



---

# **Universidad de Valladolid**

## **Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales**

### **Trabajo de Fin de Grado**

### **Grado en Administración y Dirección de Empresas**

## **Análisis de Estados Contables de Grupo Renault**

Presentado por:

***Elvira del Teso Villaverde***

Tutelado por:

***Ana Morales Guerrero***

*Valladolid, 19 de febrero de 2020*

## RESUMEN

Grupo Renault es una de las nueve empresas pertenecientes al sector de la automoción que se encuentran en nuestro país, de las cuales, es la que más factorías presenta, concretamente, cuatro fábricas en el territorio español. Esta empresa ha generado una gran repercusión para las personas en las zonas donde se ubica, principalmente en Valladolid, Palencia y Sevilla, generando un total de casi 13.000 empleados y un importe de la cifra de negocios de 7,5 millones de euros sólo en España. Con el análisis realizado a continuación se pretende conocer la situación económico-financiera de la empresa y cómo continua con su actividad a través del correcto aprovechamiento de los recursos, los cuales aparecen reflejados en sus estados contables.

## ABSTRACT

Renault Group is one of the nine companies belonging to the automotive sector that are in our country, of which, it is the one that more factories presents, specifically, four factories in the Spanish territory. This company has generated a great impact for people in the areas where it is located, mainly in Valladolid, Palencia and Seville, generating a total of almost 13,000 employees and an amount of turnover of 7.5 million euros only in Spain. With the analysis carried out below, it is intended to know the economic-financial situation of the company and how it continues with its activity through the correct use of resources, which are reflected in its financial statements.

**Palabras Clave:** Grupo Renault, Análisis, Contabilidad, Finanzas.

**Códigos de clasificación JEL (Journal of Economic Literature):**

M10 Generalidades de la administración de empresas

M21 Economía de la empresa

M41 Contabilidad

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	6
<b>2. METODOLOGÍA</b> .....	6
<b>3. ANÁLISIS DE LA EMPRESA</b> .....	7
<b>3.1. Información general</b> .....	7
<b>3.2. Historia de la empresa</b> .....	8
<b>4. ANÁLISIS DEL SECTOR DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA</b> .....	12
<b>5. ANÁLISIS PATRIMONIAL</b> .....	16
<b>6. ANÁLISIS ECONÓMICO</b> .....	27
<b>7. ANÁLISIS FINANCIERO</b> .....	32
<b>7.1. Análisis de rentabilidades</b> .....	32
7.1.1. Rentabilidad económica .....	32
7.1.2. Rentabilidad financiera .....	34
<b>7.2. Análisis de liquidez</b> .....	37
<b>7.3. Análisis de solvencia</b> .....	38
<b>8. CONCLUSIONES</b> .....	41
<b>9. BIBLIOGRAFÍA</b> .....	43
<b>10. ANEXO</b> .....	45

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 3.1. Ventas de automóviles por continente .....	7
Gráfico 4.1. Matriculaciones de vehículos eléctricos e híbridos enchufables en España .....	13
Gráfico 4.2. Predicción de la evolución por tipo de vehículo en España .....	14
Gráfico 4.3. Evolución de las exportaciones españolas del sector automovilístico .....	15
Gráfico 5.1. Evolución del activo mediante porcentajes horizontales .....	23
Gráfico 5.2. Evolución del patrimonio neto y pasivo mediante porcentajes horizontales .....	25
Gráfico 6.1. Evolución de la cuenta de Pérdidas y Ganancias mediante porcentajes horizontales .....	30
Gráfico 7.1. Evolución de la rentabilidad económica y margen sobre ventas ..	32
Gráfico 7.2. Evolución de la rotación de activos .....	33
Gráfico 7.3. Evolución de la rentabilidad financiera y apalancamiento financiero .....	35
Gráfico 7.4. Evolución de los ratios de liquidez .....	36
Gráfico 7.5. Evolución de los ratios de solvencia .....	38
Gráfico 7.6. Evolución del endeudamiento .....	39

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 3.1. Top 5 de vehículos más vendidos en 2018 .....	8
Tabla 5.1. Análisis vertical del activo .....	17
Tabla 5.2. Análisis vertical del patrimonio neto y pasivo .....	19
Tabla 5.3. Análisis de las participaciones en el patrimonio neto .....	20
Tabla 5.4. Análisis horizontal del activo .....	22
Tabla 5.5. Análisis horizontal del patrimonio neto y pasivo .....	24
Tabla 6.1. Análisis vertical de la cuenta de Pérdidas y Ganancias .....	26
Tabla 6.2. Análisis vertical de los gastos de personal y amortización del inmovilizado .....	27
Tabla 6.3. Análisis horizontal de la cuenta de Pérdidas y Ganancias .....	29
Tabla 6.4. Análisis horizontal de los gastos de personal y amortización del inmovilizado .....	29
Tabla 7.1. Análisis de la rentabilidad económica y su descomposición .....	32
Tabla 7.2. Análisis de la rentabilidad financiera y su descomposición .....	34
Tabla 7.3. Análisis de la liquidez .....	36
Tabla 7.4. Análisis de la solvencia .....	38

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 4.1. Distribución de factorías de automóviles en España .....	12
--	----

## **1. INTRODUCCIÓN**

La automoción es uno de los sectores más importantes de la industria a nivel mundial. Desde el año 2013 ha tenido una evolución claramente ascendente salvo en los años 2008 y 2009, en los que la crisis financiera produjo una caída considerable en su desarrollo. Una vez se estabilizó la situación financiera en 2010, se recuperó dicho progreso retomando los porcentajes de crecimiento normales de los años anteriores. Actualmente, esta evolución ha sufrido una nueva recaída debido a la desaceleración económica a nivel mundial, en la que la producción de vehículos supuso más del 25% de dicha desaceleración, con una disminución en las ventas del 7%. En el sector de la automoción, esta caída ha sido producida como consecuencia de la guerra comercial y de las nuevas normativas sobre emisiones. En estos momentos, España es el país europeo que lidera esta crisis.

Renault es uno de los fabricantes de automóviles más importantes en nuestro país, ya que ocupa la tercera posición en el ranking de empresas del sector de fabricación de vehículos de motor según ventas. A nivel mundial se encuentra en la octava posición de ventas por marcas, suponiendo un crecimiento del 3,2% con respecto al año anterior, mientras que junto con la alianza que forman Renault-Nissan-Mitsubishi se encuentran en la segunda posición en el ranking de ventas por grupos de automoción. Por ello, me parece un buen ejemplo el estudio de la evolución del sector de la automoción con una empresa como Renault, examinando su situación financiera y contable a través del análisis de los estados contables.

## **2. METODOLOGÍA**

Los datos utilizados han sido obtenidos de las Cuentas Anuales adjuntas en las Memorias publicadas por Groupe Renault de los años comprendidos entre 2014 a 2018, ambos incluidos. También se han utilizado sus explicaciones para entender sus movimientos. Principalmente, se analizan las cuentas consolidadas del Balance y de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de la empresa, expresadas en millones de euros.

### 3. ANÁLISIS DE LA EMPRESA

#### 3.1. Información general

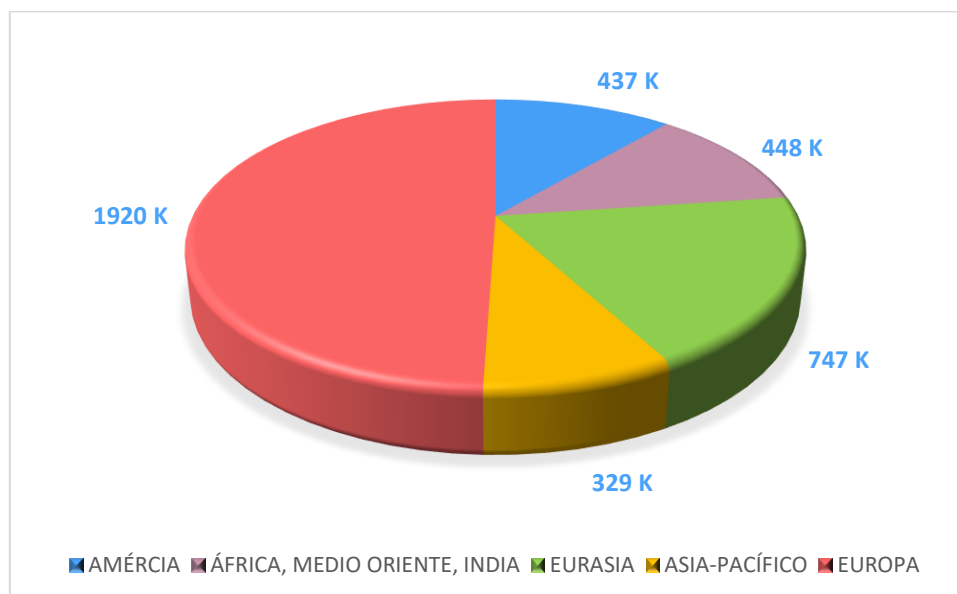
Groupe Renault es un conjunto de fabricantes de automóviles desde 1898, formado por cinco marcas que le permite el aprovechamiento de sinergias. Estas marcas son: Renault, Renault Samsung Motors, Dacia, LADA y Alpine.

