

Trabajo Fin de Grado

El sector de equipos y componentes de
automoción en Aragón. Perfil y
características en el periodo 2013-2016

Autor

Carlos Lafuente Solanas

Director/es

Yolanda Fuertes Callén

Beatriz Cuellar Fernández

Facultad de economía y empresa

2018

RESUMEN: El presente trabajo gira en torno a dos temas. Por un lado, los factores principales que han permitido que el sector de equipos y componentes de la automoción en Aragón haya tenido una recuperación exitosa en el periodo posterior a la crisis económica. Por otro lado, las líneas estratégicas a seguir por el sector para seguir siendo uno de los sectores más importantes y que más aporta a la economía española.

Considerando estas dos cuestiones de interés, el objetivo principal de este trabajo es analizar cómo se han comportado, en términos de tendencia, las empresas aragonesas pertenecientes al sector de los componentes de automóvil, de manera que podamos determinar su evolución y su perfil económico-financiero durante el periodo más reciente de la salida de la crisis de 2008.

Para ello, se identifican las empresas aragonesas pertenecientes al sector y se realiza una comparación de su desarrollo con el del resto de empresas nacionales del mismo sector, para acercarnos a comprender cómo han evolucionado las empresas durante estos años de incertidumbre financiera. Posteriormente, se analizan las líneas estratégicas a seguir por el sector para que contribuyan más aún a su fortalecimiento y se pueda seguir sustentando su crecimiento económico y social.

ABSTRACT: Two topics are addressed in the present work. On the one hand, the main factors that have allowed the successful recovery of the automotive equipment and components industry during the period following the economic crisis. On the other hand, the strategic lines that should be followed by this industry in order to continue being one of the most important ones in Spain, and that contribute the most to the country's economy.

Taking into account these two matters of interest, the main objective of this work is to analyze, in terms of trend, the Aragonese automotive equipment and components companies' behavior, in order to determine their evolution and their economic and financial profile during the recent recovery period following the 2008 crisis.

For this purpose, the Aragonese automotive equipment and components companies have been identified, and their development has been compared with that of the rest of the country, so as to approach the understanding of how these companies have evolved during these years of financial uncertainty. Then, the strategic lines that should be followed by this industry -if it wants to continue to strengthen itself even more and sustain its economic and social growth-, have been analyzed.

Índice de contenido

1.	Introducción, objetivo y motivación del estudio	1
2.	El sector de la automoción y el subsector de fabricación de componentes	3
3.	Perfil del sector de componentes de automoción en Aragón	6
3.1	Localización	6
3.2	Forma jurídica	7
3.3	Edad.....	8
3.4	Pertenencia a grupo empresarial	8
3.5	Tamaño.....	9
4.	Perfil económico-financiero del sector en el periodo 2013-2016	10
4.1	Estructura económica y estructura financiera	10
4.1.1	Estructura económica	10
4.1.2	Estructura financiera	12
4.2	Situación financiera a corto plazo o análisis de liquidez.....	14
4.3	Situación financiera a largo plazo	16
4.4	Componentes del resultado	18
4.5	Análisis económico	19
4.5.1	Rentabilidad económica	19
4.5.2	Rentabilidad financiera	22
4.6	Análisis de la productividad y del valor añadido	22
4.6.1	Indicadores de productividad	23
4.6.2	Indicadores del valor añadido.....	25
5.	Líneas de estrategia del sector de fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor	26
6.	Conclusiones	30
	Bibliografía	33

1. Introducción, objetivo y motivación del estudio

La gran crisis económica de 2008 se desató debido al colapso de la burbuja inmobiliaria en Estados Unidos. Las repercusiones de la crisis se manifestaron de manera extrema en el sector financiero con la caída de Lehman Brothers causando otros fenómenos económicos como una crisis alimentaria global.

La económica mundial entro en recesión y el comercio y el PIB se redujeron donde varios sectores se vieron inmediatamente afectados y muchas empresas cayeron en bancarrota. Afectó a la mayoría de los sectores, pero dentro de la industria automovilística, hubo una caída fuerte de la demanda y por lo tanto de la producción, lo que dio lugar a una gran disminución de las ventas. También tuvo influencia el encarecimiento en el precio del combustible.

En Europa, se vieron muy afectados Francia, Reino Unido, Italia y España, en contraste con la buena evolución alemana. En el resto del mundo, Estados Unidos se vio muy afectada arrastrando con ella a Canadá, y en Asia, Japón fue duramente golpeado, al contrario que Corea, donde hubo una reacción más favorable.

El sector de la automoción de fabricación de vehículos, desde que empezó la gran crisis económica, solamente logró mejorar sus ventas en 2010 debido al potente plan de ayudas públicas a la compra de coches¹. Las empresas con mayor innovación y desarrollo en sus productos, salieron reforzadas aumentando su cuota de mercado, como la industria alemana, que tuvo una recuperación más rápida que el resto.

Para el subsector de los componentes, que va ligado al sector de fabricación de vehículos, la caída en la facturación acumulada en el periodo de la crisis ha sido ligeramente inferior a la de todo el sector de fabricación debido a que estas empresas de componentes dependen en gran medida de las empresas tecnológicas, las cuales, durante la crisis, fueron tercer sector con mayor inversión detrás del farmacéutico y el del hardware tecnológico².

El objetivo principal de este estudio es analizar el perfil económico financiero de las empresas aragonesas pertenecientes al sector de fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor en el periodo más reciente de salida de la

¹ Datos extraídos del periódico El País.

² Datos extraídos del informe de CCOO sobre la situación del automóvil.

crisis económica de 2008 y realizar una comparación de la evolución de las empresas nacionales del mismo sector para lograr saber la tendencia que ha tenido el sector aragonés y el nacional después de la gran crisis económica, y así poder saber y entender la situación, evolución, impacto y reacción de las empresas aragonesas en comparación con las del resto de España.

Como complemento y conclusión del estudio, se analizarán las líneas estratégicas futuras de actuación marcadas para el sector con el fin de seguir manteniendo su competitividad a nivel mundial y seguir su recuperación. Estas estrategias se centran en las nuevas tecnologías que marcarán la diferenciación en productos y la satisfacción de las preferencias de los consumidores en el medio y largo plazo.

Detrás de este estudio hay una motivación personal debido a que actualmente trabajo en la empresa aragonesa más antigua del sector de fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos, con el que me gustaría conocer los factores que han hecho que el sector aragonés y la empresa en particular, se hayan recuperado después de una gran crisis económica, además de recalcar las futuras líneas de estrategia a seguir por el sector, y, por tanto, saber a lo que me voy a enfrentar en un futuro.

La estructura del estudio analizado está compuesta por los siguientes apartados; 1: Introducción, objetivo del estudio y motivación, 2: El sector de la automoción y el subsector de fabricación de componentes, 3: Perfil del sector de componentes de automoción en Aragón, 4: Perfil económico-financiero del sector en el periodo 2013-2016, 5: Líneas de estrategia del sector de fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor, 6: Conclusiones.

2. El sector de la automoción y el subsector de fabricación de componentes

La automoción es un sector estratégico de la economía española y se ha convertido en uno de los pilares fundamentales de su industria, alcanzando el podio europeo de la competitividad en el sector en los últimos años. La industria del motor en España está catalogada como la tercera más eficaz y moderna del continente, solo superada por Alemania y Reino Unido.

La industria se remonta a los primeros años del siglo XX, su desarrollo fue lento, pero antes de 1936³ ya había alcanzado un tamaño significativo y estaba en proceso de expansión y modernización con marcas líderes como Hispano Suiza. La Guerra Civil y la política industrial de la inmediata postguerra frenaron el proceso de expansión, pero en los años cincuenta, el sector progresó rápidamente coincidiendo con el despegue de la industria del automóvil donde con la creación de Seat y FASA-Renault, se promovió el desarrollo de la industria de proveedores y fabricantes de componentes, al igual que la producción en masa de vehículos, donde acudieron grandes multinacionales a instalarse en territorio nacional y se pasó de fabricar 630 vehículos en 1950, a fabricar 80000 en 1961 y a 695.000 en 1972.

Estas cifras de la gran burbuja automovilística señalan que en los últimos treinta años la industria automovilística española, además de afianzar su crecimiento en los cincuenta, se ha adaptado al marco altamente competitivo de la Unión Europea y al entorno de globalización que nos rodea, convirtiéndose así en una de las grandes productoras mundiales.

