



Universidad
Zaragoza

GRADO EN
RELACIONES LABORALES Y RECURSOS HUMANOS
2018-2019

TRABAJO FIN DE GRADO
ANALISIS ECONÓMICO Y FINANCIERO DE LAS EMPRESAS
ESPAÑOLAS DEL SECTOR AUTOMOCIÓN
ANALYSIS ECONOMIC AND FINANCIAL OF SPANISH COMPANIES
IN THE AUTOMOTIVE SECTOR

Autor: Susana Vera Lallana

Tutor: Dr. Carlos Javier Sanz Santolaria

INDICE

1. RESUMEN	3
2. INTRODUCCIÓN	5
3. OBJETIVOS	7
4. EL SECTOR ECONÓMICO DE LA AUTOMOCIÓN A NIVEL MUNDIAL Y EUROPEO	8
5. EL SECTOR ECONÓMICO DE LA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA.....	11
6. METODOLOGÍA	17
6.1. DESCRIPCIÓN HISTÓRICA DE LAS EMPRESAS DE AUTOMOCIÓN	17
6.2. ANALISIS DEL BALANCE DE SITUACIÓN	19
6.3. ANALISIS DE LIQUIDEZ	22
6.3.1. Ratio de liquidez de la empresa Opel España	22
6.3.2. Ratio de liquidez de la empresa Renault España	23
6.4. ANALISIS DE ENDEUDAMIENTO	24
6.4.1. Ratio de endeudamiento a corto plazo	24
6.4.2. Ratio de endeudamiento a largo plazo.....	25
7. CONCLUSIONES.....	28
8. GRAFICOS, TABLAS E ILUSTRACIONES	30
9. BIBLIOGRAFÍA	32

1. RESUMEN

La automoción se ha convertido en un sector estratégico de la economía española y en un gran pilar para la industria en nuestro país, llegando a trabajar más de 300.000 personas en España en el sector automovilístico de manera directa, y alrededor de 2.000.000 lo hacen de manera indirecta. Y en la actualidad, se está llegando a fabricar en torno a dos millones y medio de vehículos al año en las distintas plantas de producción de automóviles que hay en nuestro país.

Por lo tanto, la recuperación económica de España podemos decir que tiene algo que ver con el aumento de las ventas de automóviles y todas las previsiones que tiene el sector van dirigidas a que en 2019 esta cifra supere los más tres millones de unidades sin ningún tipo de problema. La importancia de este sector también la podemos medir con la aportación al PIB, el cual representa el 8,6% del PIB (incluyendo distribución y actividades anexas) y el 19% del total de las exportaciones españolas.

El presente estudio pretende analizar la estructura económica y financiera de las empresas que componen el sector de la automoción en España. Para ello se tomará en cuenta las ratios de liquidez o solvencia y los ratios de endeudamiento global, tanto a corto como a largo plazo.

En definitiva, veremos cómo España ha experimentado un importante crecimiento económico, teniendo en cuenta la aportación de este sector automovilístico, afectando muy positivamente a nuestra industria y haciendo que España sea uno de los países clave del sector a nivel mundial.

PALABRAS CLAVE

Sector automoción, economía, PIB, empleo, análisis financiero, balance de situación, liquidez y endeudamiento.

ABSTRACT

The automotive industry has become a strategic sector of the Spanish economy and one of the most important pillars of the industry in our country, reaching more than 300,000 people in Spain in the automotive sector directly, and around 2,000.000 they do it indirectly. And currently, it is getting to manufacture around two and a half million vehicles a year in the different production plants of cars that are in our country.

Therefore, the economic recovery of Spain we can say that it has something to do with the increase in car sales and all the forecasts that the sector is aimed at in 2019 this figure exceeds the three million units without any type of problem. The importance of this sector can also be measured with the contribution to GDP, which represents 8.6% of GDP (including distribution and related activities) and 19% of total Spanish exports.

This study aims to analyze the economic and financial structure of the companies that make up the automotive sector in Spain. This will take into account the liquidity or solvency ratios and the global debt ratios, both in the short and long term.

In short, we will see how Spain has experienced significant economic growth, taking into account the contribution of this automotive sector, affecting very positively our industry and making Spain one of the key countries in the sector worldwide.

KEY WORDS

Automotive sector, economy, GDP, employment, financial analysis, balance sheet, financial liquidity, financial indebtedness.

2. INTRODUCCIÓN

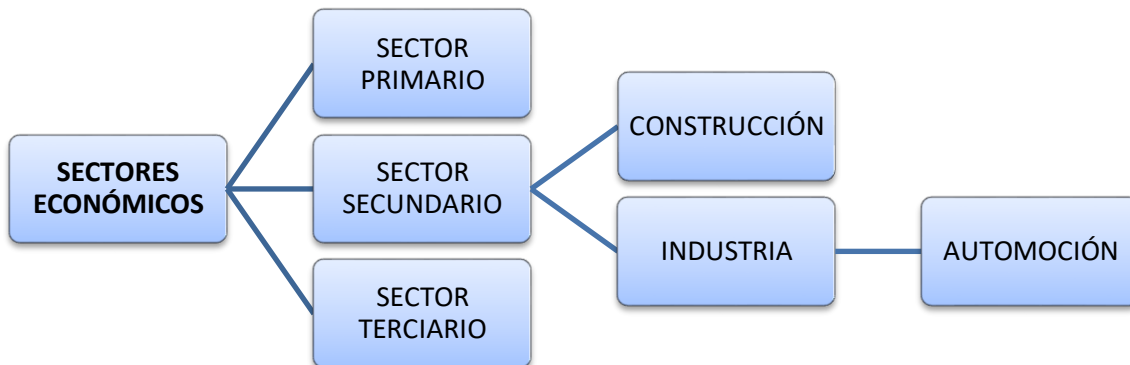
El tema a tratar durante el presente trabajo va a ser el sector automovilístico en España, y para ello definiremos en primer lugar los diferentes sectores económicos para poder conocer así qué lugar ocupa la automoción.

La actividad económica está dividida en sectores económicos: Sector primario, sector secundario y sector terciario.

El sector primario comprende las actividades económicas relacionadas con la naturaleza. Se trata de un sector que va disminuyendo cada vez más, aportando al PIB tan sólo un 2,7% y se prevé que vaya disminuyendo cada vez más. Dentro de este sector se encuentra la agricultura, la ganadería, la silvicultura, la extracción minera, la explotación forestal, la actividad pesquera).

El sector secundario Incluye las actividades de transformación de la materia prima extraída de la naturaleza, para la elaboración de nuevos productos. Este sector se divide en dos actividades, por un lado, la construcción, y, por otro lado, la industria, en la que entraría la actividad principal de este sector, transformando la materia prima en productos manufacturados. El sector objeto de este estudio se encuentra dentro de este sector, como una actividad que forma parte de la industria.

Y, por último, el sector terciario, está constituido por todas las actividades económicas que tienen que ver con la prestación de los servicios tanto a la población como a los demás sectores de la producción, es decir, Incluye todas aquellas actividades que producen bienes inmateriales, y, por lo tanto, son necesarias para el funcionamiento de la economía.



1

Gráfico nº1: Sectores económicos

Fuente: Elaboración propia

¹ https://es.wikipedia.org/wiki/Sector_econ%C3%B3mico

Por otro lado, el sector de la automoción en España está constituido por dos subsectores:

- Fabricación de vehículos a motor e industria de fabricación de equipos dedicados tanto a la fabricación de transportes de pasajeros (turismos y autobuses) como al transporte de materias primas y mercancías (camiones y furgonetas). Este subsector es muy importante para España ya que supone un (9%)², siendo éste un porcentaje muy alto en el valor del total de la industria y, por consiguiente, en el PIB de nuestro país.
- Componentes para la automoción como, por ejemplo: motores, cajas de cambios o piezas de recambio (pistones, bujías, cilindros, entre otros). En este subsector las empresas son las que abastecen los componentes para luego constituir entero el vehículo automóvil, pudiendo llegar a tener más de 7000 componentes en total el vehículo.

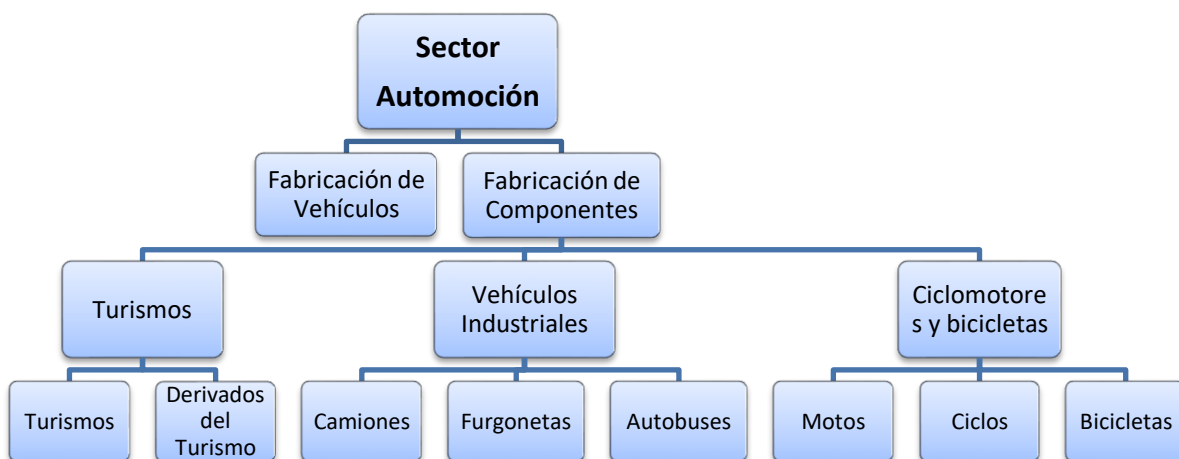


Gráfico nº2: Subsectores del Sector Automoción

Fuente: Elaboración propia

El presente trabajo se va a centrar en el primer subsector, es decir, en el análisis económico y financiero de la industria de fabricación de vehículos a motor, dejando en segundo plano (como industria auxiliar) la industria de equipos y componentes para la automoción.