El grupo emplea a 183.000 personas, estando presente en 37 países, cuyo único propósito es proporcionar movilidad sostenible en el mundo. En España, Renault se sitúa en la tercera posición en el ranking del sector de fabricación de vehículos de motor.

En 2018 obtuvo unos ingresos de 57.419 millones de euros, casi un 50% más con respecto al 2010. El grupo prevé un crecimiento de 70.000 millones de euros para 2022.

En total, el grupo ha vendido 3,88 millones de turismos y vehículos comerciales ligeros. El gráfico presentado a continuación muestra las ventas por continente.

Gráfico 3.1. Ventas de automóviles por continente



Fuente: Elaboración propia con los datos de la página web de Groupe Renault

Como se puede observar en el gráfico, la mayor parte de los vehículos vendidos han sido en Europa, de los cuales, 689 millones se han vendido en Francia.

Los modelos de turismos que actualmente comercializa la empresa son: el Zoe, el Twingo, el Clio, el Captur, el Megane, el Megane Sport Tourer, el Megane R.S.,

la Scenic, la Grand Scenic, el Kadjar, el Talisman, el Talisman Sport Tourer, el Koleos y la Espace, y su gama de furgonetas: la Kangoo Combi, la Trafic Combi y la Trafic SpaceClass.

Los cinco modelos más vendidos del grupo en 2018 han sido los que se muestran a continuación:

*Tabla 3.1. Top 5 de vehículos más vendidos en 2018*

<b>Modelo</b>	<b>Unidades vendidas</b>
Clio	416.054
Megane	279.448
Captur	229.929
Logan	194.149
Sandero	188.045

*Fuente: Elaboración propia con los datos de la página web de Grupo Renault*

Hoy en día, España cuenta con cuatro factorías de Grupo Renault, una en Palencia, dos en Valladolid y otra en Sevilla. La fábrica de Palencia fue inaugurada en 1978 y cuenta con una superficie total construida de 323.081 m<sup>2</sup>. En ella se produce la gama Mégane y Kadjar, y exporta el 85% de su producción.

La Fábrica de Valladolid es la heredera de la primera fábrica que el Grupo fundó en España. En 1966 se inauguró la unidad de Carrocería y en 1972 la de Montaje, fusionándose después en 1995. En esta fábrica se produce el Captur y en 2011 se creó el taller de vehículo eléctrico. En Valladolid también se encuentra la Factoría de Motores que nació en 1965 y cuenta con tres talleres y una Planta de Inyección de Aluminio. Esta factoría suministra motores a 20 fábricas distribuidas en los cuatro continentes, y el 78% de la producción se exporta equipando las marcas Renault, Nissan, Dacia, Samsung y Daimler.

La Factoría de Sevilla se dedica a la fabricación de cajas de velocidades desde 1966 y cuenta con una superficie de 211.842 m<sup>2</sup>. Distribuye cajas de velocidades a 30 fábricas de los cuatro continentes y exporta el 88% de su producción.

### **3.2. Historia de la empresa**

En el año 1890 tiene lugar el nacimiento de la empresa Renault Frères en manos de los hermanos Marcel y Fernand Renault con la creación del “Voiturette”, que



ganó sus primeras competiciones de automóviles y que dio lugar a 71 pedidos en ese año.

En 1902 crean el primer motor de dos cilindros, antecesor del motor de cuatro cilindros, y en 1906 obtiene el Gran Premio de Francia un piloto al volante del Renault AK.

Con el estallido de la Primera Guerra Mundial en el año 1914, el Ministerio de Guerra solicitó a la marca la creación de ambulancias, motores de aviones, proyectiles, etc, es decir, útiles para el conflicto. Se utilizaron un total de 1.000 taxis con el fin de transportar a 4.000 hombres al frente, que obtuvieron el nombre de "Taxis de la Marne".

En el año 1924 apareció el nuevo logotipo con forma de diamante que irá adoptando la forma actual con el paso del tiempo.

En 1929 se levanta la planta de Renault en la isla de Seguin en Bouogne-Billancourt donde se fabricó la Reinastella de ocho cilindros. En ese año, la marca consigue estar presente ya en 49 países.

En 1945 se nacionaliza, la SAUR (Société Anonyme des Usines Renault) pasa a ser RNUR (Régie Nationale des Usines Renault) siendo propiedad exclusiva del Estado francés.

En octubre de 1946 se presenta el 4CV en el Salón del Automóvil de París, que se fue desarrollando encubierto durante la Segunda Guerra Mundial. Este vehículo fue el primero de la marca en llevar motor trasero y el primer francés producido en más de un millón de unidades llegando a venderse en EE. UU. y a producirse en Japón. La vida de este modelo duró hasta diciembre 1967, llegando a ser el vehículo francés más producido de la historia.

En 1956 se lanzó la Dauphine con la idea fallida de reemplazar el 4CV. En este año nació también el Etoile Filante, siendo uno de los vehículos más rápidos de la época, posicionando a la marca como pionera en todo el mundo.

En 1959 nació el primer vehículo con tracción delantera, el Estafette, de los cuales, la mitad de los producidos fueron exportados principalmente a EE. UU.

En el mismo año, se inaugura la planta de SOMACA (Sociedad Marroquí de Construcción de Automóviles) en Casablanca, Marruecos, donde se ensamblarán vehículos de Dacia y de Renault. En este momento, la marca posee el 54% del capital de SOMACA. También tiene lugar en este año la aparición de la “Garantie Or”, una garantía de tres a seis meses, así como la posibilidad de usar crédito tanto para vehículos nuevos como para vehículos de segunda mano.

En 1961 lanzan a la venta el 4L, vehículo con cinco puertas de las cuales, la trasera podía abrirse para plegar el banco trasero y transformarlo en una camioneta. Su objetivo principal era que fuese práctico y útil para cualquier circunstancia. El vehículo se exportó a más de 100 países hasta que terminó su vida en diciembre de 1994.

Cuatro años después se lanzó el R16 siendo el primer sedán compacto con portón trasero. Este modelo fue criticado en un principio, pero más tarde imitado.

En 1972 nace el R5, de tres puertas y con colores llamativos, que fue destinado a un público joven y femenino. Este vehículo ganó el 5% del mercado automotriz y tres años más tarde se posicionó como líder del mercado en Europa. Además, se mantuvo a la cabeza de las ventas de automóviles pequeños en Francia durante más de 10 años. Tres años más tarde se crea la gama deportiva.

En 1984 nace la Espace, la primera minivan de la historia con cinco asientos traseros flexibles que podían girarse. Este modelo se sigue fabricando en la actualidad.

En 1990 Renault se convierte en una sociedad anónima con capital estatal y su privatización no entró en vigor hasta 1996.

En 1991 el Renault Crédit International (RCI) se convierte en banco, es el llamado RCI Bank and Services cuya finalidad es ofertar servicios de financiación para potenciar la movilidad de automóviles.

Al año siguiente, la marca se convirtió por primera vez en la campeona mundial de fabricantes en Fórmula 1, y se lanzaron dos nuevos modelos al mercado, el Twingo y el Safrane.

En 1995 tiene lugar el nacimiento de Samsung Motors Inc y el levantamiento de la planta de Busan, en Corea del Sur, de la que Renault obtuvo una participación del 80% a partir del año 2000.

En 1998 se inaugura un centro de ingeniería diseñado para reunir a los diseñadores de los nuevos modelos, es el llamado Technocentre, ubicado en Guyancourt, en Francia. También se inaugura el complejo Ayrton Senna en Curitiba, Brasil, convirtiéndose en el primer complejo industrial de la marca y siendo una de las principales plantas del Grupo en América del Sur.

En el 1999 Renault y Nissan firman la alianza en la cual se establece la toma, por parte de Renault, del 36,8% del capital de Nissan. En este momento, comienza la cooperación entre ambas marcas con el intercambio de participaciones y la colaboración industrial. En este año también tiene lugar la adquisición de la marca rumana Dacia, en el que Renault se convierte en el 51% de los accionistas mayoritarios. Aprovechando la adquisición, la marca compró la planta de Dacia de Pitești en Rumania.

Al año siguiente se produce también la adquisición de Samsung Motors obteniendo el 70,1%. Actualmente, Renault Samsung Motors aún continúa produciendo y comercializando vehículos en Corea.

En 2008 la marca adquiere el 25% de participación de LADA, perteneciente a AVTOVAZ, uno de los mayores fabricantes de automóviles de Rusia.

En 2011 se inaugura el laboratorio de innovación en Silicon Valley, California, llamado Open Innovation Lab Silicon Valley situado cerca de los laboratorios de grandes empresas como Google, Amazon, Apple o Facebook.