Así, la industria del automóvil ha vivido tres revoluciones industriales, el Fordismo, que revoluciona el sistema de producción artesana a una producción en cadena (producción y masa). Luego apareció General Motors, que se basó en la producción en masa diferenciada por cliente y finalmente el Toyotismos, un sistema de producción flexible ajustado a la demanda

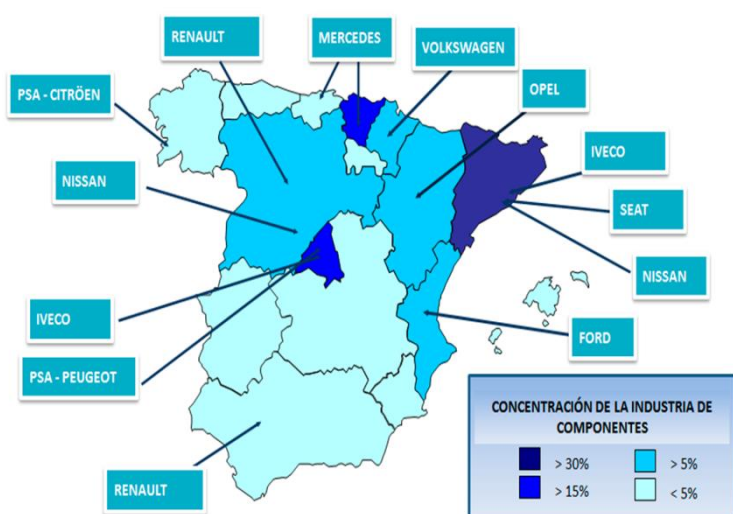
Actualmente, el sector de la automoción en España está constituido por dos subsectores; fabricación de vehículos a motor y fabricación de equipos y componentes para la automoción.

³ Datos extraídos de SERNAUTO

En España se encuentran 17 plantas de producción de vehículos y 699⁴ empresas de fabricación de componentes, ocupa el segundo puesto en producción de vehículos en Europa y el octavo en el mundo, siendo el primer productor europeo de vehículos industriales, donde la mayoría de la producción se exporta a más de 130 países. El sector representa actualmente el 8,6 % del PIB de la economía española en el año 2016 y el 19 % de las exportaciones españolas. Además, el sector genera 212.000 empleos directos, según el ICEX (Instituto Español de Comercio Exterior).

El sector de la fabricación de vehículos lleva 4 años de crecimiento, desde 2012, el incremento de la cifra de negocios ha sido del 45% con una facturación de más de

34.000⁵ millones de euros, de los que el 60 %, corresponden a exportaciones. Uno de los factores clave del éxito y la competitividad del sector son las 699 empresas de la fabricación de componentes, que garantizan el servicio y suministro a las plantas productoras de vehículos.



Estas empresas han sabido obtener gran prestigio por la calidad de sus productos y por haberse situado geográficamente cerca de las plantas de producción de automóviles dando servicio rápido y adecuado a las necesidades que el sector exige.

En cuanto al impacto de la crisis económica en el sector, iniciada en 2007, está íntimamente ligada al sector de fabricación de vehículos, donde se produjo un descenso considerable en las matriculaciones y fabricación de vehículos con lo que repercutió en cierres de pequeñas empresas y regulaciones laborales en las empresas productoras de componentes. Este sector ha sabido salir de la crisis económica adaptándose a las circunstancias, recuperando niveles previos a esta, manteniendo gran peso de la económica española y su actividad respecto al PIB.

⁴ Datos extraídos del periódico digital El Economista

⁵ Datos extraídos de SERNAUTO y de la base de datos SABI

El futuro de la automoción apunta hacia coches de mínimas y de cero emisiones, la llamada, revolución verde, que para ello es necesario un cambio hacia el nuevo modelo, una transición que radica en la innovación de las fábricas y en sus procesos productivos, apoyado por políticas industriales y legislativas adecuadas.

Se espera un compromiso de la industria con la eficiencia y la sostenibilidad, además de la contribución a las reducciones de emisiones de CO₂, óxidos de nitrógeno y partículas.

En cuanto al subsector de fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor, está compuesto de las empresas que abastecen los componentes que luego constituyen el vehículo automóvil. Teniendo en cuenta que un vehículo puede llegar a tener más de 7000 componentes, las empresas productoras de vehículos deciden subcontratar los suministros de los componentes en vez de fabricarlos por sí mismo por las siguientes razones:

1. Empresas son auténticas especialistas en alta tecnología (vr. gr. Electrónica)⁶
2. Existen especialidades por sí mismo (neumáticos)
3. Existen especialidades por su bajo coste de fabricación
4. Existen especialidades por su aspecto de seguridad (cigüeñales, dirección, etc.)

La tendencia que se ha seguido es fomentar la existencia de este tipo de empresas para evitar que las grandes factorías fabriquen los automóviles con todos sus componentes importados. También ha influido mucho en su desarrollo el nivel de precios bajos, que, desde una perspectiva de sociedad, las empresas del subsector, representan la posibilidad de asimilar la nueva tecnología que aportan las especificaciones técnicas para la fabricación, suministradas por firmas con un gran desarrollo tecnológico.

En España, para los datos de producción y empleo para los componentes, el crecimiento ha sido continuo (7% anual acumulado), hasta la llegada de la crisis hemos ocupado el tercer puesto a nivel de producción y ha existido un importante déficit comercial debido a la demanda creciente. Actualmente, esas cifras de producción, empleo y déficit han caído espectacularmente en los años de la gran crisis económica.

⁶ Datos obtenidos de technoindustria

3. Perfil del sector de componentes de automoción en Aragón

La muestra analizada en el estudio está constituida por todas las empresas activas pertenecientes al sector de fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor, clasificadas en la categoría 2932 según la clasificación nacional de actividades económicas CNAE Rev.2 2009. Para el análisis de la muestra he utilizado la base de datos SABI, seleccionando los años más recientes; 2013-2016, coincidentes con los años de recuperación del periodo de crisis económica. La muestra global está formada por un total de 699 empresas, correspondientes a las empresas del sector en el ámbito nacional, de las cuales, 55 son empresas localizadas en Aragón.

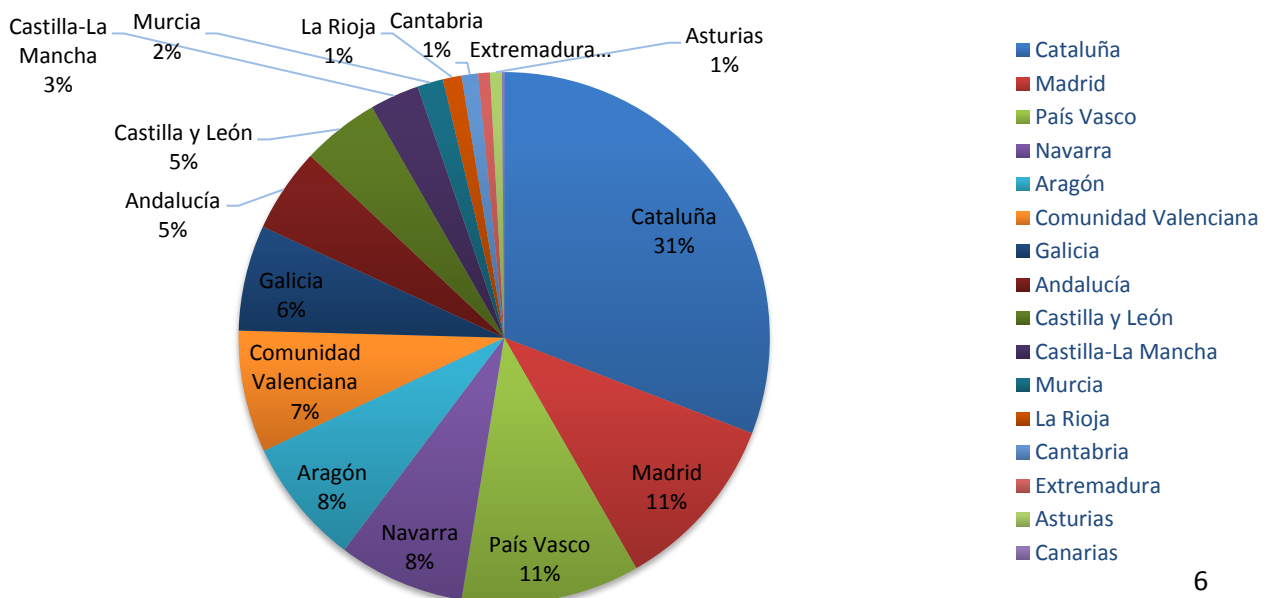
A continuación, vamos a mostrar las diferentes características de la muestra analizada, localización por comunidades autónomas, forma jurídica, pertenencia a un grupo empresarial, antigüedad de la muestra además del tamaño medio de las empresas, calculado según el total del activo, el importe de la cifra de negocios y el número de empleados.

Posteriormente, siguiendo con el objetivo del estudio, llevaremos a cabo un análisis económico financiero de la evolución del sector en el ámbito aragonés comparado con el sector a nivel nacional.

3.1 Localización

En el gráfico se puede ver la proporción de empresas repartidas según comunidades autónomas, donde Cataluña, Madrid y País Vasco representan un 53 % de la muestra.

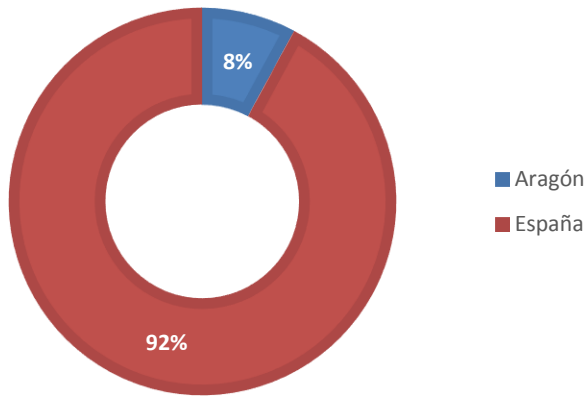
Gráfico 1: Localización por comunidad autónoma



Fuente: Elaboración propia

Una vez vista la proporción de empresas activas por comunidad autónoma, nos interesa mostrar la proporción de la muestra aragonesa respecto al total de empresas. Mediante este gráfico podremos apreciar lo que representa la muestra de Aragón.