² https://es.wikipedia.org/wiki/Fabricaci%C3%B3n_de_autom%C3%B3viles

3. OBJETIVOS

El tema elegido para realizar este estudio ha sido principalmente por la presencia de numerosas empresas que hay en nuestra población relacionadas con la fabricación de automóviles, así como sus componentes, el cual me ha llevado a un mayor interés por este sector tanto económico como financiero.

También ha influido en esta decisión toda la información recibida tanto a través de medios de comunicación como en lecturas de distintas publicaciones en el que indican los datos positivos que está presentando este sector de la automoción en nuestro país, año tras año hasta la actualidad y se prevé que aumente en un futuro.

Los objetivos que se intentan lograr con la realización de este trabajo son:

- Conocer la evolución que ha ido teniendo el sector de la automoción a lo largo de los últimos años a nivel mundial, europeo y España.
- Observar los efectos más importantes que ha experimentado este sector desde la crisis hasta la actualidad.
- Observar y comprobar que situación económica presentan las empresas automovilísticas en general durante el periodo estudiado.
- Obtener conclusiones en ámbito financiero a través de la comparativa de las dos empresas automovilísticas competidoras que puedan servir de interés a los usuarios y clientes.

4. EL SECTOR ECONÓMICO DE LA AUTOMOCIÓN A NIVEL MUNDIAL Y EUROPEO

La automoción es un sector estratégico de la economía mundial, así como un pilar fundamental de la industria. La evolución del mercado mundial del automóvil en los últimos tiempos ha sido claramente ascendente, a pesar de haber sufrido una caída considerable durante los años 2008 y 2009, debido al colapso generado por la crisis financiera mundial. (Automoción, 2014)

El sector de la automoción y también el de los componentes han acabado expandiéndose por todo el mundo debido a unas economías más aceleradas y regiones que al tener costes laborales más bajos que en los países desarrollados, los costes de mano de obra y el crecimiento de la demanda en dichos mercados son mucho más bajos.

Actualmente, los países que más vehículos producen son Brasil, Rusia, India, China o Sudáfrica, donde en 2014, llegaron a producir un 37% del total de la producción mundial, frente al 24% que tenían en 2007. Mientras tanto en Europa, Norteamérica, Japón y Australia el porcentaje se eleva al 53% de la producción total, frente a casi el 69% de lo que produjeron estos mercados en 2007.



Gráfico nº3: Ranking mundial de la producción de vehículos por países

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Memoria OICA

También se puede medir la importancia que tiene el sector automovilístico en un país basándose en la posición que ocupa en el conjunto mundial, donde mostraremos a continuación una tabla de los veinte países con mayor nivel de producción de vehículos a motor durante los años 2016 y 2017. Gracias a estos datos podemos observar la posición que ocupa, en este caso, España.

Países	Producción vehículos 2017	Producción vehículos 2016	Variación
China	29,015,434	28,118,794	3.19%
Estados Unidos	11,189,985	12,198,137	-8.13%
Japón	9,693,746	9,204,590	5.31%
Alemania	5,645,581	6,062,562	-1.76%
India	4,782,896	4,488,965	5.83%
Corea del Sur	4,114,913	4,228,509	-2.69%
Méjico	4,068,415	3,597,462	13.00%
España	2,848,335	2,885,922	-1.30%
Brasil	2,699,672	2,156,356	25.20%
Francia	2,227,000	2,082,000	6.54%
Canadá	2,199,789	2,370,271	-7.21%
Tailandia	1,988,823	1,944,417	2.28%
Reino Unido	1,749,385	1,816,622	-3.70%
Turquía	1,695,731	1,485,927	14.12%
Rusia	1,551,293	1,303,989	19.01%
Corrí	1,515,396	1,164,710	18.19%
República Checa	1,419,993	1,349,896	0.00%
Indonesia	1,216,615	1,177,389	3.30%
Italia	1,142,210	1,103,516	3.53%
Eslovaquia	1,001,520	1,040,000	-3.70%

Tabla nº1: Tasa de variación en la producción de vehículos en los 20 primeros países productores

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la memoria OICA

Según datos publicados por la Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos a Motor (OICA)³, la fabricación creció el año pasado un 2,4% respecto a 2016, hasta alcanzar los 97.302.534 vehículos en todo el mundo.

Cómo se puede apreciar, en la tabla de arriba, China es el primero en el ranking mundial de los principales productores mundiales de automóviles tanto en el año 2016 como en el año 2017, y lo lleva haciendo así desde 2009.

El país asiático produjo un total de 29 millones de vehículos en el conjunto del ejercicio pasado, lo que se traduce en un aumento del 3,19% con respecto al año 2016.

Posterior a China le siguen Estados Unidos con 11,1 millones de unidades, un 8,13% menos que el año anterior, y Japón, que ocupó la tercera posición, con un total de 9,6 millones de vehículos fabricados, lo que representa una subida en el porcentaje del 5,31% respecto al año 2016.

³ <http://www.oica.net/production-statistics/>

Por detrás se situaron Alemania, con 5,6 millones de unidades, un 1,76% menos que el año 2016; India, que pasó de la sexta plaza en 2015 a la quinta plaza, con 4,7 millones de unidades, un 5,83% más; Corea del Sur, con 4,1 millones de unidades, un 2,69% menos; México, con 4 millones de unidades, un 13% más; España, con 2,84 millones de unidades, un 1,30% menos; Canadá, que bajaría dos posiciones, con 2,1 millones de unidades, un 7,21% menos que en 2016, y Brasil, que subiría una posición con 2,6 millones de unidades, un 25,20% más.

Si lo distribuimos por continentes, teniendo cuatro países entre los seis mayores fabricantes, podemos observar como la región de Asia-Pacífico encabeza la producción mundial de vehículos, con un total de 53,5 millones de unidades producidas. Esto significa que el 55% de los vehículos fueron fabricados en esta región, con un crecimiento del 3,3% respecto a 2016.

Europa es el segundo continente con mayor producción de vehículos en esta división por continentes, formado por tres países en la lista de los diez mayores fabricantes: Alemania, España y Francia. Llegando a producir 22,1 millones de vehículos en 2017, un 3,1% más que un año antes y un 23% del total mundial.

América, con tres países en lo alto de la lista, ocupa el tercer puesto de la clasificación por regiones a nivel mundial. En este caso, la región tuvo un retroceso del 0,7% frente a 2016, y aunque creciese Brasil (25,2%) y México (13%), no llegó a compensar la caída de la producción del 8,1% que tuvo Estados Unidos. En total, allí se fabricaron 20,6 millones de unidades, el 21,4% del total mundial.

En cuarto lugar, se sitúa África, que apenas llegó al 0,9% de la producción mundial, con 0,93 millones de vehículos y un crecimiento del 3,1% respecto a 2016.

El país español ha sido uno de los países en cuanto a su producción que más cambios ha tenido. Durante los años 1997 hasta 2004 se ha encontrado siempre en torno a la sexta posición a nivel mundial, pero cuando llegó la crisis financiera en 2007 la producción comenzó a descender, llegando a fabricar un total de 1.979.179 (OICA) vehículos en 2012, por lo que pasó a ocupar la decimosegunda posición en el ranking de producción a nivel mundial.

Conforme han ido pasando los años, España ha ido subiendo su posición en el ranking, llegando a estar durante el año 2016 y 2017 como el octavo fabricante mundial de vehículos, con un volumen de 2,88 millones de unidades, lo que representa una subida del 5,6% en comparación con 2015.

Sin embargo, en la actualidad con una producción de (2.848.335 vehículos) sigue estando lejos de los niveles de producción que se llega a alcanzar en China (29.015.434 vehículos), sin olvidar que aun estando la primera dobla en el ranking a Estados Unidos (11.189.985 vehículos).

5. EL SECTOR ECONÓMICO DE LA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA

La automoción española se ha convertido en un referente a nivel mundial, alcanzando muy buenas posiciones a nivel mundial; la primera posición la consigue en el ranking europeo de fabricantes de vehículos comerciales, la segunda posición entre los fabricantes de turismos en Europa y la 8ª posición a nivel mundial. El sector representa un 19,4% de las exportaciones totales del país, con una aportación del 10% en el PIB y genera empleo en torno a un 9% de la población activa de España, lo cual son datos muy favorables para la economía de un país, en este caso de España.