En el 2012, se presenta el primer sedán eléctrico en el Salón del Automóvil de Ginebra obteniendo el nombre de ZOE.

En 2013 se fundó la empresa DRAC (Dongfeng Renault Automotive Company) creada por Renault y un fabricante chino con fábrica en Whuan, China, dedicada a la producción de ciertos modelos de la marca.

En 2015 se lanza para el público europeo la primera camioneta, el Renault Alaskan.

Al año siguiente, en 2016, Mitsubishi se une a la alianza Renault-Nissan.

#### 4. ANÁLISIS DEL SECTOR DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA

España ocupa el segundo lugar de fabricantes de automóviles de Europa y el primero de vehículos comerciales. A nivel mundial ocupa el octavo lugar por detrás de China, EE. UU., Japón, Alemania, India, Corea del Sur y Méjico. Las primeras marcas de vehículos de automoción se encuentran en nuestro país conteniendo un total de 17 plantas de fabricación pertenecientes a 9 empresas automovilísticas, y 1.000 empresas dedicadas a la producción de componentes y equipos para suministrar a la industria.

Figura 4.1. Distribución de factorías de automóviles en España



Fuente: Comisario Europeo del Automóvil (CEA)

El 81,5% de los vehículos fabricados en el territorio español son exportados a más de 100 países y un total de 5,4 millones de vehículos son transportados cada año por la península.

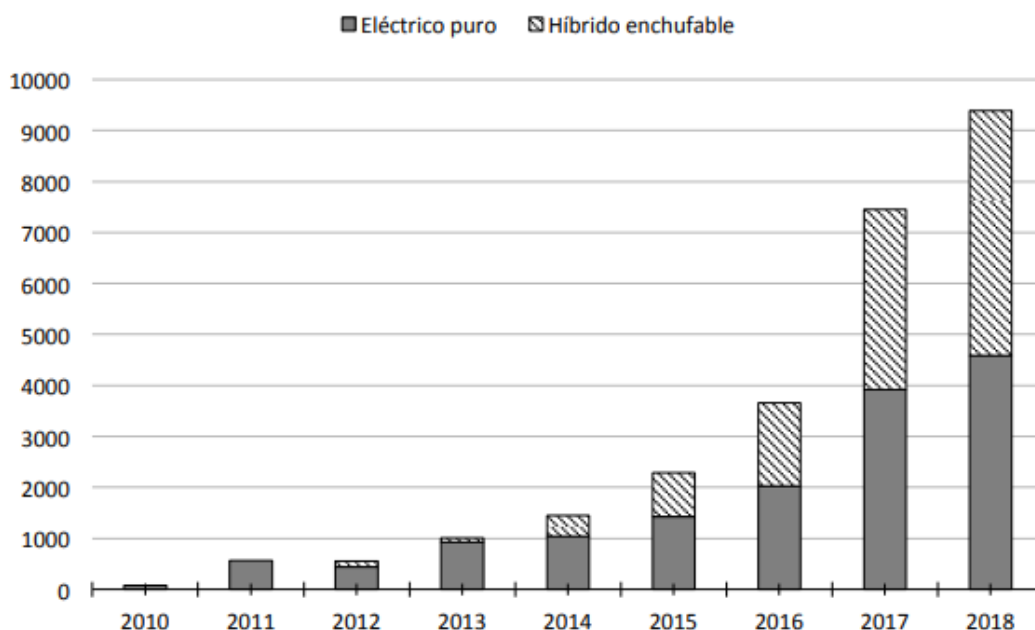
La automoción representa el 10% del PIB español y el 19% del total de las exportaciones del país, generando 300.000 empleos directos y 2 millones de puestos de trabajo.

Desde 2012, la fabricación de automóviles ha aumentado considerablemente llegando a producir 840.386 unidades más hasta 2018, lo que supone un aumento del 42,5% con respecto a 2012. En 2018 se fabricaron un total de 2.819.565 vehículos.

En la actualidad, debido a las nuevas normativas de emisiones que han provocado el surgimiento del vehículo eléctrico y la caída del vehículo diésel, ha generado una tendencia decreciente en la producción de vehículos diésel y gasolina, siendo en el mes de noviembre un 3,6% menos, lo que supone 247.655 unidades menos. Si analizamos la evolución por tipo de vehículo, tanto la producción de vehículos como la producción de todoterrenos cayó considerablemente. Sin embargo, la fabricación de vehículos comerciales e industriales aumentó en un 7%.

Con el objetivo de cumplir las medidas contra la contaminación, la Unión Europea está impulsando el uso del coche eléctrico para alcanzar en 2030 un 27% de cuota de energías renovables y el mismo porcentaje de mejora de la eficiencia energética. Sin embargo, en España no ha sido del todo bienvenido el coche eléctrico ya que sólo ha conseguido un 0,32% de cuota de mercado en comparación con el 1,7% de media en Europa.

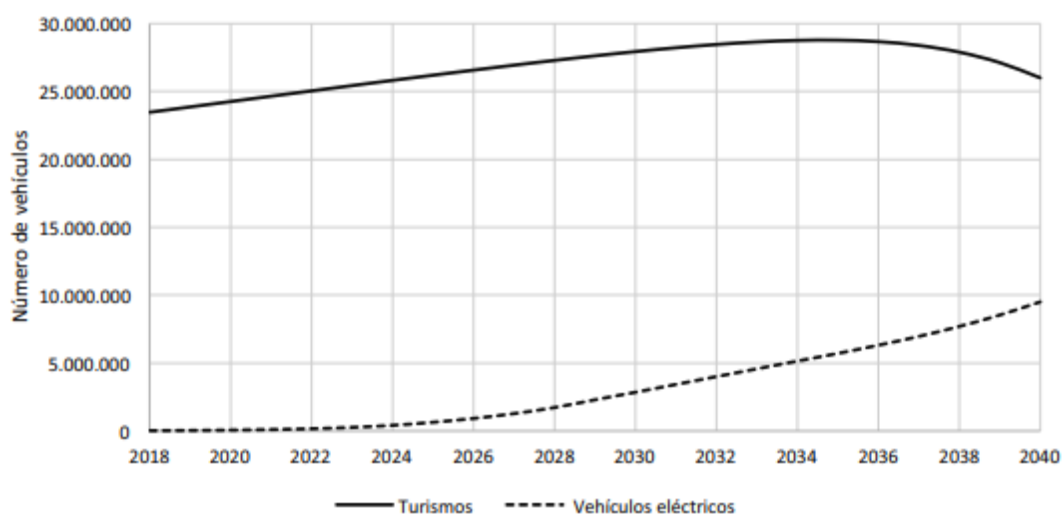
Gráfico 4.1. Matriculaciones de vehículos eléctricos e híbridos enchufables en España



Fuente: OVEMS

Como se puede observar en el gráfico, en los últimos años la compra del vehículo eléctrico e híbrido ha aumentado considerablemente, y esta tendencia continúa siendo ascendente. No obstante, aún existen problemas que dificultan la consecución del objetivo de la Comisión Europea. El primer problema es que se quiere lograr que a partir de 2050 no circule ningún tipo de vehículo que emita gases contaminantes, lo cual resulta imposible cuando el vehículo eléctrico y de hidrógeno abarca únicamente el 0,09% de los 24 millones de automóviles existentes en todo el país. El segundo problema son los puntos de recarga, la infraestructura aún se encuentra en desarrollo y, aunque España se posiciona en quinto lugar a nivel europeo, aún no supera el 5% de dicha infraestructura. Otros de los problemas que están directamente relacionados con el consumidor son el temor a la autonomía que ofrece el vehículo, ya que los primeros permitían un número de kilómetros menor que en la actualidad, y la escasa oferta disponible de modelos que se ajusten a los gustos del comprador. Actualmente, a todos los problemas planteados se les está buscando una solución para que poco a poco estas nuevas formas alternativas al diésel y a la gasolina vayan penetrando más rápido en nuestro país.