Gráfico 2: Proporción de la muestra aragonesa respecto a la muestra nacional



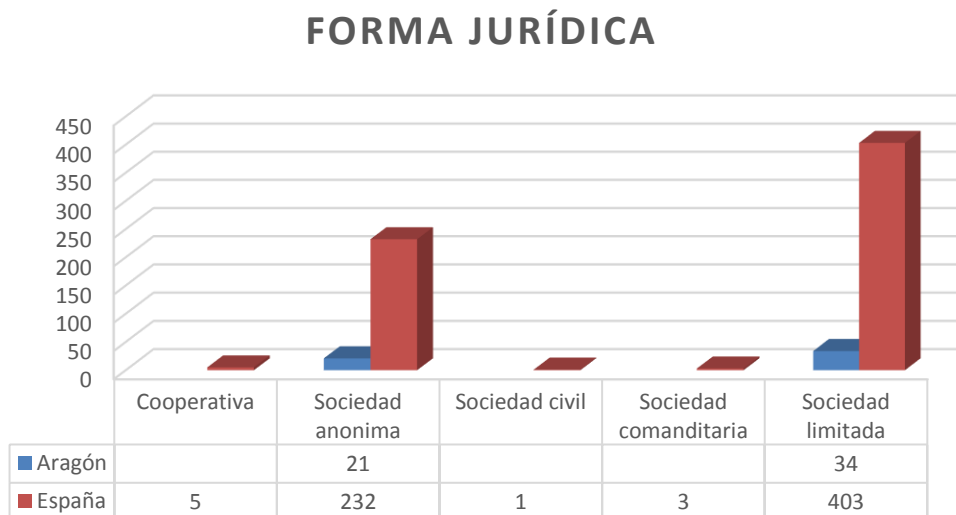
Fuente: Elaboración propia

Del total de la muestra, 55 empresas pertenecen a comunidad autónoma de Aragón y el resto, 645, pertenecen al resto de España, donde, como hemos comentado anteriormente, las que más proporción representan son las comunidades autónomas de Cataluña con 214 y Madrid y País Vasco con 75 cada una⁷.

3.2 Forma jurídica

La forma jurídica que predomina en la muestra analizada en España y Aragón es la de sociedad limitada y sociedad anónima pero también nos encontramos, un pequeño número de empresas con forma jurídica de cooperativa, sociedad civil y sociedad comanditaria. Este es un pequeño resumen del reparto de la muestra según el tipo de forma jurídica

Gráfico 3: Forma jurídica según tipo de sociedad



Fuente: Elaboración propia

3.3 Edad

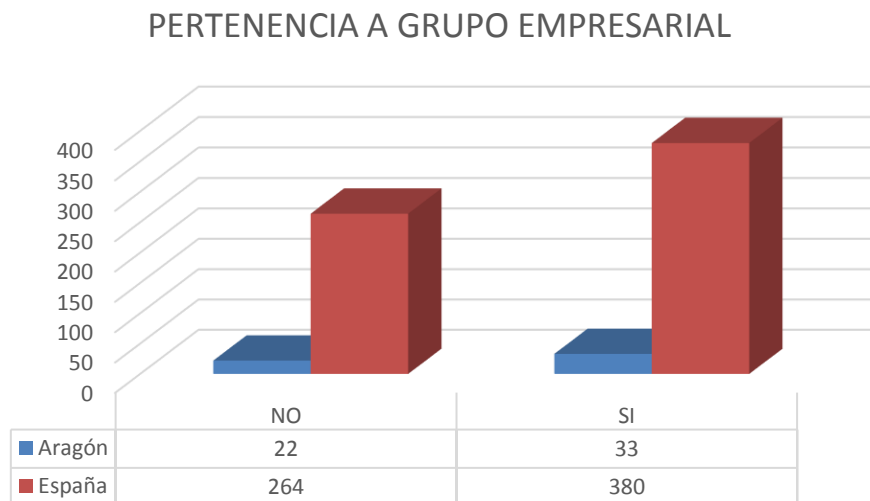
Respecto a la antigüedad de la muestra analizada, de las 699 empresas, la media de edad de las empresas españolas es 25,7 años, mientras que la media de edad las empresas del sector en Aragón son ligeramente superior, 26 años. Por lo tanto, el sector en media está compuesto por empresas maduras y asentadas.

En cuanto a las más antiguas, con 77 años de antigüedad está Manufacturas GES S.A, perteneciente a la muestra nacional, mientras que Valeo Térmico SAU, con 55 años, es la más antigua de la muestra aragonesa.

3.4 Pertenencia a grupo empresarial

En cuanto a la pertenencia a un grupo empresarial, como podemos ver en la siguiente tabla, 413 empresas, pertenecen a grupos empresariales, lo que supone un 67% de la muestra, de las cuales, ninguna de ellas cotiza en bolsa como empresa. La mayoría de los grupos empresariales sí que cotizan en sus respectivos países de origen.

Gráfico 4: Pertenencia a grupo empresarial según localización



Fuente: Elaboración propia

3.5 Tamaño

Para representar el tamaño de la muestra analizada se han seleccionado 3 variables, el total del activo, la cifra de negocios y el número de empleados. Se han calculado los valores medios y se ha comparado con otros años. En la primera tabla se puede ver el tamaño medio del total de la muestra de España:

Tabla 1: Tamaño medio de la muestra nacional (miles de euros)

TAMAÑO E^a	2016	2015	2014	2013	Media
Activo	14.346	18.061	18.058	17.852	17.079
Ventas	27.337	27.645	25.508	23.620	26.028
Empleados	101	109	105	98	103

Fuente: Elaboración propia

En el último año, se aprecia una progresión ascendente en la cifra de negocios mientras que se reduce el valor del activo y el número de empleados utilizados. En la siguiente tabla, se puede ver, el tamaño medio del sector de la comunidad autónoma de Aragón.

Tabla 2: Tamaño medio de la muestra aragonesa (miles de euros)

TAMAÑO E^a	2016	2015	2014	2013	Media
Activo	12.494	11.795	10.152	8.946	10.847
Ventas	22.217	20.073	16.961	15.140	18.598
Empleados	113	94	82	81	93

Fuente: Elaboración propia

Comparando el valor del activo de España respecto a Aragón, cada año hay menos diferencia de valor entre ambas muestras, situándose actualmente en un 15% de diferencia frente al 100% del año 2013. Respecto a la media del periodo, el valor del activo de la muestra aragonesa es un 57% menos que la nacional.

Ocurre lo mismo con las ventas, se aprecia la misma tendencia descendente en la diferencia de valor entre ambas muestras, situándose actualmente en un 23%, frente al 56% de 2013. En el periodo analizado, la media total indica que la muestra nacional tiene un 40% más de valor de ventas que la aragonesa.

Respecto número de empleados, se observa una tendencia creciente para ambas muestras, exceptuando el último año de la muestra española que ha tenido una caída de 8 empleados de media. En cuanto al periodo analizado, la muestra española es de mayor tamaño, con un 12% más de empleados que la aragonesa.

Como conclusión se puede destacar que el 70% de las empresas del sector se concentra en Cataluña, Madrid, País Vasco, Aragón y Navarra, donde predomina la forma jurídica de sociedad limitada y anónima, como cabe esperar. El sector está compuesto por empresas maduras y asentadas con una media de edad de 26 años y de las cuales, casi un 70% pertenece a un grupo empresarial.

4. Perfil económico-financiero del sector en el periodo 2013-2016

En este apartado incluimos el análisis de la situación general de las empresas analizadas en la muestra del estudio durante el periodo 2013-2016, que comprende los años de salida de la crisis económica, mostrando la evolución del sector de fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor en ese periodo. El análisis se lleva a cabo de forma comparada para el ámbito regional y nacional.

El análisis económico y financiero de una empresa aporta información muy útil para conocer los puntos fuertes y débiles, la eficacia de los dirigentes a la hora de predecir el futuro de la empresa y su valor de mercado, facilitando así la toma de decisiones económicas. La situación económico-financiera de las empresas se analiza a través de una serie de indicadores que sirven para conocer los distintos aspectos de interés en el análisis empresarial. En este trabajo, agrupamos los indicadores en seis áreas de análisis que se indican a continuación:

4.1 Estructura económica y estructura financiera

4.1.1 Estructura económica

El objetivo de la estructura económica se centra en el estudio de la composición de los activos para lo que estudiamos el peso relativo de la inversión a largo y corto plazo respecto al total, así como la composición de la inversión a corto plazo. Lo primordial es conocer la importancia relativa de los diferentes tipos de inversiones, y también analizar por separado la composición del activo corriente.