Todo comenzó con la fabricación de vehículos, a los primeros años del siglo XX con marcas como “Hispano Suiza”, marca líder en aquella época entre otras. Sin olvidarnos que cuando se creó la empresa SEAT fue la que promovió el desarrollo de una gran industria de proveedores y fabricantes de componentes entre otras.

España era escaparate de otras empresas extranjeras ya que los costes laborales y la mano de obra eran muy bajos, también su situación geográfica les atraía. Por lo que, durante los años siguientes, España se empezó a posicionar en el sector como uno de los mejores países a nivel automovilístico, llegando a estar ahora en una de las mejores posiciones a nivel mundial.

Muchos empresarios españoles apostaron también por la producción industrial en nuestro sector, y como consecuencia de ello, se desarrolló una gran industria productora de vehículos a nivel nacional.

En el sector de los fabricantes de componentes para el automóvil se crearon también una gran cantidad de empresas, que surgieron en muchos casos desde pequeños talleres de reparación hasta convertirse en proveedores de componentes para la fabricación de vehículos. Desde entonces España ha experimentado un importante crecimiento económico e industrial que ha afectado muy positivamente a nuestra industria, haciendo que España sea, en la actualidad, uno de los países referencia del sector a nivel mundial. (ANIBAL, 2013)



Gráfico nº4: Situación de las principales fábricas del sector automóvil en España

Fuente: ANFAC

En la gráfica de arriba se puede apreciar como en la zona del norte de nuestro país cuenta con una mayor presencia el sector automóvil formado por 9 productores de vehículos siendo líderes mundiales con 17 plantas y también está formado por más de un millón de empresas de componentes, el cual, no hay que olvidar que forman parte de la estructura de la industria española de automoción.

Como se ha señalado anteriormente, el anterior año 2017 la producción de vehículos en España cerró con un total de 2.848.335 unidades fabricadas, lo que se traduce en un descenso del 1,5% con respecto a los datos de 2016. Esto significa que ha habido una leve bajada en este período, aunque haya estado aumentando en estos últimos años, pero la previsión es buena y seguirá en auge de aquí en adelante tal como indican numerosos informes y publicaciones de este sector.

Sin embargo, durante el mes de diciembre de 2017 se produjeron en las fábricas españolas un total de 174.426 vehículos, es decir, creció un 22% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

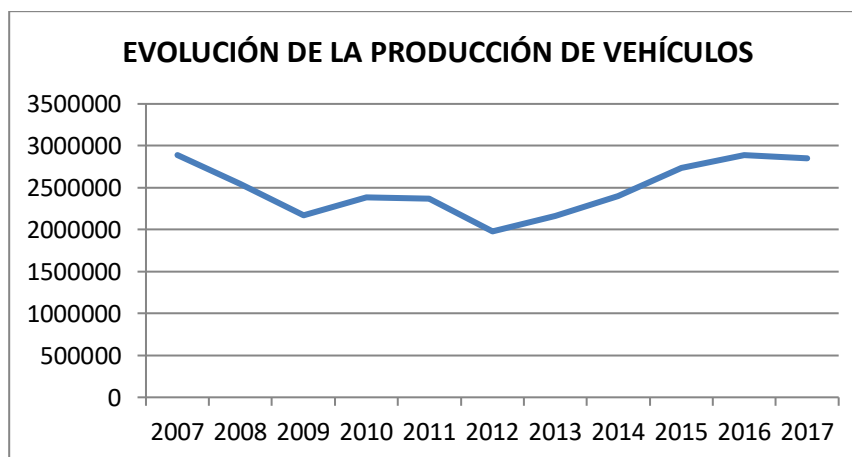


Gráfico nº 5: Evolución de la producción de vehículos en España

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las Memorias ANFAC

Con respecto a la evaluación de la producción de vehículos en España, podemos observar cómo ha ido variando en los últimos años de forma importante, pero viendo como desde 2012 en adelante ha ido en aumento llegando al año 2016 que sufrió una pequeña bajada.

En primer lugar, observamos cómo a partir del ejercicio 2008 existe un descenso significativo en la producción de vehículos en España debido a la crisis económica surgida a finales del año 2007.

También podemos ver como esa tendencia continúa hasta el ejercicio correspondiente al año 2010. En ese año, se produce un incremento del 10% en relación al año anterior. Seguidamente descendió la producción hasta el año 2012. Y es a partir del año 2013, como se puede apreciar en el gráfico de arriba, cuando la situación empieza a mejorar llegando hasta el año 2015 donde se recuperó totalmente a nivel de producción dejando a un lado la época de la crisis.

En el gráfico siguiente, se puede observar como las ventas se han desplomado durante el año 2008. Dichas ventas sufrieron un descenso del 28% con respecto al ejercicio anterior, lo que supuso el récord de la mayor caída de las ventas de toda la historia del sector de la automoción, incluso mayor que la que se dio en 1993, con una disminución del 23.5%.

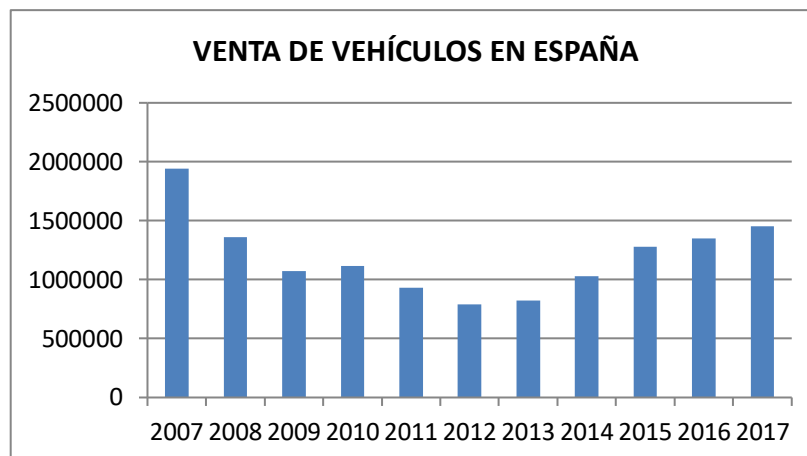


Gráfico nº 6: Evolución de las ventas de vehículos en España

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de OICA

Los efectos de la crisis fueron creciendo y afectando al sector hasta el año 2012, cayendo las ventas al nivel mínimo y matriculándose algo menos de 700.000 vehículos.

⁴Desde entonces las empresas decidieron empezar a crear e implantar planes para estimular la demanda a través de la renovación del parque de vehículos. Dicha iniciativa ha ido creciendo poco a poco hasta hoy, acabando el 2017 con 1.235.594 unidades vendidas, lo que supone una crecida del 7.6% con respecto al año anterior. No obstante, seguimos estando muy lejos los de los casi 1.615.000 de vehículos que se vendieron en el año 2007, con respecto a los 1,23 millones de vehículos vendidos en 2017.

Como se ha expuesto, España ocupa el segundo puesto en producción de vehículos en Europa y el octavo a nivel mundial, lo que supone un gran escaparate y un gran escenario para nuestro país a nivel mundial. Es el primer productor europeo de vehículos industriales.

España exporta en torno al 85% de la producción a más de 130 países; desde los fabricantes de vehículos y componentes, hasta el transporte, empresas subsidiarias, la comercialización o el sector financiero entre otros. Esto afecta muy positivamente a nuestra economía española.

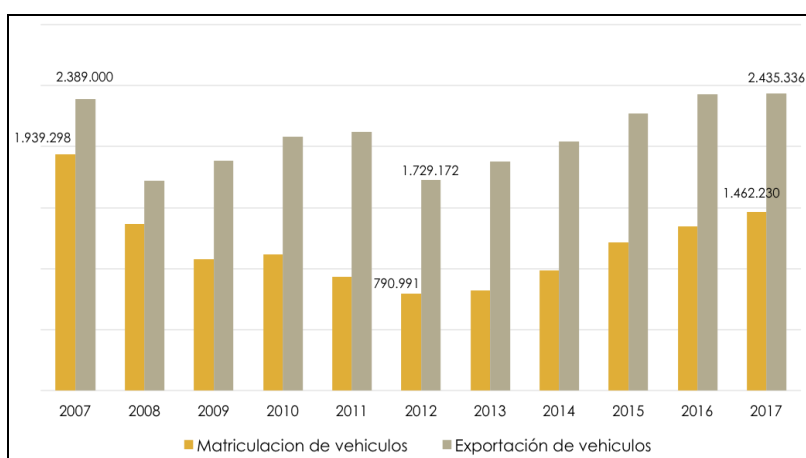


Gráfico nº 7: Evolución de las matriculaciones y exportaciones de vehículos en España

Fuente: Equipo Económico en base a datos de ANFAC

⁴ <http://www.oica.net/category/sales-statistics/>

Como se ha mencionado anteriormente, un porcentaje muy alto de la producción nacional de vehículos está destinado a la exportación, tal y como se puede observar en el gráfico anterior (Gráfico nº 7).

Las exportaciones de vehículos han ido teniendo una tendencia bastante positiva en los últimos años, incrementándose un 40,8% de 2012 a 2017, donde ha alcanzado los 2.435.336 vehículos exportados, cifra superior a la registrada en 2007.