Gráfico 4.2. Predicción de la evolución por tipo de vehículo en España



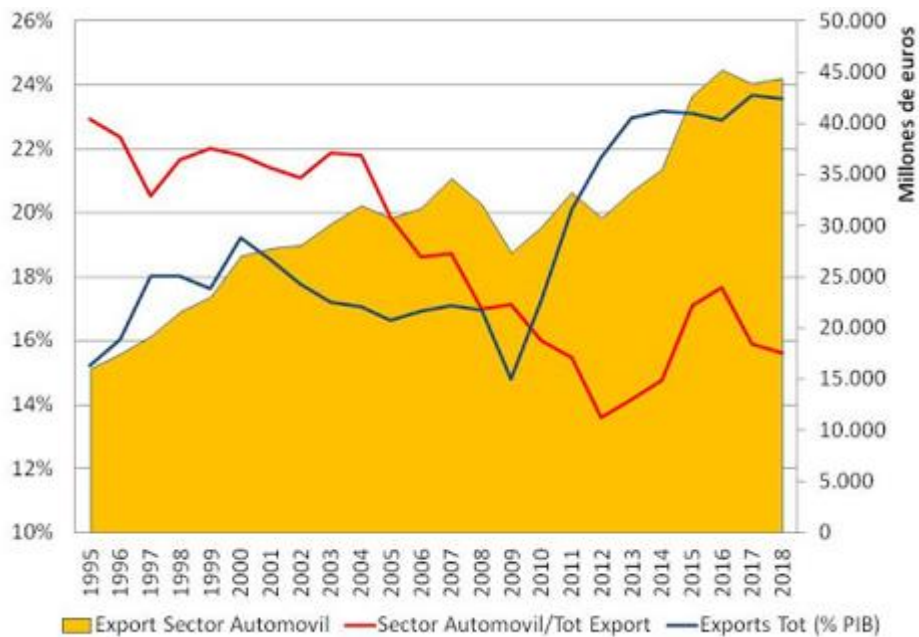
Fuente: OVEMS

Por otro lado, la mayor parte de la producción de vehículos está destinada a la exportación, de la cual se exporta, como ya se ha dicho antes, el 81,5% de automóviles. Durante el 2017, los países a los que más vehículos se exportaron fueron a Francia y Alemania, suponiendo aproximadamente el 76% de las ventas totales.

Actualmente, la exportación de vehículos ha disminuido un 1% con respecto al 2018. Esta proporción no ha sido tan nefasta debido a la progresiva recuperación de los mercados europeos que crecieron casi un 5%. Refiriéndonos a la evolución del sector diferenciando la exportación por tipo de vehículo, igualmente los turismos y los todoterrenos sufrieron un descenso, mientras que la exportación de los vehículos comerciales e industriales aumentó.

El gráfico que se muestra a continuación trata de analizar la evolución de las exportaciones españolas totales en porcentaje del PIB (línea azul), el sector del automóvil en su conjunto como porcentaje de las exportaciones totales (línea roja) y el volumen de exportaciones en miles de euros (el área con la escala derecha).

Gráfico 4.3. Evolución de las exportaciones españolas del sector automovilístico



Fuente: Página web InBestia (Datos Datacomex)

Si examinamos el gráfico, a partir de 2009 las exportaciones españolas han sufrido un gran aumento, concretamente del 72,2%, siendo las del sector automóvil del 60%, lo que supone una pérdida de cuota en el sector del conjunto de las exportaciones disminuyendo en un 1,5%, por lo que se empieza a visualizar una reducción en la importancia del sector de la automoción en las exportaciones totales.

Como se puede observar, la producción de turismos ha disminuido debido al aumento de la fabricación de vehículos industriales a consecuencia de la debilidad del mercado nacional.

## 5. ANÁLISIS PATRIMONIAL

El estudio que se realiza a continuación consiste en analizar vertical y horizontalmente las partidas del Balance consolidado de la empresa durante cinco años, desde 2014 hasta 2018, elaborado según las Normas Internacionales de Contabilidad. El Balance completo se encuentra en el Anexo, el último epígrafe del índice.



## 5.1 Análisis vertical

Para realizar el análisis vertical, se toma como base el total del activo y el total del pasivo y patrimonio neto de cada año, en cada caso, obteniendo la importancia relativa en porcentaje de todas las masas patrimoniales de forma individual.

Tabla 5.1. Análisis vertical del activo

	2018	2017	2016	2015	2014
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>39,15%</b>	<b>38,57%</b>	<b>39,98%</b>	<b>41,48%</b>	<b>42,32%</b>
Activo intangible	5,14%	4,77%	4,78%	3,94%	4,22%
Inmovilizado material	12,44%	12,36%	12,68%	12,33%	13,24%
Intereses en empresas asociadas y empresas conjuntas	18,64%	18,03%	18,57%	21,36%	20,50%
Activos financieros no corrientes	0,81%	1,27%	1,35%	1,63%	2,06%
Activo por impuesto diferido	0,83%	0,84%	1,19%	0,97%	0,88%
Otros activos no corrientes	1,29%	1,31%	1,33%	1,25%	1,41%
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>60,85%</b>	<b>61,43%</b>	<b>60,02%</b>	<b>58,52%</b>	<b>57,68%</b>
Existencias	5,11%	5,76%	5,67%	4,56%	4,16%
Créditos de financiación de ventas	36,58%	35,79%	33,54%	31,57%	31,55%
Créditos de clientes automotrices	1,22%	1,60%	1,85%	1,39%	1,52%
Activos financieros corrientes	1,71%	1,76%	1,86%	1,94%	1,88%
Deudores tributarios corrientes	0,10%	0,08%	0,04%	0,07%	0,05%
Otros activos corrientes	3,29%	3,65%	3,52%	3,39%	3,20%
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	12,85%	12,79%	13,52%	15,60%	15,32%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

Analizando en primer lugar los porcentajes verticales del activo no corriente, éste viene a representar en torno al 40% del activo total.

Dentro del activo no corriente, la partida con más peso es la de los intereses en empresas asociadas y empresas conjuntas. En ella se encuentran todas las participaciones derivadas de la cooperación de la alianza. Actualmente, tiene una importancia del 18,64%, de la cual es Nissan la que más peso tiene debido al casi 40% de su capital que posee Renault.

La segunda partida más importante es el inmovilizado material que incluye los terrenos, las construcciones, la maquinaria, el mobiliario, etc, es decir, todos aquellos elementos que constituyen la estructura fija de la empresa. En este epígrafe también se incluyen el coste de diseño y desarrollo de la producción de

estos activos, los costes de la financiación derivados de los activos tangibles durante el período de construcción, las subvenciones de inversión recibidas y los activos fijos con contrato de arrendamiento. Actualmente tiene un peso en torno a un 12%.

En los activos intangibles figura el Fondo de Comercio surgido por las agrupaciones con empresas y negocios conjuntos. También contiene las cuentas de investigación y desarrollo que incluyen los nuevos proyectos de iniciar un nuevo vehículo o componente. Estos se amortizan de forma lineal sobre la vida de comercialización esperada del vehículo. Se puede observar cómo estos activos intangibles han ido ganando peso poco a poco hasta tener una importancia de más del 5% sobre el total del activo.

Las partidas que menos peso tienen dentro del activo no corriente son los activos financieros no corrientes y el activo por impuesto diferido. La primera comprende los valores de compañías no controladas y sin influencia significativa, valores mobiliarios y títulos de deuda, préstamos y los instrumentos resultantes de activos vinculados con transacciones financieras; mientras que la segunda es la cuantía del impuesto sobre el beneficio para ser recuperado en los próximos ejercicios. Estas cuentas han ido perdiendo importancia poco a poco, situándose en torno a un 0,80% cada una.

Analizando ahora el activo corriente, éste supone casi las dos terceras partes del activo total, que ha ido aumentando paulatinamente desde el 2014.

Las partidas de créditos de financiación de ventas y la de clientes automotrices son el resultado de las operaciones para financiar la venta de los vehículos a los distribuidores. La primera es la que mayor importancia tiene dentro del activo corriente con casi un 37% actual, siendo el mayor porcentaje de los cinco años, mientras que la financiación de ventas de automóviles es mucho menor que la venta a los distribuidores y supone solamente el 1,22% en 2018.

La partida de efectivo y otros activos líquidos equivalentes, comprende la tesorería, las cuentas corrientes bancarias y otros depósitos, mientras que los otros activos líquidos equivalentes son las inversiones que se han mantenido

para lograr los objetivos del efectivo en el corto plazo. Es la segunda partida con mayor volumen del activo corriente, suponiendo casi un 13%, aunque junto con la de 2017, es la más baja de los tres años anteriores.

Las existencias incorporan todos aquellos elementos producidos destinados a ser vendidos. En ellas se incorporan los cargos de su producción directa o indirecta y los cargos de la estructura implicada en la fabricación. Las existencias de los vehículos se valoran a través del método FIFO. Actualmente representan un 5% del total del activo.

En este caso, los activos financieros corrientes tienen un peso actual del 1,71%, inferior a la partida anterior. Los deudores tributarios corrientes corresponden a todos aquellos créditos y cuentas a cobrar a las Administraciones Públicas en conceptos fiscales, es decir, por todos los impuestos que le tengan que devolver a la empresa. Estos son de escasa cuantía.

A continuación, se analizan las cuentas del pasivo y del patrimonio neto de los cinco años ya señalados.