Tal y como puede observarse en la tabla, la composición del activo para ambas muestras, indica un reparto equitativo entre inversión a corto y a largo plazo, siendo ligeramente superior la inversión a largo plazo, sobre todo en la muestra aragonesa, un 5% mayor.

Tabla 3: Peso relativo de las principales partidas del activo (%)

	España				Aragon			
	2016	2015	2014	2013	2016	2015	2014	2013
Activo no Corriente	43,30	46,38	47,52	45,36	38,92	39,24	42,48	44,92
Activo Corriente	56,70	53,62	52,48	54,64	61,08	60,76	57,52	55,08
Existencias	11,02	10,77	10,52	9,54	12,55	13,44	14,61	13,88
Deudores	21,81	22,83	20,63	19,88	24,34	27,66	25,92	22,98
Otros activos líquidos	23,87	20,01	21,33	25,23	24,18	19,66	16,99	18,22
Activo Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Fuente: Elaboración propia

Se aprecia, conforme van pasando los años, una tendencia decreciente en el activo no corriente ya que disminuye su peso respecto al total del activo, muy destacada en la muestra aragonesa con una caída del 13%, contra un 5% de la muestra española en un periodo de cuatro años, lo que puede justificar que el sector aragonés tuvo una recuperación exitosa de la crisis y con el paso de los años se ha ido estabilizando la inversión en activos fijos, en comparación con la muestra española que fue más constante durante la salida de la crisis.

Como se aprecia en el siguiente gráfico, la muestra aragonesa presenta niveles de existencias y deudores por encima de la media española, aunque en los últimos años se ha estabilizado la diferencia. Todo lo contrario que ocurre con la partida de otros activos líquidos que contiene el disponible, lo que justificaría que las empresas aragonesas puedan presentar una menor liquidez que la media del sector en el ámbito nacional.

Gráfico 5: Evolución y comparación de la media de la composición del activo corriente



Fuente: Elaboración propia

4.1.2 Estructura financiera

Con la estructura financiera se pretende medir en que proporción la empresa se financia con recursos propios y con recursos ajenos, y si estos son en mayor medida a largo o a corto plazo. Es decir, se trata de analizar el peso relativo de las fuentes de financiación utilizadas por las empresas.

La siguiente tabla, muestra el peso relativo de cada partida sobre la financiación total en los 4 años que componen la muestra estudiada.

Tabla 4: Peso relativo de las principales partidas del pasivo (%)

	España				
	2016	2015	2014	2013	Media
PN / (PN + PT)	43%	39%	39%	38%	40%
PNC / (PN + PT)	11%	12%	13%	12%	12%
PC / (PN + PT)	45%	49%	47%	50%	48%
	Aragón				
	2016	2015	2014	2013	Media
PN / (PN + PT)	35%	39%	42%	42%	39%
PNC / (PN + PT)	16%	17%	20%	22%	19%
PC / (PN + PT)	50%	44%	38%	36%	42%

Fuente: Elaboración propia

Al analizar la estructura financiera se observa, que, la tendencia durante los últimos cuatro años indica que la financiación en mayor medida es ajena, alrededor del 60 % para ambas muestras, aunque en el último año, para la muestra de Aragón, la financiación ajena representa un 66 % mientras que España representa un 56 %. El elevado peso relativo de la deuda sobre la financiación empresarial es una característica habitual en las empresas de un sector tan competitivo y con tantas necesidades de inversión como es el del automóvil debido a que el peso del inmovilizado es notable sobre el total del activo.

Cabe destacar también que, en el último año, Aragón utiliza casi un 10% menos de recursos propios que la media del sector en España.

En la tabla 5, se puede observar que la mayor parte de esta financiación ajena, es a corto plazo, representando en términos medios el 80 % para la muestra de España y el 69 % para la muestra aragonesa. Por otro lado, la financiación procedente de recursos permanentes representa aproximadamente un 52 % para la muestra española y un 58 %

para la aragonesa, al tratarse de recursos no exigidos a corto plazo, dota de cierta estabilidad financiera a las empresas.

La principal diferencia de la estructura financiera que se observa entre las dos muestras analizadas es el origen de las fuentes de financiación. En términos medios, la muestra española se financia un 11% más que la aragonesa con financiación ajena a corto plazo. También se observa una tendencia alcista en el último año en la muestra española a la hora de financiarse con recursos propios y con recursos permanentes, al contrario que la aragonesa donde se aprecia una tendencia bajista.

Tabla 5: Indicadores de estructura financiera

ESPAÑA		Financiacion propia vs Financiacion ajena: PN / (PN + PT)				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,43	0,39	0,39	0,38	0,40	
Mediana	0,43	0,39	0,39	0,41	0,41	
Composicion financiacion ajena: PC / PT						
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,80	0,81	0,78	0,80	0,80	
Mediana	0,72	0,69	0,73	0,67	0,70	
Financiacion a l/p vs c/p: (PN + PnC) / (PN + PT)						
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,55	0,51	0,53	0,50	0,52	
Mediana	0,59	0,62	0,66	0,66	0,64	
ARAGON		Financiacion propia vs Financiacion ajena: PN / (PN + PT)				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,35	0,39	0,42	0,42	0,39	
Mediana	0,35	0,39	0,42	0,42	0,39	
Composicion financiacion ajena: PC / PT						
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,76	0,72	0,66	0,62	0,69	
Mediana	0,76	0,72	0,66	0,62	0,69	
Financiacion a l/p vs c/p: (PN + PnC) / (PN + PT)						
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,50	0,56	0,62	0,64	0,58	
Mediana	0,50	0,56	0,62	0,64	0,58	

Fuente: Elaboración propia

4.2 Situación financiera a corto plazo o análisis de liquidez

Evalúa la capacidad de las empresas para afrontar sus deudas a corto plazo, así como la calidad de la liquidez, es decir, si esta se acumula en las existencias o en partidas de realización más inmediata o en el disponible.

Tal y como se muestra en la tabla 6, el activo corriente de la muestra nacional cubre alrededor de 1,15 veces el pasivo corriente, es decir, que con las inversiones que previsiblemente se van a convertir en medios líquidos en un periodo inferior a un ejercicio económico, se pueden devolver 1,15 veces la totalidad de las deudas a corto plazo. En la muestra aragonesa, el indicador es más elevado, el activo corriente cubre el 1,4 del pasivo corriente.

Sin embargo, se observa que las empresas del sector en Aragón han visto disminuir su liquidez a lo largo del periodo, pasando de un indicador de liquidez general de 1,5 en 2013 a 1,23 en 2016. Por el contrario, en España, la tendencia ha sido creciente, pasando de un valor de 1,1 en 2013 a 1,25 en 2016.

Una evaluación más exigente de la calidad de la liquidez de la empresa se obtiene a través del análisis del indicador de liquidez inmediata y el indicador de tesorería. La liquidez inmediata muestra la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos de pago a corto plazo con los activos más líquidos, representados por el activo corriente eliminando el valor de las existencias. En la muestra española, el promedio es de 0,92 lo que indica que es un valor muy próximo al ideal, que es 1, el que indica que no tiene problemas de liquidez. Sin embargo, para la muestra aragonesa, el valor se sitúa en 1,08 lo que pone de manifiesto que las deudas a corto plazo son cubiertas casi todos los años en su totalidad por las partidas más líquidas del activo corriente (realizable y disponible).

Por último, la versión más restringida del estudio de la liquidez se centra en el indicador de tesorería. Como puede observarse los valores disminuyen considerablemente al eliminar del numerador la partida de deudores, pasando del 0,9 del indicador de liquidez inmediata, al 0,10 en media del indicador de tesorería. Los recursos más líquidos de la empresa permiten, por tanto, cubrir del exigible a corto plazo, solamente el 11% para la muestra española, y el 16% para la muestra aragonesa. Este hecho ha quedado ya puesto de manifiesto al realizar el análisis de la estructura de balance, ya que veíamos como en

Aragón habían ido aumentando progresivamente las partidas de existencias y deudores, al tiempo que disminuía la tesorería.