Sin embargo, en el pasado ejercicio 2017 solo se ha producido un ligero incremento de 0,1% respecto a 2016. Según ANFAC, este pequeño estancamiento de las exportaciones en 2017 se debe, en gran parte por los efectos del Brexit en el Reino Unido, país que se sitúa como el tercer mercado más importante para la exportación española, después de Francia y Alemania.

La industria de automoción en su conjunto, incluyendo la fabricación de vehículos con la de piezas y componentes, alcanzó en 2017 un valor total de sus exportaciones de 49.404 millones de euros, lo que significa que continúa siendo el primer sector en aportación al país de saldo positivo.

EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS	
PAIS	CUOTA
FRANCIA	28,50%
ALEMANIA	18%
REINO UNIDO	8,80%
ITALIA	6,10%
BELGICA	4,40%
TURQUIA	3,90%
ARGELIA	2,90%

Tabla nº 2: Exportación española de vehículos en 2017

Fuente: PROBUEN ADVISORY

Las exportaciones españolas se realizan la gran mayoría en Europa gracias a la moneda única y a la cercanía que hay con los países de la zona, pero en los últimos años se han exportado también a países como Turquía y Argelia, introduciéndose inicialmente de manera difícil ya que son mercados duros y difíciles, pero al final se ha conseguido. No obstante, nuestras exportaciones llegan a más de 100 naciones.

Por otro lado, esta industria es estratégica para la economía española y para el empleo gracias a la representatividad que tiene a nivel mundial y por su contribución a la balanza comercial. Continúa con una gran aportación en el PIB español, donde la fabricación de vehículos y componentes representa ya un 8,6% del PIB español.

Y a esto hay que sumar las actividades relacionadas a este sector, como la comercialización, postventa, servicios financieros, seguros, etc., donde la participación del automóvil en el PIB español se eleva hasta el 10%.

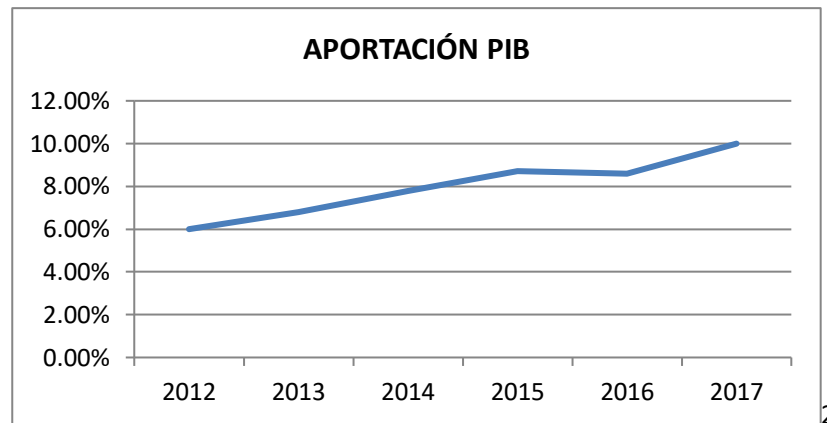


Gráfico nº 8: Evolución de la aportación del sector de la automoción al PIB en España
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las Memorias ANFAC

Como se puede apreciar en el gráfico de arriba, España ha desarrollado una gran recuperación dentro de la importancia del sector de la automoción habiendo pasado los años más duros de la crisis económica, afectando a nuestro país negativamente.

Durante el 2012 se contribuyó al PIB con un 6%, esta cifra ha ido en aumento año tras año hasta alcanzar una contribución de 8,6% en 2017 junto con las demás actividades mencionadas anteriormente, que hacen que la participación al PIB llegue al 10%.

La influencia en el empleo en el sector del automóvil es uno de los aspectos que también hay que tener en cuenta a la hora de analizar el mismo, ya que el empleo que crea este sector es de los más estables y con mayor crecimiento en relación con los demás sectores en nuestro país.

Es una industria que sigue generando trabajo cualificado y estable, en la que el 83% de sus empleados tiene un contrato indefinido. Esto supone un dato muy importante para España ya que como sabemos, hoy en día cada vez hay más contrataciones temporales (precarios). Concretamente, el año pasado se crearon 6.300 nuevos puestos laborales, un 7,3% más que en 2015, y en estos momentos supone el 9% del total de la población activa en España.

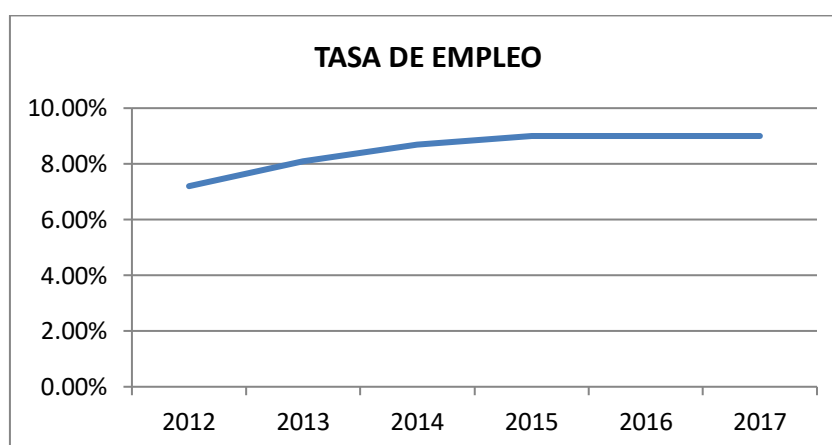


Gráfico nº9: Evolución de la tasa de empleo en España del Sector de la Automoción
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las Memorias ANFAC

La importancia de la industria de automoción para la economía española se estima que por cada puesto de trabajo directo en las fábricas de vehículos se crean cuatro en las fábricas de componentes y entre siete y ocho en el sector servicios. (Sectorial, 2017)

Como he señalado anteriormente, nuestra industria automovilística está compuesto por 17 plantas de fabricación, distribuidas por toda España, y más de mil empresas de tipo subcontratas, esto hace que se empleen de manera indirecta más de 2 millones de puestos de trabajo.

PRINCIPALES FABRICANTES ESPAÑOLES	
EMPRESA	EMPLEOS FABRICA
SEAT	13.955 puestos de trabajo
PSA CITRÖEN RENAULT	8.900 puestos de trabajo
VOLKSWAGEN	4.547 puestos de trabajo
RENAULT	10.252 puestos de trabajo
NISSAN	5.138 puestos de trabajo
OPEL	5.700 puestos de trabajo
IVECO	3.931 puestos de trabajo
MERCEDES	4.997 puestos de trabajo
FORD	8.350 puestos de trabajo

Tabla nº3: Principales fabricantes de vehículos en España

Fuente: PROBUEN ADVISORY

Por lo tanto, 2017 ha sido un año muy bueno en la creación de empleo en España porque las empresas han sido capaces de crear más de 611.000 oportunidades de empleo, lo que supone 1.700 empleos cada día.

En consecuencia, esta industria ha generado un gran impacto económico por su efecto arrollador sobre la actividad económica, por lo que ha sido una actividad muy importante a nivel estratégico para la industria española.

6. METODOLOGÍA

Como se ha explicado anteriormente, en el presente trabajo se ha analizado por un lado la estructura económica y a continuación se explicará la estructura financiera de las empresas del sector de la automoción de España durante el período comprendido entre 2014 y 2016.

En este caso las empresas seleccionadas para realizar el análisis financiero son: Opel y Renault, el cual se va a elaborar también una breve descripción histórica de cada una de ellas.

Las cuentas analizadas son el balance de situación, el análisis de liquidez y el análisis de endeudamiento. Todos los estados financieros empleados en este estudio han sido extraídos de la base de datos de Infocif y Sabi.

Para llevar a cabo el análisis económico financiero de las compañías se han empleado diferentes técnicas analíticas en el que se encuentran los ratios.

6.1. DESCRIPCIÓN HISTÓRICA DE LAS EMPRESAS DE AUTOMOCIÓN

En esta parte del trabajo se va a comentar brevemente la historia de cada una de las empresas seleccionadas sobre las que posteriormente se realizará el análisis financiero.

OPEL⁵

Es una de las compañías más grandes e importantes de Europa a nivel automovilístico, caracterizándose sobre todo por el cuidado del medio ambiente y de la seguridad en sus vehículos, al igual que es uno de los más grandes fabricantes de automóviles de Europa.

Adam Opel fue el creador de la compañía en el año 1862 en *Rüsselsheim*, Alemania. Actualmente, tienen unas ventas que superan más de un millón de vehículos al año, junto a la marca británica *Vauxhall*.

En 2014 Opel fue el tercer mayor fabricante de turismos de la Unión Europea y actualmente está llevando a cabo la presentación de nuevos modelos de toda su historia, es decir 29 nuevos vehículos y 17 nuevos motores antes de 2018.



Ilustración 1: Logo de Opel
Fuente: worldvectorlogo.com



Ilustración 2: Opel 4-8 PS Doktorwagen 1909
Fuente: Coches.com

⁵ <https://es.wikipedia.org/wiki/Opel>

Recientemente, Opel ha empezado a introducirse en nuevos segmentos del mercado, con vehículos como el coche urbano *Suv* compacto (*Mokka*) y el descapotable (*Cabrio*).