Tabla 5.2. Análisis vertical del patrimonio neto y pasivo

	2018	2017	2016	2015	2014
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>31,43%</b>	<b>30,65%</b>	<b>30,18%</b>	<b>31,43%</b>	<b>30,53%</b>
Capital	0,98%	1,03%	1,10%	1,24%	1,38%
Primas de emisión	3,29%	3,44%	3,69%	4,18%	4,64%
Autocartera	-0,35%	-0,45%	-0,31%	-0,25%	-0,16%
Reevaluación de los instrumentos financieros	0,21%	0,74%	0,74%	0,98%	0,86%
Diferencias de conversión	-2,46%	-3,07%	-1,63%	-2,27%	-4,02%
Reservas	26,37%	23,95%	23,08%	23,90%	24,99%
Ingresos netos - participación de los accionistas de la sociedad matriz	2,87%	4,74%	3,34%	3,12%	2,32%
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>9,61%</b>	<b>9,08%</b>	<b>9,54%</b>	<b>10,86%</b>	<b>14,48%</b>
Pasivo por impuesto diferido	0,12%	0,16%	0,12%	0,13%	0,17%
Provisiones para pensiones y pasivos conexos - participación por más de un año	1,33%	1,44%	1,68%	1,71%	2,06%
Provisiones para riesgos y gastos - participación por más de un año	1,39%	1,38%	1,43%	1,30%	1,52%
Pasivos financieros no corrientes	5,40%	4,66%	4,82%	6,30%	9,24%
Otros pasivos no corrientes	1,37%	1,44%	1,49%	1,42%	1,48%
<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>58,96%</b>	<b>60,28%</b>	<b>60,28%</b>	<b>57,71%</b>	<b>54,99%</b>
Provisiones para pensiones y pasivos conexos - acciones de menos de un año	0,05%	0,05%	0,05%	0,06%	0,08%
Provisiones para riesgos y gastos - participación por menos de un año	0,93%	0,83%	1,08%	1,10%	1,33%
Pasivos financieros corrientes	2,14%	3,45%	5,12%	4,57%	3,94%
Deudas de financiación de ventas	38,69%	37,67%	35,18%	33,93%	31,67%
Proveedores	8,27%	9,01%	9,30%	9,16%	8,70%
Deudas tributarias	0,25%	0,22%	0,31%	0,24%	0,20%
Otros pasivos corrientes	8,63%	9,04%	9,22%	8,66%	9,07%
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

Tabla 5.3. Análisis vertical de las participaciones en el patrimonio neto

	2018	2017	2016	2015	2014
Capital - participación de los accionistas de la sociedad matriz	30,91%	30,38%	30,01%	30,89%	30,01%
Capitales propios - participación de intereses no dominantes	0,52%	0,27%	0,18%	0,53%	0,52%

Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

El patrimonio neto supone la tercera parte del total del patrimonio neto y pasivo, lo que quiere decir que su financiación principal no es a través de fondos propios, sino de terceros. Además, al consolidar las cuentas, figuran en el patrimonio la participación de los socios externos, de aquellas sociedades integradas por el método de integración global, los cuales representan un 0,52% del patrimonio neto.

El patrimonio neto de la empresa está compuesto por el capital aportado por los socios, las reservas resultado de beneficios obtenidos y no distribuidos por la

empresa, y los ingresos obtenidos por los accionistas y sus aportaciones. Todas estas partidas hacen referencia a quién ha aportado el capital y, como se puede observar en el análisis, la aportación de los accionistas a través de participaciones es en torno al 1% del total del patrimonio neto y pasivo, mientras que la mayor contribución con un 26% en 2018 son las reservas.

También componen el patrimonio neto las primas de emisión de acciones a una cuantía mayor de su valor nominal por parte de los socios o accionistas, y la autocartera. Esta última son acciones que compra la empresa destinadas a planes de opciones de compra y suscripción de acciones, así como planes de asignación de acciones de rendimiento y otros acuerdos de pago en acciones realizados a ejecutivos y a los líderes del grupo. Las acciones propias que se adquirieron en 2017 para su venta se emplearon en una oferta accionarial destinada a los empleados y exempleados, con el objetivo de permitir su participación en el desempeño de la compañía. Están valoradas a su coste de adquisición y están reconocidas como una deducción del patrimonio neto, mientras que el precio de venta se reconoce como un aumento, sin reconocerse pérdidas ni ganancias. Con respecto al análisis de estas partidas, las primas de emisión han ido perdiendo peso a lo largo de los años hasta encontrarse actualmente en el 3,29%, mientras que la autocartera supone un 0,35%.

La partida de reevaluación de los instrumentos financieros comprende las evaluaciones de todos los elementos financieros que se realizan al final del ejercicio que, como se muestra en el balance, han sido siempre positivas. De la misma manera también se realizan al final del ejercicio las evaluaciones de la conversión de las monedas extranjeras al euro, que han sido negativas durante los cinco años.

Analizando ahora el pasivo no corriente de la empresa, éste supone solamente el 9,61% del total del patrimonio neto y pasivo, lo que implica que la mayor parte de sus deudas son a corto plazo.

Dentro de éste, la partida más destacable es la de pasivos financieros que comprenden los valores de renta variable, préstamos de bonos, préstamos de instituciones de crédito, deudas que devengan intereses e instrumentos que se

derivan del pasivo que tiene que ver con transacciones financieras. Éstos suponen un 5,40% en 2018, casi un 4% menos que en 2014.

Las demás cuentas son muy poco significativas. El pasivo por impuesto diferido es la cantidad que tiene que pagar la empresa en el futuro, y actualmente supone únicamente el 0,12% del total, lo que quiere decir que la parte que tiene que pagar es muy pequeña. Tanto el pasivo corriente como el no corriente incluyen las partidas de provisiones para pensiones y para riesgos y gastos, a corto y a largo plazo respectivamente. Agrupadas, las correspondientes al pasivo a corto tienen un peso de aproximadamente el 1%, mientras que las del pasivo no corriente tiene un peso de casi el 3% en 2018, y llegando a superarlo en años anteriores.

Por último, con respecto al pasivo corriente, éste supone dos tercios del total del pasivo corriente, por lo que, como ya se ha dicho antes, la empresa se financia mayoritariamente a través de terceros, más concretamente, endeudada a corto plazo a través de disposiciones contractuales. Esto es así debido a que la partida de deudas de financiación de ventas es la que recoge todos los instrumentos financieros que se encuentran bajo contrato, suponiendo casi el 40%, siendo ésta la más destacable del pasivo corriente.

La partida de proveedores contiene las deudas dirigidas a aquellos que suministran las mercancías a la empresa. A lo largo de los años se ha mantenido ocupando alrededor del 9% del pasivo. En último lugar, las deudas tributarias que suponen solamente el 0,25%, corresponden a las deudas que debe la empresa en concepto de impuestos, y los pasivos financieros a corto plazo que solo suponen el 2,14%.

## **5.2 Análisis horizontal**

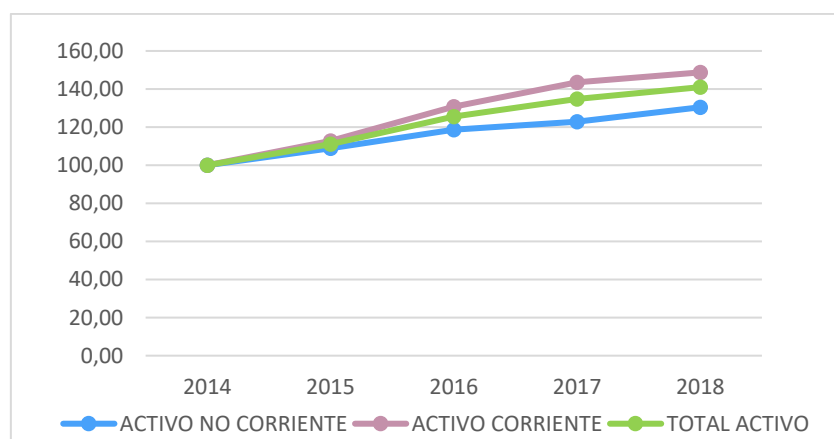
Para realizar el análisis horizontal se utiliza el método de números índice que consiste en calcular la variación de las masas patrimoniales de un año con respecto al año base. En este caso, se toma como año base el 2014.

Tabla 5.4. Análisis horizontal del activo

	2018	2017	2016	2015	2014
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>130,45</b>	<b>122,82</b>	<b>118,69</b>	<b>108,91</b>	<b>100</b>
Activo intangible	171,74	152,19	142,29	103,69	100
Inmovilizado material	132,43	125,75	120,25	103,43	100
Intereses en empresas asociadas y empresas conjuntas	128,22	118,49	113,79	115,77	100
Activos financieros no corrientes	55,21	82,99	82,03	87,92	100
Activo por impuesto diferido	132,96	129,47	169,97	123,04	100
Otros activos no corrientes	128,91	124,57	118,58	98,18	100
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>148,76</b>	<b>143,52</b>	<b>130,72</b>	<b>112,71</b>	<b>100</b>
Existencias	173,37	186,61	171,42	121,73	100
Créditos de financiación de ventas	163,47	152,85	133,52	111,16	100
Créditos de clientes automotrices	112,64	141,14	152,98	101,61	100
Activos financieros corrientes	128,30	126,27	124,71	115,03	100
Deudores tributarios corrientes	292,11	239,47	115,79	163,16	100
Otros activos corrientes	144,96	153,97	138,51	117,68	100
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	118,24	112,48	110,85	113,09	100
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>141,01</b>	<b>134,76</b>	<b>125,63</b>	<b>111,10</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

Gráfico 5.1. Evolución del activo mediante porcentajes horizontales



Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

Como se observa muy bien en el gráfico, tanto el total de activo como el activo corriente y el activo no corriente por separado, van aumentando cada año. El total del activo aumenta en una media del 10%. Esto muestra que la empresa sigue una estrategia de crecimiento.