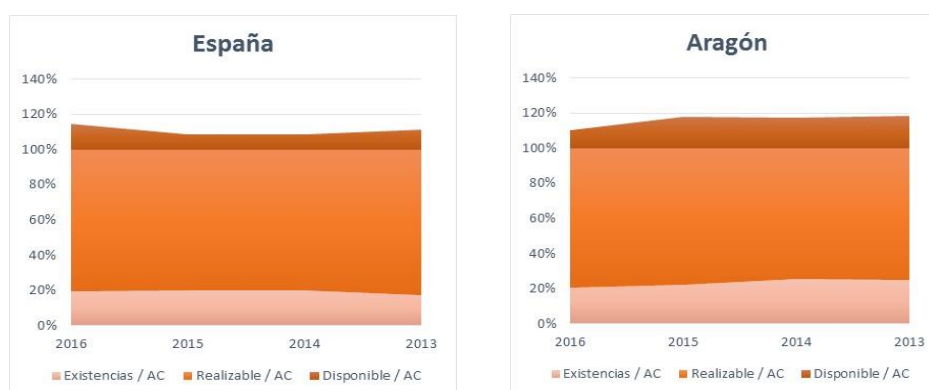
Tabla 6: Indicadores de liquidez

ESPAÑA		Liquidez general: AC / PC				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	1,25	1,10	1,11	1,10	1,14	
Mediana	2,09	1,87	1,84	1,93	1,93	
		Liquidez inmediata: (AC-Existencias) / PC				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	1,01	0,88	0,89	0,91	0,92	
Mediana	1,49	1,20	1,20	1,28	1,29	
		Ratio de tesorería: Disponible / PC				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,15	0,09	0,09	0,11	0,11	
Mediana	0,10	0,09	0,09	0,08	0,09	
ARAGON		Liquidez general: AC / PC				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	1,23	1,39	1,50	1,53	1,41	
Mediana	1,23	1,39	1,50	1,53	1,41	
		Liquidez inmediata: (AC-Existencias) / PC				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,98	1,08	1,12	1,14	1,08	
Mediana	0,98	1,08	1,12	1,14	1,08	
		Ratio de tesorería: Disponible / PC				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,10	0,18	0,17	0,19	0,16	
Mediana	0,10	0,18	0,17	0,19	0,16	

Fuente: Elaboración propia

Comparando los resultados obtenidos para los indicadores de liquidez en el periodo posterior a la crisis para ambas muestras, el análisis del siguiente grafico nos indica, por un lado, que la liquidez de las empresas de ambas muestras es prácticamente similar, si bien la tendencia, como ya hemos dicho es, contraria en ambas muestras, y, por otro lado, apreciamos también la excesiva acumulación del activo corriente en el apartado del realizable.

Gráfico 6: Evolución y composición de la media de indicadores de liquidez



Fuente: Elaboración propia

4.3 Situación financiera a largo plazo

Este análisis tiene como objetivo general evaluar la capacidad de las empresas para hacer frente a sus compromisos de pago totales y, básicamente, se realiza a través de un análisis de solvencia y un análisis del endeudamiento. El análisis de solvencia persigue conocer la relación entre los activos y las deudas de la empresa con el fin de evaluar su nivel de estabilidad. Por su parte, los indicadores del análisis de endeudamiento miden el nivel de riesgo financiero, esto es, la relación entre financiación propia y ajena, así como el tipo de endeudamiento (corto o largo plazo), la capacidad de respuesta de las empresas para afrontar las deudas y el gasto financiero medio que le supone a las empresas la financiación.

Tabla 7: Indicadores de solvencia o garantía

ESPAÑA	Solvencia o Garantía: AT / PT				
	2016	2015	2014	2013	Promedio
Media	1,77	1,65	1,65	1,62	1,67
Mediana	2,33	1,96	2,10	2,12	2,13
ARAGON	Solvencia o Garantía: AT / PT				
	2016	2015	2014	2013	Promedio
Media	1,53	1,64	1,72	1,73	1,65
Mediana	1,53	1,64	1,72	1,73	1,65

Fuente: Elaboración propia

La solvencia de la empresa indica en qué medida posee suficiente activo para hacer frente a la totalidad de sus deudas. Tal y como se muestra en la tabla, ambas muestras disfrutaban de una similar y adecuada solvencia, pues sus activos representan 1,6 veces sus deudas totales, es decir, que serían capaces de devolver 1,6 veces sus deudas totales.

En el análisis de la estructura financiera realizado anteriormente se ponía de manifiesto que las empresas analizadas se financian más con recursos ajenos que propios, hecho que también se constata en la siguiente tabla. Por cada unidad monetaria de financiación propia de la que disponen las empresas, utilizan ambas muestras, 1,5 unidades monetarias de financiación ajena, lo que está considerado como habitual y saludable, dado que recurrir a financiación ajena permite un mayor crecimiento y expansión empresarial, eliminando las restricciones que supone recurrir mayoritariamente a la financiación aportada por los accionistas de la empresa o la financiación conseguida a través de las reservas generadas por la propia empresa.

En el último año cabe destacar que la muestra aragonesa necesita 1,8 unidades monetarias de financiación ajena, frente a las 1,3 de la muestra española.

Tabla 8: Indicadores de endeudamiento

ESPAÑA		Ratio de endeudamiento: PT / PN				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	1,31	1,54	1,55	1,63	1,50	
Mediana	0,99	1,29	1,21	1,16	1,16	
		Capacidad de devolucion de deuda: RAIT / PT				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,30	0,10	0,09	0,06	0,14	
Mediana	0,17	0,07	0,04	0,03	0,08	
		Coste del pasivo: Gastos financieros / PT				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	
Mediana	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	
		Coste de la deuda: Resultado del ejercicio / PT				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,24	0,08	0,07	0,05	0,11	
Mediana	0,14	0,06	0,03	0,03	0,06	
ARAGON		Ratio de endeudamiento: PT / PN				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	1,88	1,56	1,38	1,38	1,55	
Mediana	1,88	1,56	1,38	1,38	1,55	
		Capacidad de devolucion de deuda: RAIT / PT				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,11	0,16	0,16	0,13	0,14	
Mediana	0,09	0,14	0,15	0,12	0,12	
		Coste del pasivo: Gastos financieros / PT				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,01	0,02	0,02	0,03	0,02	
Mediana	0,01	0,02	0,02	0,03	0,02	
		Coste de la deuda: Resultado del ejercicio / PT				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,08	0,12	0,17	0,10	0,12	
Mediana	0,06	0,11	0,15	0,09	0,10	

Fuente: Elaboración propia

Con el fin de profundizar en el análisis del endeudamiento es preciso añadir variables de carácter económico que nos permiten observar como las empresas aragonesas son capaces de devolver un 14% de la deuda total con el resultado generado cada año por sus activos, al igual que las empresas nacionales, que tienen la misma capacidad. Cabe destacar que, en el último año analizado, hay una notable diferencia en la capacidad de devolución de deuda en la que la muestra aragonesa se encuentra en un 8% frente a un 30% de la muestra española.

Por otro lado, es interesante también conocer que el coste de la financiación ajena, cuando se considera el conjunto del pasivo, se sitúa en torno al 2% para la muestra aragonesa, siendo ligeramente inferior para la muestra española.

Otro indicador representativo de la capacidad de devolución de deuda, es el que indica que porcentaje del resultado obtenido, representa el total del pasivo, que para la muestra aragonesa supone un 12% de media durante el periodo analizado, frente a un 11% de la muestra nacional, pero en el último año, para la muestra española se aprecia un aumento significativo respecto al año 2015 del 208% y, sin embargo, para la muestra aragonesa se aprecia una caída significativa del 37% respecto al año 2015.

4.4 Componentes del resultado

En el análisis de resultados, analizaremos la composición del resultado del ejercicio, diferenciando el componente de explotación y el financiero. El resultado de explotación surge como consecuencia de las actividades productivas de la empresa, compras o aprovisionamientos, y ventas de productos o servicios. El resultado financiero se obtiene por diferencia de ingresos y gastos financieros, originados por inversiones financieras, operaciones de financiación y operaciones financieras como enajenaciones temporales.

Los resultados obtenidos en la tabla, señalan que el componente principal es el resultado de explotación, un 125% para la muestra española y un 136% para la aragonesa, lo que indica que es incluso superior al propio resultado del ejercicio dado que el componente financiero en la muestra española es casi 0, y en la aragonesa es negativo. Esto quiere decir que sobre todo las empresas aragonesas basan la obtención del resultado en su actividad principal y no en actividades de carácter financiero ya que tienen un resultado financiero mucho más negativo que la media española.

Cabe destacar que hasta el año 2015 la media del resultado financiero era muy constante en ambas muestras, pero en el último año, el componente financiero en la muestra española refleja un valor muy superior, lo que puede justificar una gran actividad de carácter financiero lo que muestra igualdad de importancia en ambos resultados.

Tabla 9: Indicadores de composición del resultado

ESPAÑA	Rdo Explotacion: Rdo explotacion / Rdo ejercicio				
	2016	2015	2014	2013	Promedio
Media	1,02	1,50	1,14	1,35	1,25
Mediana	1,70	1,80	2,18	2,01	1,92
Rdo Financiero: Rdo financiero / Rdo ejercicio					
	2016	2015	2014	2013	Promedio
Media	0,22	-0,18	0,10	-0,09	0,01
Mediana	-0,06	-0,09	-0,21	-0,19	-0,14
ARAGON	Rdo Explotacion: Rdo explotacion / Rdo ejercicio				
	2016	2015	2014	2013	Promedio
Media	1,64	1,50	0,99	1,34	1,36
Mediana	1,64	1,50	0,99	1,34	1,36
Rdo Financiero: Rdo financiero / Rdo ejercicio					
	2016	2015	2014	2013	Promedio
Media	-0,12	-0,14	-0,03	-0,02	-0,08
Mediana	-0,12	-0,15	-0,03	-0,02	-0,08

Fuente: Elaboración propia

4.5 Análisis económico

En el análisis económico analizamos la rentabilidad económica y financiera, y la relación entre ambas mediante el apalancamiento financiero, además de la actividad y los márgenes.