Opel tiene la sede central en *Rüsselsheim* y la compañía opera en 10 plantas de fabricación y 4 centros de desarrollo y de pruebas en 6 países de Europa. También da empleo directo a aproximadamente 35.600 personas en Europa, con más de 18.250 empleados en Alemania. Opel y *Vauxhall* se encuentran presentes en más de 50 países a nivel mundial y en 2014 comercializaron 1.095.000 turismos y vehículos comerciales ligeros en todo el mundo.

RENAULT⁶

La corporación Renault fue fundada en 1899 como Société Renault Frères por Louis Renault y sus hermanos Marcel y Fernand. Louis era un ingeniero joven y brillante que ya había diseñado y construido varios prototipos antes de unirse a sus hermanos, quienes habían perfeccionado sus habilidades empresariales trabajando para la empresa textil de su padre. Mientras que Louis se encargó del diseño y la producción, Marcel y Fernand administraron el negocio. (WIKIPEDIA, 2019)

Más adelante, en el año 1903, Renault empezó a fabricar motores propios, ya que hasta entonces los había estado comprando siempre a *De Dion-Bouton*. Su primera venta importante se produjo en 1905, cuando *Société des Automobiles de Place* compró automóviles Renault AG1 para establecer los vehículos denominados taxis.

En estos vehículos, los militares franceses transportaban a las tropas durante la Primera Guerra Mundial, recibiendo el nombre de "*Taxi de la Marne*", consiguiendo así que un porcentaje alto de los taxis de Londres y París fueran construidos por Renault.

En los años 1907 y 1908, Renault fue la marca extranjera más vendida en Nueva York, llegando a producir un total de 3.575 unidades, y se convirtió en el fabricante automovilístico más grande del país.



Ilustración 3: Logo de Renault
Fuente: Brandemia.org



Ilustración 4: Primer automóvil de Renault 1899
Fuente: Coches.com

⁶ <https://es.wikipedia.org/wiki/Renault>

Renault es uno de los fabricantes automovilísticos que más están apostando por el vehículo eléctrico de cero emisiones. Por el momento disponen de cuatro tipos de vehículos de la gama Z.E.: un cuadriciclo biplaza (*Twizy*), una berlina de combustión interna (*Fluence*), un turismo que ha sido diseñado exclusivamente para uso eléctrico (*Zoe*), y la furgoneta ligera eléctrica (*Kangoo*).

En España cuenta con varias factorías y actualmente la de Valladolid está fabricando el Renault (*Captur*) y el (*Twizy*), que es un vehículo 100% eléctrico. Y en su otra factoría, en Palencia se está fabricando el Renault (*Mégane*) y el (*Kadjar*).

6.2. ANALISIS DEL BALANCE DE SITUACIÓN

El balance de situación es uno de los estados contables que refleja la información tanto económica como financiera de la empresa en un momento determinado. Es el primer paso que nos permite analizar y evaluar los estados financieros.

En cuanto a su composición, el balance está conformado por el activo, el pasivo y el patrimonio neto:

- El activo recoge todos los bienes y derechos que posee la compañía y se suelen ordenar todos los elementos de menor a mayor liquidez. Como, por ejemplo, el dinero en caja líquido, de las inversiones o de los bienes tangibles o intangibles.
- En el pasivo se encuentran los fondos propios, exigibles a largo plazo y exigibles a corto plazo y se ordenan de menor a mayor exigibilidad. Es decir, las obligaciones que puede tener la empresa a través de préstamos, letras, deudas, vencimientos y acreedores.

Activo	Pasivo
Bienes Derechos	Deudas Capital

Tabla nº 4. Ejemplo de conceptos básicos que contiene el balance de situación

Fuente: Elaboración propia

También podemos entender el balance de situación desde la perspectiva de la inversión y la financiación, es decir, el activo reflejaría las inversiones que ha hecho la empresa; y el pasivo reflejaría de donde han salido los fondos que han financiado esas inversiones del activo.

Activo	Pasivo
Inversión ¿En qué se ha invertido?	Financiación ¿De dónde se ha obtenido?

Tabla nº 5. Ejemplo de los conceptos inversión y financiación dentro del balance de situación

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, el total del activo siempre tiene que ser igual al total del pasivo, por eso recibe el nombre de balance, ya que procede de balanza.

Activo(miles de euros)	2016	2015	2014
ACTIVO NO CORRIENTE	596.758	608.593	356.203
Inmovilizado intangible	15	623	319
Inmovilizado material	552.458	530.493	355.186
Otros activos a l/p	43.434	76.6670	0
ACTIVO CORRIENTE	948.170	1.006.788	915.922
Existencias	382.311	348.567	325.647
Deudores	563.675	655.666	586.013
Otros activos a c/p	2.166	2.406	3.896
Activos líquidos	18	149	136
TOTAL ACTIVO	1.544.928	1.615.381	1.272.125

Pasivo(miles de euros)	2016	2015	2014
PATRIMONIO NETO	363.834	367.045	75.317
Fondos propios	363.411	366.633	75.164
Capital	145.496	145.496	145.496
Reservas	4.036	-25.111	-25.111
Resultado del ejercicio	-3.222	291.469	-40.166
PASIVO NO CORRIENTE	134.948	99.421	76.113
Deudas a l/p	30.154	34.305	38.250
Otros pasivos a l/p	46.311	8.136	2.442
PASIVO CORRIENTE	1.046.146	1.148.915	1.120.695
Deudas a c/p	73.768	37.125	29.832
Otros pasivos a c/p	3.633	3.633	0
TOTAL PASIVO Y PN	1.544.928	1.615.381	1.272.125

Tabla nº6. Análisis del balance de situación de Opel

Fuente: Elaboración propias a través de los datos de Infocif y Sabi

Primero analizaremos el activo de la empresa Opel. En la tabla nº 6 se puede observar como el activo no corriente tiene un peso relativamente mayor que el corriente y esto sucede durante los tres años observados en este caso. Dicho incremento se debe sobre todo al inmovilizado material, que es el estado más significativo dentro del activo.

Y en cuanto al activo corriente, está formado casi en su totalidad por las existencias y los deudores, el cual ha ido incrementando hasta el 2015 pero en el año 2016 se observa cómo ha perdido algo de peso.

Por otro lado, el patrimonio neto se puede ver cómo han tenido un aumento considerable durante el primer período causado por el aumento de las deudas a largo plazo, pero en el año 2016 vuelve a disminuir. Sin embargo, el pasivo no corriente obtiene una subida considerable durante todo el período.

Y el pasivo corriente, también ha experimentado un aumento en este período debido sobre todo al incremento de las deudas a corto plazo que comparándolas con el año 2014 han aumentado paulatinamente.

Activo(miles de euros)	2016	2015	2014
ACTIVO NO CORRIENTE	1.377.852	1.203.147	1.056.308
Inmovilizado intangible	103	56	53
Inmovilizado material	1.239.633	1.056.929	904.726
Otros activos a l/p	55.148	59.305	69.107
ACTIVO CORRIENTE	1.923.199	1.959.507	1.458.714
Existencias	211.202	179.562	97.026
Deudores	868.129	860.980	727.395
Otros activos a c/p	0	0	0
Activos líquidos	2.514	3.239	765
TOTAL ACTIVO	3.301.051	3.162.654	2.515.022

Pasivo(miles de euros)	2016	2015	2014
PATRIMONIO NETO	1.147.599	1.136.261	1.066.359
Fondos propios	1.105.180	1.081.956	1.013.039
Capital	126.501	126.501	126.501
Reservas	886.538	886.538	835.116
Resultado del ejercicio	92.141	68.917	51.422
PASIVO NO CORRIENTE	151.797	180.766	186.044
Deudas a l/p	111.639	123.726	124.229
Otros pasivos a l/p	38.739	51.501	51.232
PASIVO CORRIENTE	2.001.655	1.845.627	1.262.619
Deudas a c/p	14.776	12.374	8.166
Otros pasivos a c/p	0	0	909
TOTAL PASIVO Y PN	3.301.051	3.162.654	2.515.022

Tabla nº7: Análisis del balance de situación de Renault España
Fuente: Elaboración propia a través de los datos de Infocif y Sabi

En el caso de Renault España, se puede ver como en la tabla nº 7 el activo no corriente ha ido incrementando su importancia, al igual que la empresa Opel y se debe también al inmovilizado material. El inmovilizado intangible, en cambio, ha pasado a tener una representación insignificante en el 2014.

Como también sucedía en la empresa anterior, el activo corriente está formado principalmente por las existencias y los deudores, en el que se puede ver cómo ha perdido algo de peso en 2016 en relación al año 2015, sin embargo, comparándolo con el año 2014 ha aumentado significativamente.

Respecto a la estructura financiera del balance, tanto el patrimonio neto como el pasivo no corriente y corriente tampoco experimentan grandes cambios. La empresa cuenta con pocas deudas a largo plazo, aunque durante el periodo han ido creciendo.

Algo parecido ocurre con las deudas a corto plazo, que también van aumentando desde 2014 hasta el año 2016 llegando a una cifra bastante elevada, pudiendo esta situación acarrear problemas a la empresa.

En resumen, el activo total de la empresa creció en este período un 4.38%, y este crecimiento es consecuencia del aumento del activo no corriente, que se incrementó un 14.52%.

Dicho crecimiento se ha financiado en mayor proporción con un aumento del endeudamiento, que se ha incrementado un 6.27%. No obstante, el patrimonio neto aumentó un 1%.