El crecimiento del activo no corriente ha sido un poco menos acusado que el del activo corriente, llegando a aumentar un 30% en los últimos cinco años. Dentro de éste, la cuenta que más ha aumentado es la del activo intangible incrementándose en un 70%. El mayor aumento se produjo en el paso de 2015

a 2016 debido a la unión por parte de Mitsubishi a la alianza aumentando los activos controlados por la empresa. Sin embargo, esta partida no era de las más relevantes del activo no corriente, por lo que este crecimiento no es de los más importantes. Los mismo ocurre con el inmovilizado material, que aumentó en un 30%, siendo más agresivo en 2016 por el mismo motivo que el anterior. La partida más importante, como mostraba el análisis vertical, es la de intereses en empresas asociadas y empresas conjuntas que ha aumentado casi un 30%. Las demás partidas han tenido variaciones poco significativas.

El activo corriente ha tenido un aumento de casi el 50%. Las partidas más relevantes de este grupo, las existencias y los créditos de financiación de ventas, han crecido un 73% y un 63% respectivamente, por lo que son las que más van a repercutir en el crecimiento del activo corriente. El resto de partidas no son tan relevantes, aunque también han aumentado con respecto al año base.

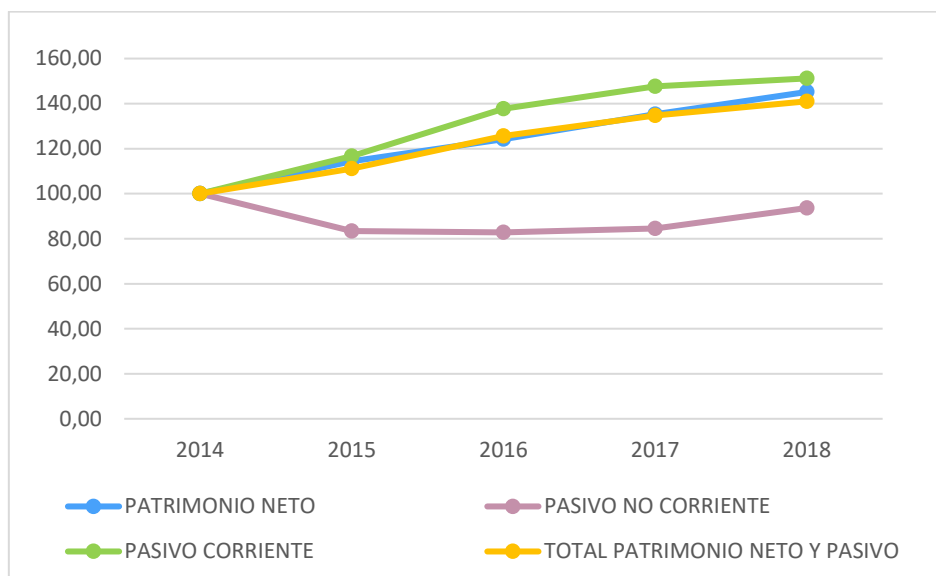
*Tabla 5.5. Análisis horizontal del patrimonio neto y pasivo*

	2018	2017	2016	2015	2014
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>145,17</b>	<b>135,27</b>	<b>124,20</b>	<b>114,36</b>	<b>100</b>
Capital	100	100	100	100	100
Primas de emisión	100	100	100	100	100
Autocartera	298,51	368,66	239,55	169,40	100
Reevaluación de los instrumentos financieros	33,57	115,08	107,82	126,60	100
Diferencias de conversión	86,26	103,05	50,92	62,85	100
Reservas	148,78	129,15	116,01	106,24	100
Ingresos netos - participación de los accionistas de la sociedad matriz	174,71	275,77	180,90	149,37	100
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>93,60</b>	<b>84,52</b>	<b>82,80</b>	<b>83,37</b>	<b>100</b>
Pasivo por impuesto diferido	95,74	127,66	87,94	86,52	100
Provisiones para pensiones y pasivos conexos - participación por más de un año	90,97	94,12	102,02	92,10	100
Provisiones para riesgos y gastos - participación por más de un año	129,27	122,10	117,74	95,00	100
Pasivos financieros no corrientes	82,38	67,93	65,58	75,72	100
Otros pasivos no corrientes	130,56	131,15	127,08	106,73	100
<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>151,18</b>	<b>147,71</b>	<b>137,70</b>	<b>116,59</b>	<b>100</b>
Provisiones para pensiones y pasivos conexos - acciones de menos de un año	83,58	76,12	80,60	74,63	100
Provisiones para riesgos y gastos - participación por menos de un año	97,89	84,10	101,65	91,64	100
Pasivos financieros corrientes	76,59	117,91	163,18	128,82	100
Deudas de financiación de ventas	172,27	160,27	139,54	119,02	100
Proveedores	133,99	139,61	134,38	116,93	100
Deudas tributarias	178,40	151,85	198,15	135,19	100
Otros pasivos corrientes	134,29	134,45	127,84	106,11	100
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>141,01</b>	<b>134,76</b>	<b>125,63</b>	<b>111,10</b>	<b>100</b>

*Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault*



Gráfico 5.2. Evolución del patrimonio neto y pasivo mediante porcentajes horizontales



Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

El patrimonio neto también ha aumentado, concretamente en un 45%, lo que implica un aumento de la seguridad de la empresa. Dentro de éste, la partida más relevante, las reservas, han aumentado casi un 50%, suponiendo un crecimiento muy importante para el patrimonio neto. El resto de partidas son poco significativas, por lo que no van a dar lugar a cambios importantes por mucho que varíen.

Por otro lado, el pasivo no corriente ha disminuido, aunque menos que los años anteriores, lo que quiere decir que las deudas a largo plazo se han reducido. La mayor parte de sus partidas han descendido, sobre todo la de pasivos financieros no corrientes, que es la más importante y la que marca el ritmo de variación dentro del pasivo no corriente.

El pasivo corriente sin embargo ha aumentado un 50% con respecto al 2014. Esto es debido a que la partida más destacable, las deudas de financiación de ventas, han aumentado en un 70% aproximadamente. El resto de partidas también han sufrido cambios, pero poco significativos

## 6. ANÁLISIS ECONÓMICO

### 6.1 Análisis vertical

Del mismo modo que se han calculado los porcentajes verticales en el análisis patrimonial, se obtienen los porcentajes verticales de las partidas de la cuenta de Pérdidas y Ganancias sobre el total de las ventas de cada año. Sin embargo, la cuenta de Pérdidas y Ganancias se rige por la normativa internacional de contabilidad, por lo que su colocación es muy diferente al Plan General Contable español. Además, las partidas de gastos de personal y de amortización del inmovilizado no aparecen visiblemente en la cuenta, por lo que se analizan por separado.

Tabla 6.1. Análisis vertical de la cuenta de Pérdidas y Ganancias

	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Facturación</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Costes de bienes y servicios vendidos	-79,10%	-79,08%	-78,56%	-79,63%	-81,14%
Costes de investigación y desarrollo	-4,52%	-4,41%	-4,63%	-4,51%	-4,19%
Gastos generales y empresariales	-10,09%	-9,95%	-10,41%	-10,62%	-10,75%
<b>Margen operativo</b>	<b>6,29%</b>	<b>6,56%</b>	<b>6,40%</b>	<b>5,24%</b>	<b>3,92%</b>
Otros ingresos y gastos de operación	-1,09%	-0,08%	0,002%	-0,44%	-1,23%
<b>Margen de explotación</b>	<b>5,20%</b>	<b>6,48%</b>	<b>6,41%</b>	<b>4,68%</b>	<b>2,69%</b>
Coste del endeudamiento financiero neto	-0,54%	-0,63%	-0,55%	-0,50%	-0,60%
Otros ingresos y gastos financieros	-0,08%	-0,04%	-0,08%	0,01%	-0,21%
<b>Resultado financiero</b>	<b>-0,61%</b>	<b>-0,67%</b>	<b>-0,63%</b>	<b>-0,49%</b>	<b>-0,81%</b>
<b>Participación en las ganancias de empresas asociadas y empresas conjuntas</b>	<b>2,68%</b>	<b>4,76%</b>	<b>3,20%</b>	<b>3,02%</b>	<b>3,32%</b>
<i>Nissan</i>	2,63%	4,75%	3,40%	4,36%	3,80%
<i>Otras empresas asociadas y empresas conjuntas</i>	0,05%	0,01%	-0,20%	-1,33%	-0,48%
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>7,27%</b>	<b>10,57%</b>	<b>8,97%</b>	<b>7,34%</b>	<b>5,20%</b>
Impuestos corrientes y diferidos	-1,26%	-1,54%	-2,06%	-0,81%	-0,33%
<b>Beneficio neto</b>	<b>6,01%</b>	<b>9,03%</b>	<b>6,91%</b>	<b>6,53%</b>	<b>4,87%</b>
<b>OTROS ELEMENTOS DEL RESULTADO GLOBAL DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS Y UNIONES</b>	<b>-0,11%</b>	<b>-2,60%</b>	<b>0,03%</b>	<b>2,77%</b>	<b>0,52%</b>
<b>RESULTADO GENERAL</b>	<b>5,90%</b>	<b>6,43%</b>	<b>6,94%</b>	<b>9,30%</b>	<b>5,38%</b>
Participación de los accionistas de la sociedad matriz	5,61%	6,25%	6,70%	8,98%	5,09%
Parte de los intereses no dominantes	0,29%	0,18%	0,24%	0,32%	0,29%

Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

Tabla 6.2. Análisis vertical de los gastos de personal y amortización del inmovilizado

	2018	2017	2016	2015	2014
Gastos de personal	-11,67%	-11,06%	-11,22%	-11,93%	-12,78%
Amortización inmovilizado	-5,65%	-5,18%	-5,54%	-6,02%	-6,60%

Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

La partida de mayor volumen es la de costes de bienes y servicios vendidos, con aproximadamente el 80% sobre las ventas. Esta cuantía es de esperar en este tipo de industria automovilística en la que los costes de producción son muy elevados y a los que se añaden los costes de los “productos perdidos”, es decir, todos aquellos vehículos que en su fabricación salieron defectuosos en ciertas fases y el coste de recuperarlos es mayor que crearlos de nuevo. Las otras partidas que minoran la cuantía del margen operativo son los costes de investigación y desarrollo y los gastos generales y empresariales. La primera incorpora los costes de los prototipos, los estudios externos que han sido facturados, los costes del personal que se ha asignado al proyecto, la parte de la estructura de la empresa que se ha dedicado al desarrollo de la actividad y los préstamos únicamente dirigidos al desarrollo del proyecto, mientras que la segunda integra todos los gastos que conllevan el funcionamiento de la fábrica, como los gastos en energía y gas natural. Ambas se encuentran en torno al 5% y 10% respectivamente.

A partir de aquí, las siguientes partidas son poco significativas. La que disminuye el margen de explotación es la de otros ingresos y gastos de explotación que corresponden a las diferencias de conversión resultantes de las ventas de sociedades extranjeras. El resultado financiero se compone del coste del endeudamiento financiero neto y de otros gastos e ingresos financieros. Ésta última incluye las diferencias de cambio de partidas financieras y coberturas asociadas e intereses netos de las provisiones por jubilación. En el 2018, el resultado financiero representaba un 0,61% sobre el total de las ventas, un valor que prácticamente se ha mantenido en los dos años anteriores.

Previamente a obtener el resultado del ejercicio antes de impuestos, se incluye otra partida correspondiente con la participación en las ganancias de las empresas asociadas y conjuntas, de las cuales, la que mayor peso tiene es Nissan con un 2,63%. De este modo, en 2018 se obtiene un resultado antes de impuestos de aproximadamente el 7%, lo que quiere decir que, por cada euro recaudado durante el periodo, 93 céntimos se destinan a sufragar los gastos del ejercicio.

Por último, aparece una partida que se incorpora al resultado global, que incluye otros elementos de la sociedad matriz y sus filiales y de las asociadas y conjuntas, como son las diferencias monetarias, coberturas de flujos de efectivo y de inversión y activos financieros disponibles para la venta. Esta partida tiene una importancia muy baja en comparación con el importe neto de la cifra de negocios ya que en 2018 sólo representaba el -0,11%.

Como se comentó en la introducción de este apartado, hay dos partidas que no aparecen visibles en la cuenta de pérdidas y ganancias y que son importantes de analizar ya que son de las más relevantes después de los costes de bienes y servicios vendidos. Estas dos partidas son los gastos de personal y la amortización del inmovilizado. La primera representa casi el 12% mientras que la segunda alrededor del 6%.

## **6.2 Análisis horizontal**

Para la realización del análisis horizontal de la cuenta de Pérdidas y Ganancias se utiliza el mismo método que en el análisis patrimonial, el método de números índice, y se calcula la variación respecto al año base 2014.

Tabla 6.3. Análisis horizontal de la cuenta de Pérdidas y Ganancias

	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Facturación</b>	<b>139,86</b>	<b>143,15</b>	<b>124,82</b>	<b>110,41</b>	<b>100</b>
Costes de bienes y servicios vendidos	-136,35	-139,53	-120,85	-108,36	100
Costes de investigación y desarrollo	-150,96	-150,49	-137,71	-118,77	100
Gastos generales y empresariales	-131,19	-132,48	-120,84	-109,04	100
<b>Margen operativo</b>	<b>224,49</b>	<b>239,53</b>	<b>203,98</b>	<b>147,61</b>	<b>100</b>
Otros ingresos y gastos de operación	-124,01	-9,52	0,20	-39,48	100
<b>Margen de explotación</b>	<b>270,32</b>	<b>344,43</b>	<b>297,10</b>	<b>191,95</b>	<b>100</b>
Coste del endeudamiento financiero neto	-125,71	-150,61	-115,92	-91,84	100
Otros ingresos y gastos financieros	-51,14	-25,00	-44,32	4,55	100
<b>Resultado financiero</b>	<b>-106,01</b>	<b>-117,42</b>	<b>-97,00</b>	<b>-66,37</b>	<b>100</b>
<b>Participación en las ganancias de empresas asociadas y empresas conjuntas</b>	<b>113,07</b>	<b>205,51</b>	<b>120,26</b>	<b>100,66</b>	<b>100</b>
<i>Nissan</i>	96,79	179,03	111,67	126,75	100
<i>Otras empresas asociadas y empresas conjuntas</i>	15,74	4,06	-52,28	-307,11	100
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>195,60</b>	<b>291,19</b>	<b>215,46</b>	<b>155,86</b>	<b>100</b>
Impuestos corrientes y diferidos	-531,62	-666,18	-775,74	-269,12	100
<b>Beneficio neto</b>	<b>172,72</b>	<b>265,67</b>	<b>177,33</b>	<b>148,15</b>	<b>100</b>
<b>OTROS ELEMENTOS DEL RESULTADO GLOBAL DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS Y UNIONES</b>	<b>-29,72</b>	<b>-720,75</b>	<b>7,08</b>	<b>591,98</b>	<b>100</b>
<b>RESULTADO GENERAL</b>	<b>153,30</b>	<b>171,04</b>	<b>161,00</b>	<b>190,72</b>	<b>100</b>
Participación de los accionistas de la sociedad matriz	154,11	175,74	164,35	194,74	100
Parte de los intereses no dominantes	139,17	89,17	102,50	120,83	100

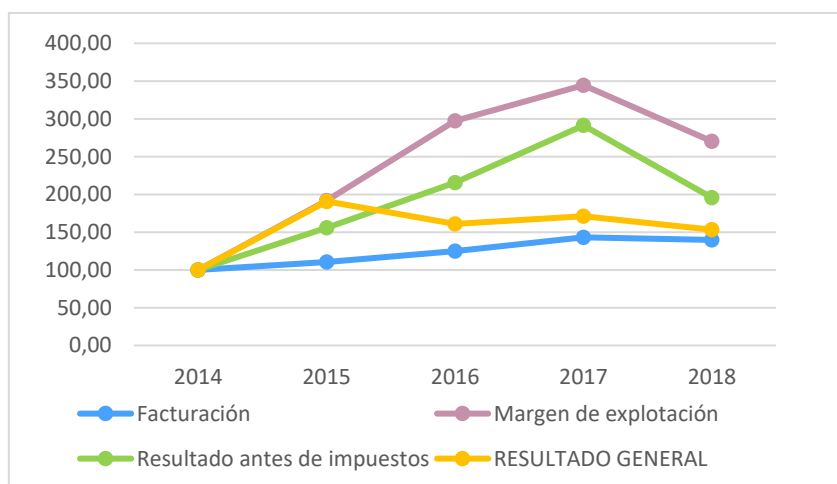
Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

Tabla 6.4. Análisis horizontal de los gastos de personal y amortización del inmovilizado

	2018	2017	2016	2015	2014
Gastos de personal	-127,72	-123,89	-109,51	-103,05	100
Amortización inmovilizado	-119,70	-112,36	-104,76	-100,63	100

Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

Gráfico 6.1. Evolución de la cuenta de Pérdidas y Ganancias mediante porcentajes horizontales



Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

Con respecto a la evolución de la cuenta de pérdidas y ganancias, las ventas han ido aumentando progresivamente cada año hasta alcanzar el 40% de incremento en 2018. A su vez, los gastos generales de la empresa, la investigación y desarrollo y todos los costes implicados en la venta también han aumentado. Sobre todo ésta última, la cuenta más significativa, ha aumentado en torno a un 40%.