4.5.1 Rentabilidad económica

La rentabilidad económica de las empresas nos informa de la capacidad de las inversiones realizadas para generar beneficios empresariales.

Como se puede apreciar en la tabla, en la muestra española se aprecia una gran tendencia creciente de la rentabilidad económica alcanzando el 17% mientras que en la muestra aragonesa alcanza solamente un 7%, donde la tendencia es la contraria, decreciente.

Los rendimientos de los activos de la empresa para la muestra aragonesa se sitúan en torno al 9%, y para la muestra nacional un 8%, lo que quiere decir que la empresa genera un beneficio que representa el 8% y un 9% respecto a la inversión total realizada para la obtención de dichos resultados.

Tabla 10: Indicadores de rentabilidad económica

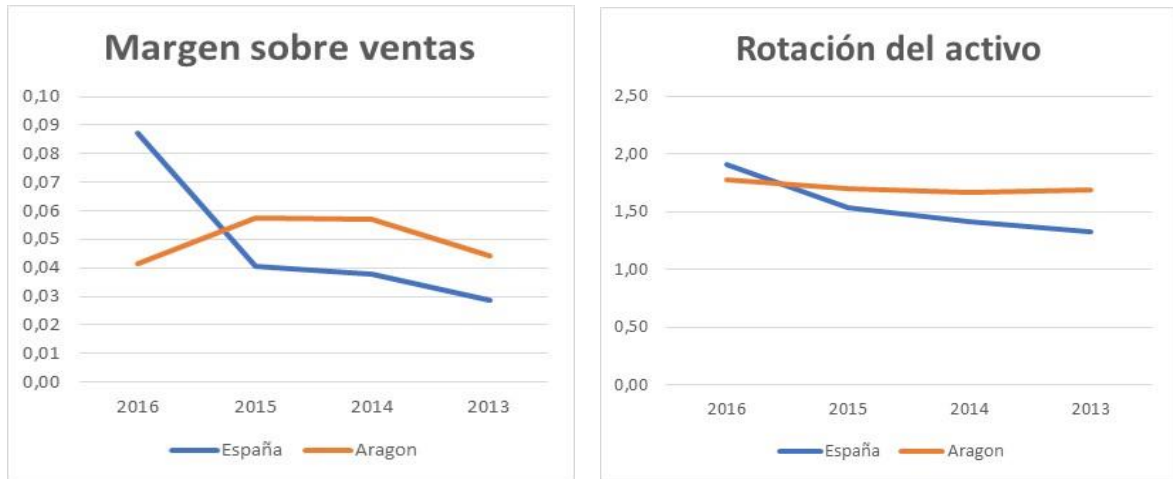
ESPAÑA		Rentabilidad económica: RAIT / AT				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,17	0,06	0,05	0,04	0,08	
Mediana	0,07	0,04	0,02	0,01	0,04	
		Margen sobre ventas: RAIT / Ventas				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,09	0,04	0,04	0,03	0,05	
Mediana	0,03	0,02	0,01	0,01	0,02	
		Rotacion del activo: Ventas / AT				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	1,91	1,53	1,41	1,32	1,54	
Mediana	2,88	1,65	1,49	1,48	1,88	
ARAGON		Rentabilidad económica: RAIT / AT				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,07	0,10	0,10	0,08	0,09	
Mediana	0,06	0,09	0,08	0,07	0,08	
		Margen sobre ventas: RAIT / Ventas				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,04	0,06	0,06	0,04	0,05	
Mediana	0,04	0,06	0,06	0,05	0,05	
		Rotacion del activo: Ventas / AT				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	1,78	1,70	1,67	1,69	1,71	
Mediana	1,45	1,52	1,49	1,48	1,48	

Fuente: Elaboración propia

Desagregando la rentabilidad económica en dos componentes, margen y rotación, se observa que el principal componente de la rentabilidad es la rotación del activo, que es el número de veces que los ingresos por ventas cubren las inversiones de la empresa, es decir, el rendimiento que proporcionan los activos totales, que para la muestra aragonesa es superior a la española, siendo 1,7 y 1,54 veces respectivamente. Por su parte, el margen sobre ventas, refleja la proporción en que los ingresos por ventas se convierten en beneficio, que es muy reducido e igual para ambas muestras; 5%. Sin embargo, aunque el promedio del periodo es similar, la tendencia no es la misma, ya que los márgenes del sector a nivel nacional han ido incrementando mientras que en Aragón continúan disminuyendo.

En lo que respecta a la evolución de márgenes y rentabilidades, estos valores siguen una tendencia donde la muestra aragonesa se encuentra por encima de la media hasta el último año analizado, el 2016, donde la rotación del activo ha superado la muestra española a la aragonesa, y donde el margen sobre ventas de la muestra aragonesa ha caído un 30% y la española ha crecido un 115%.

Gráfico 7: Evolución y comparación de los componentes de la rentabilidad económica



Fuente: Elaboración propia

4.5.2 Rentabilidad financiera

La rentabilidad financiera mide la capacidad de generar beneficios de los fondos propios de la empresa, teniendo en cuenta, por tanto, la forma de financiación de la misma.

Gráfico 8: Evolución y comparación de la rentabilidad financiera



Fuente: Elaboración propia

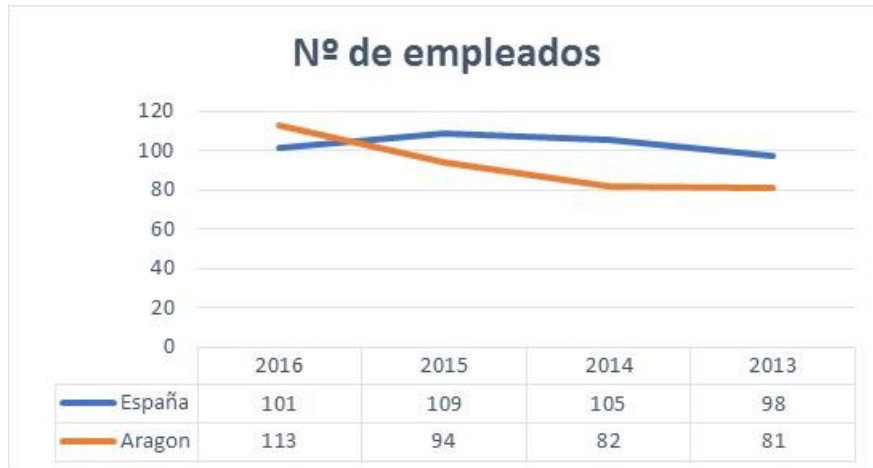
Por lo que respecta a la rentabilidad de los fondos propios de ambas muestras, la muestra aragonesa alcanza un valor medio del 22%, frente a un 20% de la muestra nacional, es decir, por cada unidad monetaria de fondos propios obtienen 0,22 y 0,2 unidades monetarias de beneficio respectivamente. Dato que ha sido distorsionado en el último año donde otra vez se muestra la tendencia vista en el margen sobre ventas y en la capacidad de devolución de deuda, así la muestra española crece y la aragonesa disminuye considerablemente debido a la caída en los resultados en dos empresas del sector aragonés.

4.6 Análisis de la productividad y del valor añadido

Analizaremos en este apartado varios indicadores que relacionan las partidas de la cuenta de resultados con los gastos de personal o el número de empleados con el objetivo de evaluar en qué medida son productivos los empleados o el esfuerzo que realizan sobre la mano de obra. Además, mostraremos los principales indicadores del valor añadido, que es el aumento de riqueza generada por la actividad de una empresa que informa sobre el valor que la empresa añade al valor de los inputs externos empleados para su obtención, que se mide como la diferencia del valor de la producción de bienes y servicios y el valor de compra de las adquisiciones.

Antes de analizar los indicadores de productividad y del valor añadido, vamos a comentar la tendencia que han seguido las plantillas del sector durante estos últimos años posteriores a la crisis económica.

Gráfico 9: Número de empleados por año



Fuente: Elaboración propia

Se puede apreciar una tendencia creciente en el periodo posterior a la crisis en ambas muestras lo que explica una recuperación exitosa en lo que se refiere a contrataciones, exceptuando el último año en la muestra española ya que se distingue una disminución considerable de 8 empleados de media respecto a la muestra aragonesa que sin embargo ha crecido un 20% en el año 2016 respecto al 2015.

En cuanto a la media de empleados del periodo analizado, la muestra española sigue estando por encima de la aragonesa con 11 empleados más de media, aunque en estos últimos años se está estabilizando la diferencia entre ambas muestras.

4.6.1 Indicadores de productividad

Los indicadores de productividad analizados evalúan las ventas promedio y el valor añadido generado por cada uno de los empleados, así como el gasto promedio de la empresa y cuanto representan los gastos de personal respecto a las ventas.

El indicador del valor añadido por empleado es una estimación de la productividad del factor trabajo, pero debe relacionarse con el coste de personal para poder determinar la incidencia de este en el valor añadido. De esta forma, si el coste medio de personal fuese superior al valor añadido por empleado, indicaría que el resultado económico de la

explotación es negativo, y por tanto el resultado económico de la empresa también lo sería. Para este caso analizado no se da este supuesto.