6.3. ANALISIS DE LIQUIDEZ

A continuación, se va a analizar la liquidez de las empresas mencionadas anteriormente a través del estudio del ratio de liquidez o solvencia que mide la capacidad de la empresa para hacer frente a los pagos derivados de la exigibilidad del pasivo corriente, con los cobros generados por el activo corriente. Para ello se indicará cual es el valor medio deseable de cada ratio, desde una perspectiva orientativa dependiendo del sector y de las características de cada empresa.

En términos generales, para que la empresa no tenga problemas de liquidez el valor de este ratio ha de ser aproximado a 2, o estar entre 1,5 y 2. Si el valor fuese menor que 1,5 indica que la empresa puede tener mayor probabilidad de hacer suspensión de pagos. Y, por el contrario, si el ratio de liquidez supera bastante a 2, podría ser que la empresa tiene activos ociosos y por tanto se podría perder rentabilidad.

El ratio de liquidez o solvencia se calcula de la siguiente forma:

-Ratio de liquidez o solvencia = Activo corriente / Pasivo corriente

6.3.1. Ratio de liquidez de la empresa Opel España

En primer lugar, analizaremos el ratio de liquidez de la empresa Opel.

Ratio de Liquidez (Opel)	2016	2015	2014
	0,91	0,87	0,82

Tabla nº8: Ratio de liquidez o solvencia anual de la empresa Opel

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Infocif y Sabi

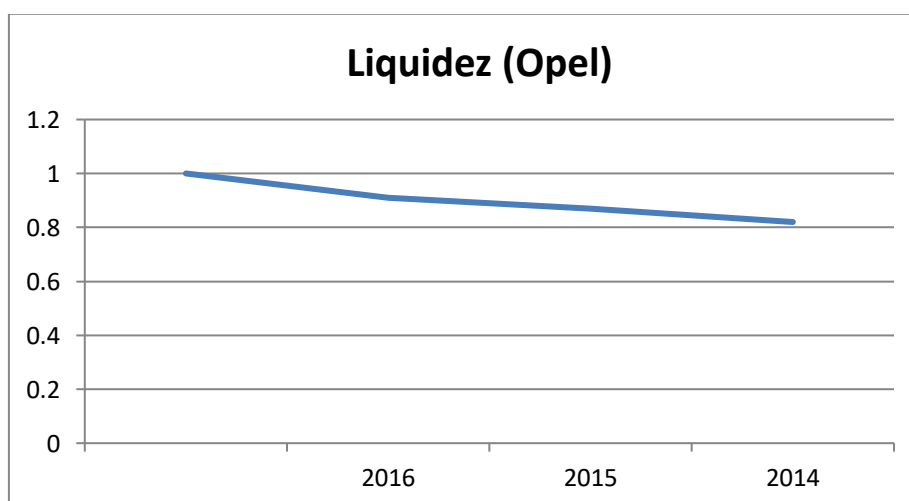


Gráfico nº10: Evolución anual del ratio de liquidez de la empresa Opel

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Infocif y Sabi

Como se puede apreciar, la empresa Opel durante el período indicado en la tabla nº 8 ha ido aumentando su porcentaje de liquidez, pero sigue estando lejos de acercarse al 1,5 por lo que lo más probable es que atiendan a problemas de deudas a corto plazo. Aunque hay situaciones que dependiendo de cómo cobra y cómo paga la empresa se puede funcionar sin tener ningún problema teniendo un fondo de maniobra negativo.

En conclusión, la empresa Opel podría sufrir tensiones a la hora de atender sus deudas a corto plazo si no lo remedia ya que la evolución de los indicadores de porcentaje de liquidez, aunque vaya en aumento tiene aún mucho camino hasta llegar al promedio de 1,5.

6.3.2. Ratio de liquidez de la empresa Renault España

En este caso, se va a analizar el ratio de liquidez de la empresa Renault.

Ratio de Liquidez (Renault)	2016	2015	2014
	0,96	1,06	1,15

Tabla nº 9: Ratio de liquidez o solvencia anual de la empresa Renault España

Fuente: Elaboración propia a través de los datos de Infocif y Sabi

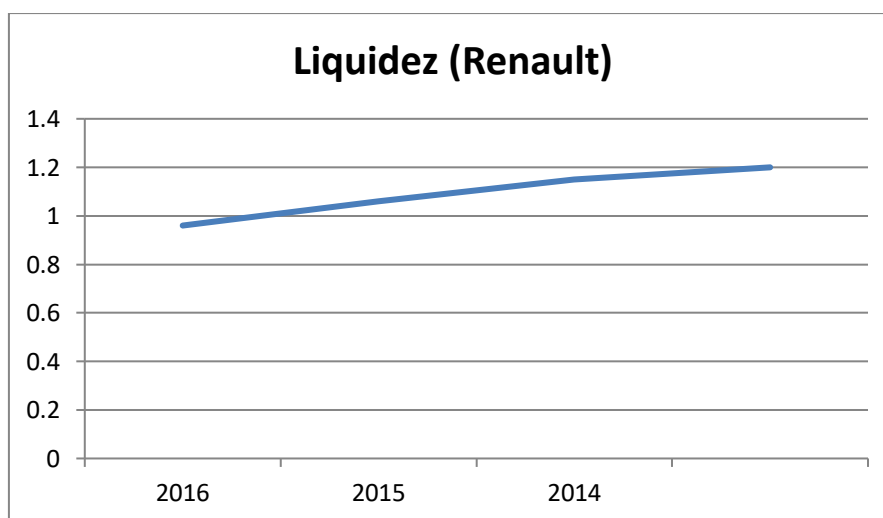


Gráfico nº11: Evolución anual del ratio de liquidez de la empresa Renault

Fuente: Elaboración propia a través de los datos de Infocif y Sabi

Renault, sin embargo, también presenta una evolución en su porcentaje de liquidez, pero a la baja. Es decir, en el año 2014 llegó a 1,15 muy cerca del valor 1,5, por lo que podríamos decir que sufría menos de deudas a corto plazo en comparación con la empresa Opel, pero en los siguientes años empezó a bajar su liquidez llegando a estar muy lejos del promedio general y en conclusión su evolución dentro del periodo indicado en la tabla nº 9 ha ido decreciendo y por lo tanto ha ido teniendo más momentos de tensión para llevar a cabo posibles deudas que podían surgir.

6.4. ANALISIS DE ENDEUDAMIENTO

Los ratios de endeudamiento miden el grado de dependencia que tienen las empresas del exterior. Se trata de un ratio financiero que mide la relación existente entre el importe de los fondos propios de una empresa con relación a las deudas que mantiene tanto en el largo como en el corto plazo.

De este ratio obtenemos, por un lado el ratio de endeudamiento a corto plazo (mide las deudas a corto plazo o pasivos corrientes, divididos entre el patrimonio neto) y por otro lado la de largo plazo (al dividir las deudas a largo plazo o pasivos no corrientes, entre el patrimonio neto).

A nivel general, el valor óptimo de este ratio se debe situar entre 0,4 y 0,6. Si fuera superior a 0,6 indicaría excesivo el volumen de deudas, y por lo tanto, la empresa perdería autonomía financiera frente a terceros. Y si es inferior a 0,4, la empresa podría tener un exceso de capitales propios

El ratio de endeudamiento se calcula de la siguiente forma:

-Ratio de endeudamiento = Pasivo exigible / Fondos propios

6.4.1. Ratio de endeudamiento a corto plazo

El ratio de endeudamiento a corto plazo se calcula de la siguiente forma:

-Ratio de endeudamiento a c/p = Pasivo Corriente / Patrimonio Neto

6.4.1.1. Ratio de endeudamiento a corto plazo de la empresa Opel

Ratio de endeudamiento a c/p (Opel)	2016	2015	2014
	2,87	3,13	14,87

Tabla nº 10: Ratio de endeudamiento a corto plazo anual de la empresa Opel

Fuente: Elaboración propia a través de los datos de Infocif y Sabi

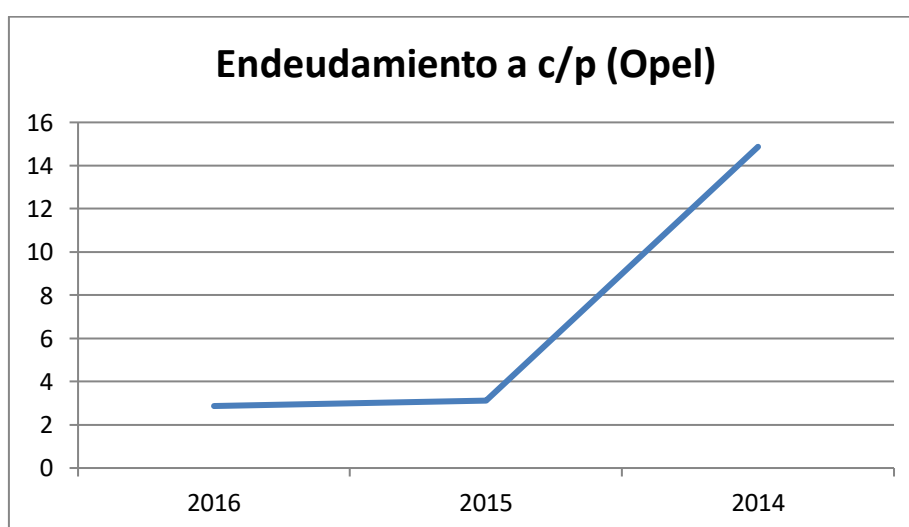


Gráfico nº12: Evolución anual del ratio de endeudamiento a corto plazo de la empresa Opel

