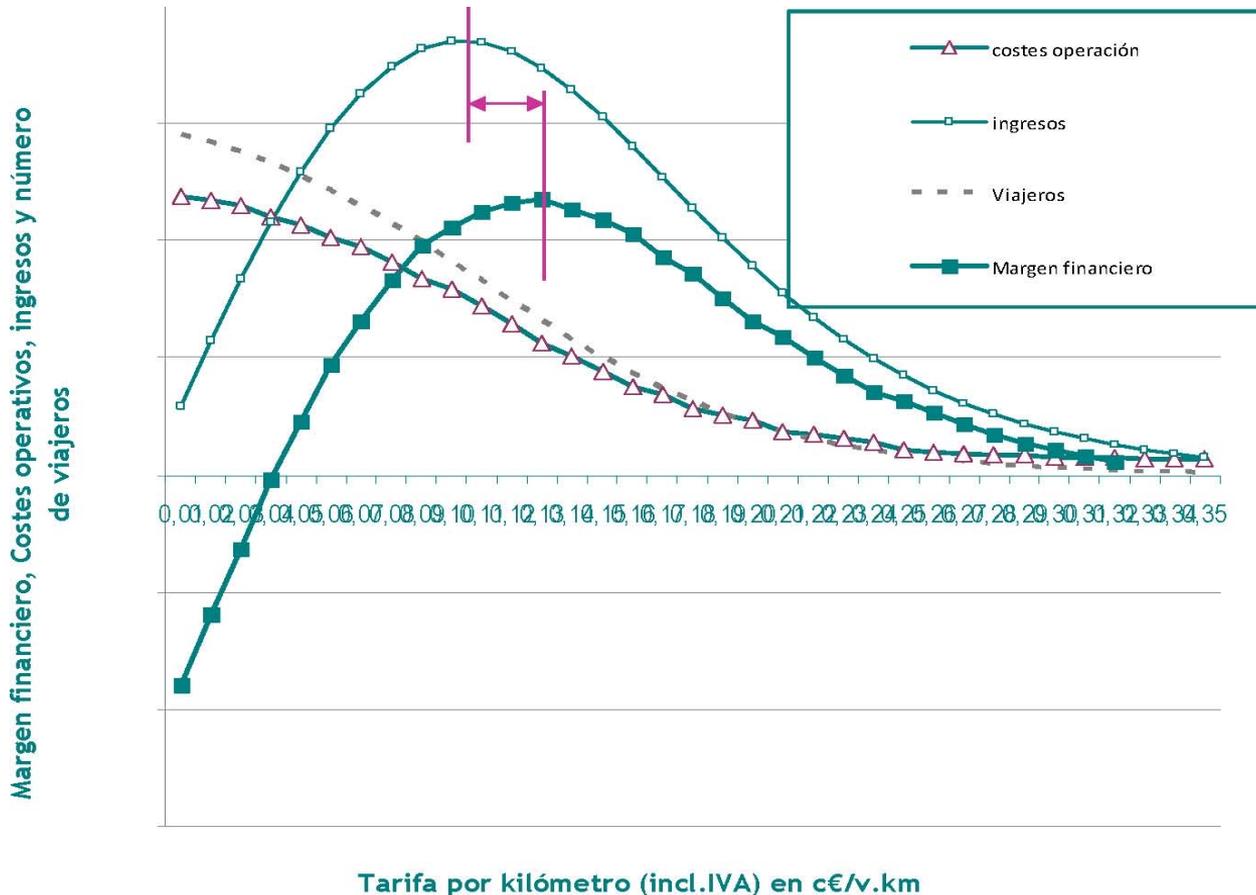
Precios estáticos *versus* Precios dinámicos.





Objetivo del diseño de la oferta en una relación ferroviaria → maximizar el beneficio:

- Económico.
- Social.





Gracias por su atención