Se puede apreciar que las ventas por empleado y el valor añadido por empleado en la muestra nacional son claramente ascendentes y más elevadas que la muestra aragonesa, entorno a un 25% y un 20% respectivamente respecto a la muestra aragonesa, que no sigue una tendencia clara ya que, en el último año analizado, desciende considerablemente tanto en ventas como en valor añadido por empleado.

El gasto de personal por empleado sigue una tendencia muy constante para ambas muestras, siendo superior en la muestra nacional, que gasta 5€ más por empleado que la muestra aragonesa.

La misma tendencia sigue el indicador de los gastos de personal por ventas, en los que esta vez, es ligeramente superior en la muestra aragonesa.

Tabla 11: Indicadores de productividad

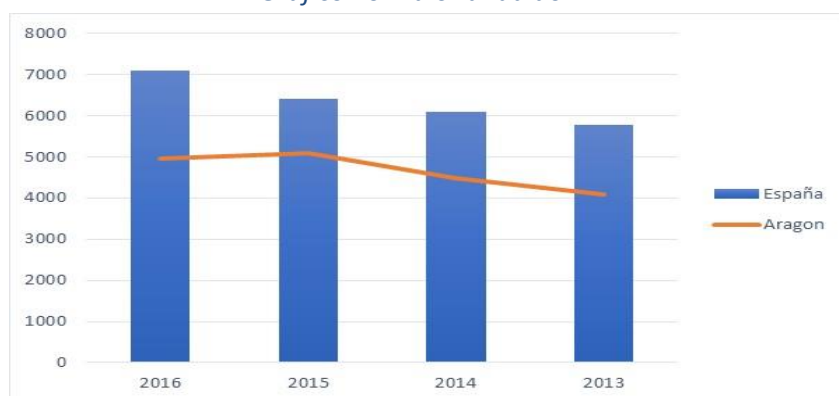
ESPAÑA		Ventas por empleado: Ventas / N° empleados				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	269	254	243	242	252	
		Valor añadido por empleado: Valor añadido / N° empleados				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	70	59	58	59	61	
		Gasto personal por empleado: Gasto personal / N° empleados				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	40	41	41	42	41	
		Gastos de personal por ventas: Gasto de personal / Ventas				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,15	0,16	0,17	0,17	0,16	
ARAGON		Ventas por empleado: Ventas / N° empleados				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	197	214	208	187	201	
		Valor añadido por empleado: Valor añadido / N° empleados				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	44	54	55	50	51	
		Gasto personal por empleado: Gasto personal / N° empleados				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	35	35	37	36	36	
		Gastos de personal por ventas: Gasto de personal / Ventas				
	2016	2015	2014	2013	Promedio	
Media	0,18	0,17	0,18	0,19	0,18	

Fuente: Elaboración propia

4.6.2 Indicadores del valor añadido

El valor añadido medio de las dos muestras analizadas se compara mediante el siguiente gráfico, en el que se puede apreciar que la muestra española es superior en un 36% de media a la muestra aragonesa, la cual parece haberse estancado en el último año dada la tendencia alcista en la que se encontraba.

Gráfico 10: Valor añadido



Fuente: Elaboración propia

La tendencia que se aprecia sobre el valor añadido para el personal en la muestra nacional es decreciente, justo lo contrario que en la muestra aragonesa, que se aprecia una tendencia creciente, sobre todo, en el último año. Además, la media del periodo analizado muestra un valor añadido para el personal, mayor para la muestra aragonesa que para la muestra nacional.

El indicador del valor añadido respecto a ventas muestra una igualdad entre ambas muestras, siendo la aragonesa de 0,25, ligeramente superior a la nacional, 0,24.

En los últimos dos años se aprecia una tendencia contraria a la del valor añadido para el personal, en la muestra de Aragón es decreciente y en la muestra nacional, ascendente, estando por encima de ambas medias; 0,26.

Gráfico 11: Indicadores del valor añadido

ESPAÑA		Valor añadido para el personal: Gasto de personal / VA				
		2016	2015	2014	2013	Promedio
Media		0,58	0,69	0,70	0,71	0,67
		Valor añadido respecto a ventas: Valor añadido / Ventas				
		2016	2015	2014	2013	Promedio
Media		0,26	0,23	0,24	0,24	0,24
ARAGON		Valor añadido para el personal: Gasto de personal / VA				
		2016	2015	2014	2013	Promedio
Media		0,79	0,65	0,67	0,71	0,71
		Valor añadido respecto a ventas: Valor añadido / Ventas				
		2016	2015	2014	2013	Promedio
Media		0,22	0,25	0,26	0,27	0,25

Fuente: Elaboración propia

5. Líneas de estrategia del sector de fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor

El perfil económico financiero de las empresas se analiza por medio de datos contables y financieros, los cuales se han obtenido de la base de datos SABI. Una de las características de la información financiera es su carácter histórico y, por tanto, su limitado poder predictivo, no siendo suficiente, por tanto, para describir la dirección o tendencia que va a seguir un sector durante los próximos años. Por ello, en este último apartado del estudio, analizaremos las futuras líneas estratégicas a seguir por el sector.

El sector industrial es clave para crear empleo de calidad y estimular un crecimiento económico sostenible a largo plazo gracias a su continua creación de valor añadido y a la capacidad de globalización de sus empresas. España apuesta por una industria fuerte y competitiva basada en la innovación y la digitalización, y desde el Ministerio de Industria y Competitividad se está trabajando para aumentar el peso de esta industria en la economía española mediante un marco estratégico que busca identificar los principales retos a los que se enfrentan las empresas nacionales para definir líneas de actuación que contribuyan más a su fortalecimiento.

La automoción es un sector líder de la industrialización de nuestro país, ya que cuenta con una sólida base manufacturera en la que sustentan el crecimiento económico y social. España es el segundo productor de vehículos del mundo y el octavo en el mundo, con una facturación de 80.000 millones en el año 2016, siendo el primer exportador de mercancías.

El sector y los subsectores de la automoción se enfrentan actualmente a grandes retos derivados de la necesidad de desarrollar tecnologías de propulsión bajas en emisiones y vehículos propulsados con energías alternativas, la llamada “revolución verde”, comprometiéndose con la movilidad sostenible. Además de estas líneas de estrategia, el sector debe incorporar también a sus productos la demanda de conectividad que permita una conducción más segura, eficiente e inteligente, reduciendo tiempo y consumo de energía.

Analizamos la Agenda Sectorial del Sector, denominada Agenda Estratégica de Componentes 2020, donde se marcan las líneas estratégicas de todas actuaciones necesarias para, mirando al futuro, potenciar aún más este sector y asentarlos definitivamente como industria estratégica para la economía española. En ella, se han

definido 20 medidas concretas para el año 2020 con las que mejorar los siete factores que contribuyen al posicionamiento competitivo de la automoción;

Productividad y flexibilidad: generar economías de escala y cambios en el modelo productivo para mejorar la flexibilidad laboral:

1. Intensificar la productividad a través de la inversión en la mejora continua de los procesos productivos y productos, basados en las mejores tecnologías disponibles, como vía ideal de diferenciación de la industria española de automoción.
2. Garantizar un coste energético competitivo, sostenible y previsible.
3. Estimular el mercado laboral para el desarrollo social.
4. Apoyar las medidas que incrementan la flexibilidad laboral y garantizan el dialogo social en la empresa como eje de las relaciones laborales.

Logística: avanzar en la mejora de la eficiencia del transporte y armonización con Europa,

5. Reducir los costes estructurales asociados al transporte.
6. Impulsar la intermodalidad y creación de un sistema integral de infraestructuras de transporte.

Fiscalidad y financiación: un mejor modelo fiscal y mayores facilidades de acceso a la financiación

7. Estimular la demanda para generar un efecto multiplicador sobre la economía.
8. Fomentar las alternativas de financiación no convencional para promover la rentabilidad económica.
9. Impulsar un modelo fiscal que fomente la competitividad y la igualdad de oportunidades.

I+D+i: aumentar la capacidad empresarial y mejorar la coordinación y efectividad de los planes de innovación.

10. Incrementar la eficiencia de las inversiones en I+D+i de las empresas de la industria de automoción

Como apunte adicional; la inversión en I+D+i en el sector, ha invertido 1350 millones de euros en 2016, un 12% más que el año anterior. Este incremento es fruto de la apuesta de los fabricantes españoles de equipos y componentes por mantenerse a la

vanguardia tecnológica. Se trata de uno de los sectores que más invierte en I+D+i, concretamente, el 4% de su facturación, que es el triple que la media industrial. Es el quinto sector que más invierte en I+D+i, siendo el responsable del 10% de toda la investigación y desarrollo que se hace en España.

11. Reestructuración del ecosistema de innovación en torno a la industria de automoción orientándolo más al mercado y fomentando la digitalización de la industria.

Capital humano: retener el talento y disponer de una formación adaptada a las necesidades reales.