Fuente: Elaboración propia a través de los datos de Infocif y Sabi

6.4.1.2. Ratio de endeudamiento a corto plazo de la empresa Renault

Ratio de endeudamiento a c/p (Renault)	2016	2015	2014
	1,74	1,62	1,18

Tabla nº 11: Ratio de endeudamiento a corto plazo anual de la empresa Renault

Fuente: Elaboración propia a través de los datos de Infocif y Sabi

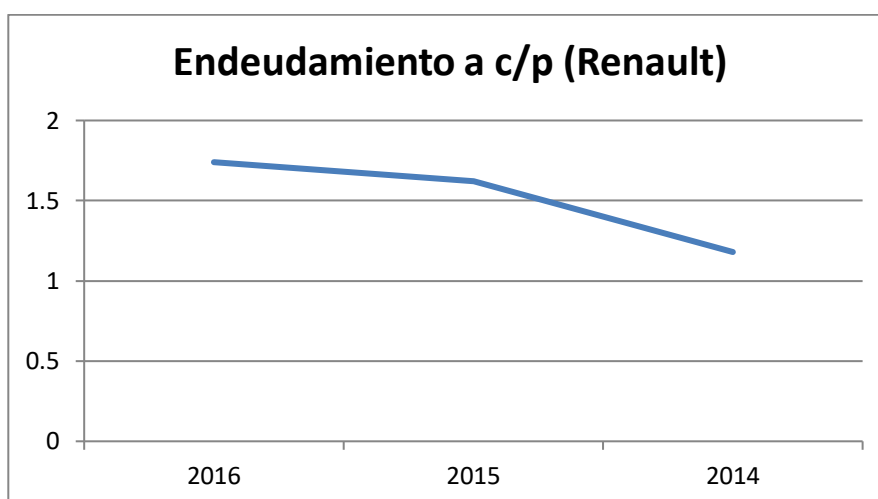


Gráfico nº 13: Evolución anual del ratio de endeudamiento a corto plazo de la empresa Renault

Fuente: Elaboración propia a través de los datos de Infocif y Sabi

Tal y como he explicado anteriormente, para obtener el valor ideal de endeudamiento el porcentaje tiene que estar dentro de 0,4 y 0,6; Si nos fijamos en las tablas nº 10 y nº 11 tanto de Opel como Renault superan bastante ese porcentaje, por lo que cada una de ellas presentan un nivel de endeudamiento a corto plazo excesivo, el cual les pueden acarrear serios problemas.

Además, durante el período establecido en este caso de la empresa Renault, se puede observar como el endeudamiento va empeorando pasando del 1,18 en el año 2014 al 1,74 en el 2016; Por el contrario, la empresa Opel también presenta un elevado endeudamiento, pero conforme pasan los años lo va reduciendo pasando del 14,87 en el año 2014 al 2,87 en el año 2016; Aun así, se queda muy lejos de estar en el promedio ideal.

6.4.2. Ratio de endeudamiento a largo plazo

El ratio de endeudamiento a largo plazo se calcula de la siguiente forma:

-Ratio de endeudamiento a l/p = Pasivo No Corriente / Patrimonio Neto

6.4.2.1. Ratio de endeudamiento a largo plazo de la empresa Opel

Ratio de endeudamiento a l/p (Opel)	2016	2015	2014
	0,37	0,27	1,01

Tabla nº 12: Ratio de endeudamiento a largo plazo anual de la empresa Opel
 Fuente: Elaboración propia a través de los datos de Infocif y Sabi

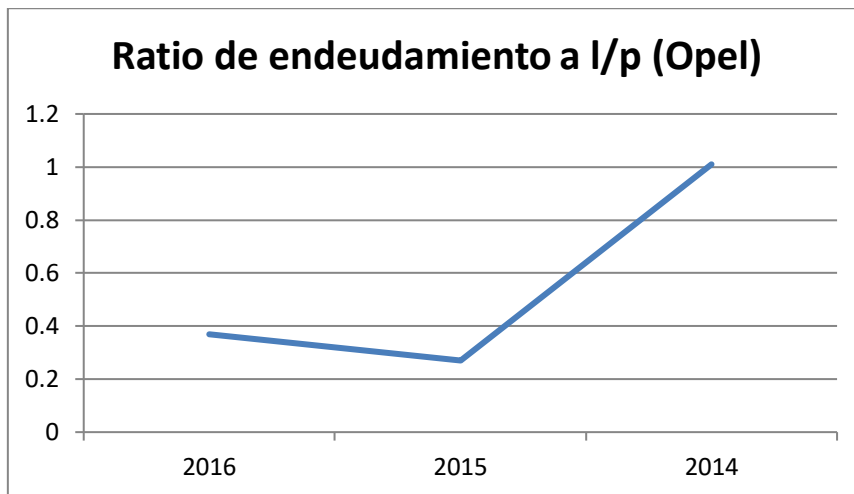


Gráfico nº 14: Evolución anual del ratio de endeudamiento a largo plazo de la empresa Opel
 Fuente: Elaboración propia a través de los datos de Infocif y Sabi

6.4.2.2. Ratio de endeudamiento a largo plazo de la empresa Renault

Ratio de endeudamiento a l/p (Renault)	2016	2015	2014
	0,13	0,15	0,17

Tabla nº 13: Ratio de endeudamiento a largo plazo anual de la empresa Renault
 Fuente: Elaboración propia a través de los datos de Infocif

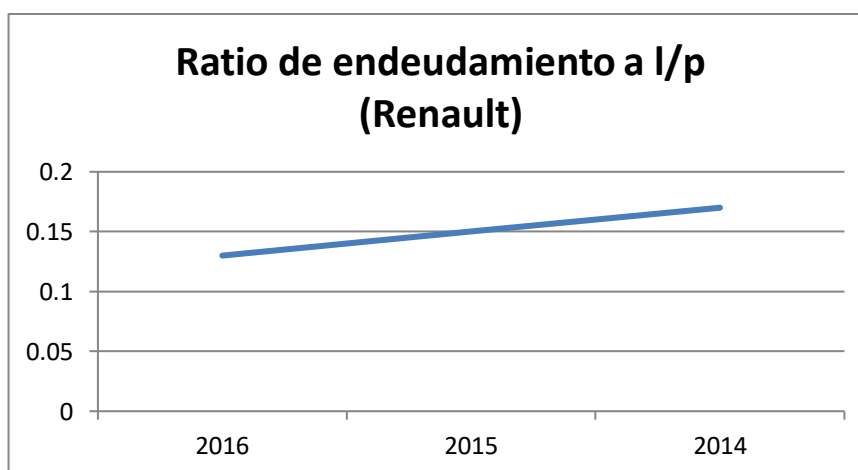


Gráfico nº15: Evolución anual del ratio de endeudamiento a largo plazo de la empresa Renault
 Fuente: Elaboración propia a través de los datos de Infocif y Sabi

En cuanto al ratio de endeudamiento a largo plazo, ocurre lo contrario que en el caso del endeudamiento a corto plazo, es decir, aquí tanto los valores de la empresa Opel como Renault son menores al promedio

ideal que se sitúa entre 0,4 y 0,6 lo que supone que cada una de ellas deben de contar con recursos propios insuficientes aprovechados. Hay que añadir que la empresa Opel cuenta con una gran escasez de fondos propios en comparación con Renault lo que le conllevará a una elevada dependencia de sus acreedores y una escasa autonomía financiera; Sin embargo, en el año 2016 consigue acercarse con un valor del 0,37 al valor ideal de deuda en comparación con el año 2014 que llegó a estar muy endeudada con un valor del 1,01.

En definitiva, la compañía que mejor situación financiera presenta sería Renault España, aunque necesita incrementar su tesorería y rebajar la proporción de deudas a corto plazo.

7. CONCLUSIONES

El sector automovilístico es un mercado altamente competitivo que cuenta con fuertes barreras de entrada y salida. Para los principales países productores se trata de un sector clave para las economías, ya que es un sector que tiene una gran capacidad para generar industria y para generar empleo, convirtiéndolo así en un sector estratégico.

En los últimos años el sector ha tenido cambios importantes por la llegada de nuevos competidores asiáticos, haciendo que grandes compañías tengan que reducir sus precios significativamente para mantener los niveles de producción de sus factorías. Este hecho ha afectado en gran medida a la rentabilidad de muchas fábricas provocando pérdidas considerables al respecto.

España ha sido siempre un mercado atractivo para los fabricantes del sector debido a la posición que ocupa a nivel europeo y los bajos costes de mano de obra. Dichos factores han sido clave para que las marcas instalaran sus primeras plantas en nuestro país. Actualmente la situación es otra ya que nuestras fábricas son valoradas en gran medida por la calidad de la mano de obra y por su gran industria, alcanzando valores de productividad que la sitúan entre las mejores del mundo.

Uno de los objetivos del trabajo ha sido analizar la situación económica de las empresas automovilísticas en general tanto a nivel europeo y mundial como en España, y como conclusión se ha podido observar como este sector de la automoción ha sido y es clave para el crecimiento económico ya que ha conllevado al crecimiento de la demanda en los distintos mercados. En el caso de España, ha supuesto una aportación del PIB del 10%, representa un alto porcentaje de exportaciones del país y es el sector que más empleo genera.

También hay que destacar, que, aunque las empresas automovilísticas se hayan visto fuertemente perjudicadas por la crisis en España, con fuertes caídas en la demanda interna, los fabricantes siguen apostando por ellas y en la actualidad existen 17 factorías de producción de vehículos en nuestro país.

En definitiva, el sector del automóvil ha sabido ser y es un buen ejemplo para cambiar esta tendencia en el que la aceleración de las economías y países con costes laborales mucho más bajos que en los países desarrollados y el crecimiento que ha supuesto de la demanda en dichos mercados, ha provocado al final que el sector de la automoción se expanda geográficamente junto con la industria de sus componentes.

Tras el análisis de los balances de situación de las empresas que han sido objeto de estudio de este trabajo se observa que en el caso de la empresa Opel, el activo total de la empresa decreció un 4,36 % entre 2015 y 2016. Este decrecimiento en la cifra del total de activo, ha tenido su reflejo en la reducción del activo no corriente del 1,94 %.

Y esta reducción del activo es debido en parte por el descenso del patrimonio neto del 0,87 %, pero es la reducción del 5,39 % del endeudamiento lo que explica en mayor medida este decremento.

En cuanto a la composición del pasivo, la empresa recurre en menor medida a la autofinanciación, siendo la proporción del patrimonio neto un 13,33 % menor.

Los resultados financieros y el efecto impositivo han tenido un impacto menos positivo sobre el resultado neto en la empresa que en el sector.

Sin embargo, en el caso de la empresa Renault, el activo total de la empresa creció en un 4,38 % entre 2015 y 2016 debido al aumento del activo no corriente, que se incrementó un 14,52 %. Este crecimiento se ha financiado en mayor proporción con un aumento del endeudamiento, que se ha incrementado un 6,27 %.

Por lo tanto, tanto la empresa Opel como Renault han mejorado su liquidez para poder hacer frente a sus obligaciones de pago a corto plazo y al mismo tiempo, han aumentado su solvencia, reduciendo su capacidad de generar recursos para autofinanciarse; Que en términos de balance significa que las empresas han mejorado la capacidad de generar flujo, pero, dicha reducción de generar recursos para autofinanciarse en el futuro, han empeorado en los últimos años, y si esta situación sigue así, podría poner en peligro las mejoras en el balance de los últimos años.

No obstante, se espera que la economía se recupere poco a poco y vuelva a restablecerse la capacidad de generar autofinanciación y las empresas concesionarias en general puedan seguir manteniendo y mejorando su solvencia a corto y largo plazo.

8. GRAFICOS, TABLAS E ILUSTRACIONES

-Gráficos:

- Gráfico nº1. Sectores económicos.
- Gráfico nº2. Subsectores del sector de automoción.
- Gráfico nº3. Ranking mundial de la producción de vehículos por países.
- Gráfico nº4. Situación de las principales fábricas del sector automóvil en España.
- Gráfico nº5. Evolución de la producción de vehículos en España.
- Gráfico nº6. Evolución de las ventas de vehículos en España.
- Gráfico nº7. Evolución de las matriculaciones y exportaciones en España.
- Gráfico nº8. Evolución de la aportación del sector de la automoción al PIB en España.
- Gráfico nº9. Evolución de la tasa de empleo en España del sector de la automoción.
- Gráfico nº10. Evolución anual del ratio de liquidez de la empresa Opel.
- Gráfico nº11. Evolución anual del ratio de liquidez de la empresa Renault.
- Gráfico nº12. Evolución anual del ratio de endeudamiento a corto plazo de la empresa Opel.
- Gráfico nº13. Evolución anual del ratio de endeudamiento a corto plazo de la empresa Renault.
- Gráfico nº14. Evolución anual del ratio de endeudamiento a largo plazo de la empresa Opel.
- Gráfico nº15. Evolución anual del ratio de endeudamiento a largo plazo de la empresa Renault.

-Tablas:

- Tabla nº1. Tasa de variación en la producción de vehículos en los 20 primeros países productores.
- Tabla nº2. Exportación española de vehículos en 2017.
- Tabla nº3. Principales fabricantes de vehículos en España.
- Tabla nº4. Ejemplo de conceptos básicos que contiene el balance de situación
- Tabla nº5. Ejemplo de los conceptos inversión y financiación dentro del balance de situación
- Tabla nº6. Análisis del balance de situación de Opel.
- Tabla nº7. Análisis del balance de situación de Renault España.

- Tabla nº8. Ratio de liquidez o solvencia anual de la empresa Opel.
- Tabla nº9. Ratio de liquidez o solvencia anual de la empresa Renault España.
- Tabla nº10. Ratio de endeudamiento a corto plazo anual de la empresa Opel.
- Tabla nº11. Ratio de endeudamiento a corto plazo anual de la empresa Renault.
- Tabla nº12. Ratio de endeudamiento a largo plazo anual de la empresa Opel.
- Tabla nº13. Ratio de endeudamiento a largo plazo anual de la empresa Renault.

-Ilustraciones:

- Ilustración 1. Logo de Opel.
- Ilustración 2. Opel 4-8 PS Doktorwagen 1909.
- Ilustración 3. Logo de Renault.
- Ilustración 4. Primer automóvil de Renault 1899.

9. BIBLIOGRAFÍA

- Amat, O. (s.f.). *Análisis de Estados Financieros Fundamentos y Aplicaciones*. Ediciones Gestión 2000, S.A.
- Anfac. (s.f.). Obtenido de <http://www.anfac.com/documents/tmp/MemoriaANFAC2016.pdf>
- ANIBAL. (22 de 05 de 2013). *INTER-REV*. Obtenido de AUTOMATIZACION INDUSTRIAL Y EN OTROS SECTORES ECONÓMICOS: <http://inter-rev.foroactivo.com/t2756-automatizacion-industrial-y-en-otros-sectores-economicos>
- Automoción, M. (2014). Obtenido de <http://www.mcautomocion.es/sector-automocion-nivel-mundial/>
- BLAZQUEZ, L. (18 de Abril de 2019). *COCHES.COM*. Obtenido de <https://noticias.coches.com/noticias-motor/historia-logo-opel/334999>
- BRANDEMIA. (s.f.). *Renault tiene nueva imagen y nuevo posicionamiento*. Obtenido de <http://www.brandemia.org/renault-tiene-nueva-imagen-y-nuevo-posicionamiento>
- Cesce. (s.f.). Obtenido de <http://www.saladeprensacesce.com/informe-sectorial-2017/pdf/automocion.pdf>
- Económico, E. (s.f.). Obtenido de <http://www.equipoeconomico.com/es/blog/34-nuevo-crecimiento-de-las-matriculaciones-y-exportaciones-de-vehiculos-en-espana-en-2017>
- Faconauto. (s.f.). Obtenido de http://www.faconauto.com/wp-content/uploads/2018/04/memoria_faconauto_2017.pdf
- Industria, T. (s.f.). Obtenido de <https://technoindustria.wordpress.com/2015/05/19/evolucion-del-sector-de-la-automocion-en-espana/>
- Ineaf. (s.f.). Obtenido de <https://www.ineaf.es/tribuna/conceptos-basicos-de-contabilidad-balance-de-situacion/>
- Infocif. (s.f.). Obtenido de <http://www.infocif.es/balance-cuentas-anuales/renault-espana-sa>
- Ministerio de Industria, C. y. (s.f.). Obtenido de <http://www.minetad.gob.es/industria/es-ES/Servicios/Documents/agendas-sectoriales/agenda-sectoria-industria-automocion1.pdf>
- Oica. (s.f.). Obtenido de <http://www.oica.net/category/production-statistics/2017-statistics/>
- Opel. (s.f.). Obtenido de <https://www.opel.es/acerca-de-opel/informacion-corporativa.html>
- Opel. (s.f.). Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Opel>
- Sánchez, P. G. (2012). *Análisis de Estados Contables*. Pirámide.
- Sectorial, I. A. (2017). *Move2future*. Obtenido de <https://www.move2future.es/media/attachments/2018/05/11/infografia-agenda-sectorial-automocion-oct-2017.pdf>
- Sernauto. (s.f.). Obtenido de <http://www.sernauto.es/es/sector-automocion>

Spain, I. I. (s.f.). Obtenido de

<http://www.investinspain.org/invest/es/sectores/automocion/descripcion/index.html>

Torre, P. R. (2009). Análisis de Balances y Estados Complementarios. Pirámide.

Wikipedia. (s.f.). Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Renault>

WIKIPEDIA, L. E. (26 de MAYO de 2019). Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Renault>

Wikipedia, L. E. (11 de Junio de 2019). *Fabricacion de automóviles*. Obtenido de https://es.wikipedia.org/wiki/Fabricaci%C3%B3n_de_autom%C3%B3viles

Wikipedia, L. E. (12 de junio de 2019). *Sectores económicos*. Obtenido de https://es.wikipedia.org/wiki/Sector_econ%C3%B3mico