12. Impulsar la inversión en formación y capacitación para el aumento de la productividad y de la adaptación tecnológica de la industria española del automóvil.
13. Buscar mayores retornos de la Administración por las inversiones en formación y capacitación realizadas por las empresas, así como una mayor adecuación de las titulaciones y los contratos formativos a las necesidades reales de las empresas para retener el capital humano de alto valor.
14. Promoción de la inserción laboral en la industria.

Internacionalización: aumentar las capacidades globales y suprimir las barreras de comercio exterior.

15. Apoyo a la internacionalización y diversificación de mercados de la industria española de automoción.
16. Promoción del comercio internacional.
17. Vigilancia del mercado en el control de importaciones y defensa de nuestros productos.

Regulación: armonización de la regulación y construcción de un marco que fomente el desarrollo del futuro del automóvil.

18. Reforzar el marco regulatorio y garantía de la unidad de mercado.
19. Favorecer el desarrollo de una regulación inteligente que posicione a la industria de automoción como referencia sin poner en riesgo su competitividad.
20. Mejorar la coordinación y colaboración a lo largo de toda la cadena de valor creando estructuras y herramientas para seguimiento de la política industrial del automóvil.

Con estas medidas de la agenda sectorial, se prevé un efecto impulsor y de arrastre en todo el tejido económico estimado en más del 1% de crecimiento del PIB, propiciando una recuperación más rápida de la que ahora se está produciendo. Además, la mayor parte de las ventas se generarán en la exportación, pudiéndose ver mejorado en 3 puntos, contribuyendo más aun en la balanza comercial. El crecimiento adicional del PIB, supondrá una mejora de la recaudación fiscal, que impactará directamente a nivel administrativo, apoyando la sostenibilidad de las cuentas del Estado.

También se espera un incremento en la creación de empleo, hasta 80.000 empleos según estimaciones tanto en sector de fabricantes de vehículos como de componentes, además de los sectores a los que afecta indirectamente.

6. Conclusiones

En el presente trabajo se ha realizado un análisis económico financiero del perfil de las empresas aragonesas pertenecientes al sector de fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor para ver la tendencia que ha tenido después de la crisis económica de 2008 comparado con el resto de las empresas nacionales durante el periodo de 2013-2016.

Tras obtener una muestra de 699 empresas y calcular los indicadores necesarios para poder analizar el perfil económico financiero de todas ellas, hemos obtenido las siguientes conclusiones.

El sector aragonés tuvo una recuperación más exitosa en cuanto a niveles de inversión en activos no corrientes en comparación con el resto del sector nacional donde su recuperación ha sido más constante y lenta, aun teniendo más liquidez que las empresas aragonesas.

La financiación para ambas muestras en mayor medida es ajena y a corto plazo, especialmente en caso de las empresas españolas. Además, en los últimos años, se aprecia una línea decreciente a la hora de financiarse con recursos propios y permanentes para la muestra aragonesa, todo lo contrario que sucede con el sector a nivel nacional.

En cuanto a liquidez se refiere, aunque la tendencia es decreciente, la muestra aragonesa se encuentra por encima de la media nacional, la cual tiene más problemas para devolver sus deudas a corto plazo, problema que se está solventando debido a que actualmente su tendencia es alcista.

La solvencia es similar y adecuada para ambas muestras, capaces de hacer frente a sus deudas con su activo. Como hemos comentado anteriormente, se ponía de manifiesto que ambas muestras se financian más con recursos ajenos que propios, lo que está considerado como habitual y saludable dado que recurrir a financiación ajena permite mayor crecimiento y expansión empresarial.

Cabe destacar la gran recuperación del sector a nivel nacional en cuanto a capacidad de devolución de la deuda. En el último año se ha incrementado notablemente la diferencia respecto al sector en Aragón, quien ha visto mermada su capacidad de devolución de la deuda.

En cuanto a la composición del resultado, la muestra aragonesa basa la obtención del resultado en su actividad principal y no en actividades de carácter financiero ya que tiene un resultado financiero mucho más negativo que la media española.

La rentabilidad económica de la muestra aragonesa sigue una tendencia decreciente, al contrario que la muestra nacional, donde la tendencia es creciente. Lo mismo ocurre para el margen sobre ventas, que los márgenes continúan decreciendo para el sector Aragonés, donde el último año ha sufrido una caída bastante notable mientras que el sector nacional ha crecido considerablemente.

La rentabilidad financiera sigue la misma tendencia en el último año, al igual que en el margen sobre ventas y en la capacidad de devolución de deuda, hay una caída pronunciada en el último año debido al resultado negativo amplio de dos empresas del sector aragonés.

Las contrataciones en el sector han tenido una recuperación exitosa en los periodos posteriores a la crisis y en el último año, sobre todo, el sector aragonés ha repuntado de manera sorprendente.

Por último, en lo que respecta al valor añadido, se puede determinar que la muestra aragonesa se encuentra estancada y muy por debajo de la media nacional.

Finalmente hemos analizado las medidas de carácter estratégico propuestas para 2020 con las que mejorar los factores que contribuyen al posicionamiento estratégico y competitivo de la automoción.

Cabe destacar que el sector ha invertido en I+D+i un 12% más que el año anterior, siendo el quinto sector con mayor inversión y uno de los que más contribuye a la investigación y al desarrollo que se hace en España.

Actualmente, el sector de los componentes, quiere seguir apoyando la internacionalización y diversificación de mercados, promocionando el comercio internacional, ya que representa el 8,6% del PIB de la economía española y el 19% de todas las exportaciones nacionales, generando 212.000 empleos directos.

También quiere retener el talento y disponer de mejor formación para aumentar la productividad y la adaptación tecnológica a la que la industria va a someter en un futuro a los empleados.

En un futuro, sería interesante seguir ahondando en el análisis del sector con el fin de comprobar si la recuperación observada en el estudio se consolida y si las medidas estratégicas que se van a ir abordando en los próximos años incrementan la competitividad del sector tan importante para la economía nacional y para nuestra región en particular.

Bibliografía

- 20MINUTOS. (2017). La industria del automóvil propone 20 medidas para crear 80.000 empleos hasta 2020. Obtenido de <https://www.20minutos.es/noticia/3098112/0/industria-automovil-plan-20-medidas-crear-80000-empleos-2020/>
- ABC. (2018). ¿El futuro de la automoción? Coches de cero emisiones, conectado, autónomo y compartido. Obtenido de http://www.abc.es/motor/reportajes/abci-futuro-automocion-coches-cero-emisiones-conectado-autonomo-y-compartido-201801111605_noticia.html
- CCOO. (2015). Informe de situación sobre el sector de la automoción en España. Obtenido de http://www2.industria.ccoo.es/comunes/recursos/51269/doc251722_INFORME_DE_SITUACION_SOBRE_EL_SECTOR_DE_LA_AUTOMOCION_EN_ESPANA.pdf
- ELECONOMISTA. (2017). La automoción española ya es la tercera más competitiva de Europa. Obtenido de <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/8513773/07/17/La-automocion-espanola-ya-es-la-tercera-mas-competitiva-de-Europa.html>
- ELMUNDO. (2017). El sector de la automoción copa el 10% de toda la innovación industrial en España. Obtenido de <http://www.elmundo.es/motor/2017/11/17/5a0c8d4de2704e52508b464f.html>
- ELPAIS. (2012). La crisis hunde la venta de coches en 2011 a la peor cifra desde 1993. Obtenido de https://elpais.com/diario/2012/01/03/economia/1325545202_850215.html
- ELPAIS. (2016). El triunfo de los fabricantes españoles de componentes para automóviles. Obtenido de https://elpais.com/economia/2016/09/23/actualidad/1474650778_568682.html
- ICEX. (2017). INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA. Obtenido de <http://www.investinspain.org/invest/es/sectores/automocion/descripcion/index.html>
- KPMG. (2017). Agenda Sectorial de la Industria de Automoción. Obtenido de <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/es/pdf/2017/07/informe-agenda-sectorial-industria-automocion.pdf>
- SABI. (2018). Base de datos SABI. Obtenido de https://roble.unizar.es:9443/login?query=http%3a%2f%2froble.unizar.es%2fscreens%2fezproxy%2fsabi_login.html
- SERNAUTO. (2017). Estimaciones 2017. La facturación del sector de componentes para automoción crecerá un 7% y el empleo un 3%. Obtenido de <http://www.sernauto.es/es/sala-de-prensa/notas-de-prensa/694-la-facturacion-del-sector-de-componentes-para-automocion-crecera-un-7-y-el-empleo-un-3>
- SERNAUTO. (2017). La facturación del sector de componentes para automoción alcanza su cifra récord: 34.000 millones de euros. Obtenido de <http://www.sernauto.es/es/sala-de-prensa/notas-de-prensa/616-la-facturacion-del-sector-de-componentes-para-automocion-alcanza-su-cifra-record-34000-millones-de-euros->
- SERNAUTO. (2018). Sector en España. Obtenido de <http://www.sernauto.es/es/sector-automocion>
- TECHNOINDUSTRIA. (2015). EVOLUCION DEL SECTOR DE LA AUTOMOCION EN ESPAÑA. Obtenido de <https://technoindustria.wordpress.com/2015/05/19/evolucion-del-sector-de-la-automocion-en-espana/>