Como consecuencia, el margen operativo también ha aumentado hasta un 125%. La siguiente partida de ingresos y gastos de explotación ha sufrido variaciones muy bruscas en el tiempo dependiendo de si generaron o no beneficios en las diferencias de conversión. Sin embargo, esta partida es muy poco significativa, por lo que estos cambios no van a afectar en gran medida al resultado.

En las partidas que configuran el resultado financiero, el coste del endeudamiento financiero ha aumentado un 25% en el período. El resultado financiero son pérdidas toda la serie, aunque tan solo incrementaron un 6%.

El resultado antes de impuestos también ha ido aumentando hasta 2017 y después de impuestos, los resultados siguen la misma evolución con una disminución en el último año.

Los otros elementos del resultado global de las empresas asociadas y uniones sufren una fluctuación a lo largo de los años sufriendo altibajos muy acusados. Sin embargo, como ocurre con las cuentas anteriores, es muy poco relevante y sus variaciones no van a provocar cambios importantes. El resultado general ha aumentado representando actualmente un 53% con respecto al año base.

Como en el apartado anterior, se analizan aparte las partidas de gastos de personal y amortización de inmovilizado, habiendo aumentado ambas alrededor de un 30% y un 20% respectivamente.

## **7. ANÁLISIS FINANCIERO**

A continuación, se realiza el análisis de las rentabilidades económica y financiera y el análisis de los ratios con el objetivo de conocer sus capacidades y sus

riesgos. Las fórmulas utilizadas se han obtenido del manual de Archel Domench (2015, págs. 325-328, 403-414).

## 7.1. Análisis de rentabilidades

El objetivo del análisis de la rentabilidad es realizar una comparación de los resultados que la empresa ha obtenido con los medios utilizados para su consecución, para poder tomar decisiones con éxito o para evaluar la eficiencia de las acciones que se han realizado.

### 7.1.1. Rentabilidad económica

La rentabilidad económica mide la rentabilidad de los activos, es decir, mide el grado de eficacia de la empresa en la forma en que utiliza los recursos económicos para la generación de beneficios, independientemente de cómo han sido financiados. Se calcula de la siguiente manera:

$$\text{Rentabilidad económica (RE)} = \frac{\text{Resultado Antes de Intereses e Impuestos (RAIT)}}{\text{Activo Total}}$$

Este cociente puede descomponerse si multiplicamos tanto al numerador como al denominador por las ventas, dando lugar a dos nuevos indicadores, el margen de ventas y la rotación de activos. El margen de ventas representa el porcentaje del beneficio que se obtiene por cada unidad monetaria vendida, mientras que la rotación de activos muestra la facturación por cada unidad monetaria que se ha invertido en el activo.

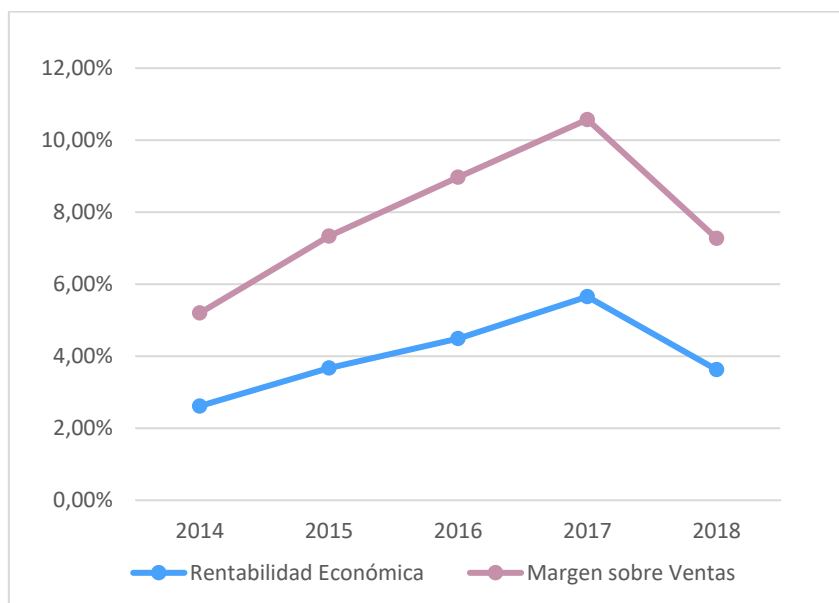
$$RE = \underbrace{\frac{RAIT}{Ventas}}_{\text{Margen sobre ventas}} \times \underbrace{\frac{Ventas}{Activo Total Medio}}_{\text{Rotación de activos}}$$

Tabla 7.1. Análisis de la rentabilidad económica y su descomposición

	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Rentabilidad Económica</b>	3,63%	5,65%	4,49%	3,67%	2,62%
<b>Margen sobre Ventas</b>	7,27%	10,57%	8,97%	7,34%	5,20%
<b>Rotación de Activos</b>	0,511	0,554	0,531	0,527	0,525

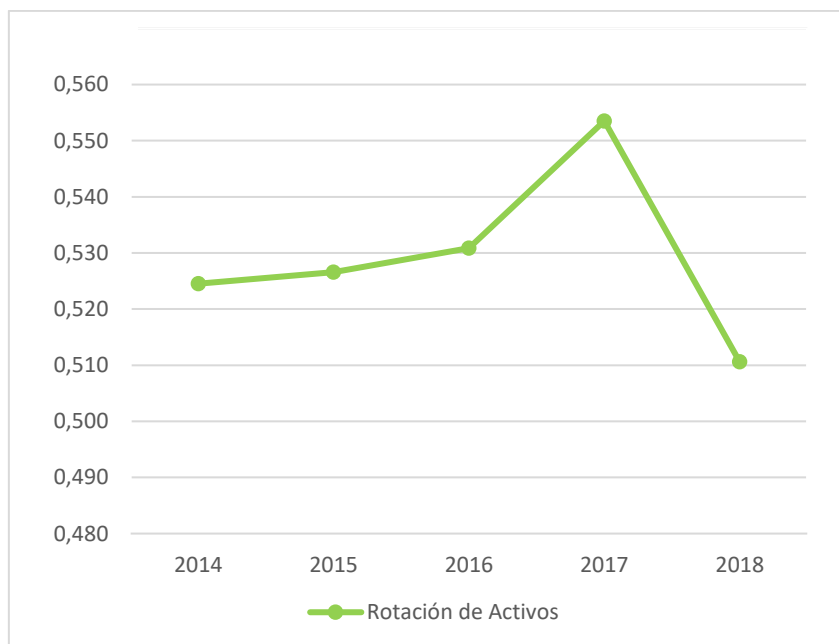
Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria del Grupo Renault

Gráfico 7.1. Evolución de la rentabilidad económica y margen sobre ventas



Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

Gráfico 7.2. Evolución de la rotación de activos



Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

La rentabilidad económica ha ido aumentando a lo largo de los años, aunque en el último año ha descendido como se ha puesto de manifiesto en el análisis horizontal de la cuenta de pérdidas y ganancias. El valor del resultado antes de intereses e impuestos ha ido aumentando muy ligeramente y es lo que ha



permitido incrementar la rentabilidad, salvo en el último año que obtuvo un valor del 3,63%

El margen sobre ventas, como su propio nombre indica, es el margen de beneficio producido sobre las ventas sin tener en cuenta los impuestos. Este valor ha variado a lo largo del tiempo, pero siempre tendente al alza, obteniendo un margen en 2018 del 7,27%. La rotación de activos ha obtenido en 2018 el valor más bajo de los cinco años con un 0,511, esto quiere decir que la empresa vende 0,511€ por cada euro de activos que posee. Este resultado puede significar que no está aprovechando de manera correcta los recursos disponibles.

### 7.1.2. Rentabilidad financiera

La rentabilidad financiera representa la relación que existe entre el beneficio antes de impuestos que se ha obtenido en el ejercicio con los fondos propios derivados de la inversión realizada por los socios o accionistas, por lo que depende de la financiación. Se calcula a través de la fórmula:

$$\text{Rentabilidad financiera (RF)} = \frac{\text{Resultado Antes de Impuestos}}{\text{Patrimonio Neto}}$$

De la misma forma que ocurre con la rentabilidad económica, la rentabilidad financiera también puede descomponerse dependiendo de la rentabilidad económica, del endeudamiento y del coste del mismo. Todo el componente que engloba la financiación ajena es el llamado efecto apalancamiento financiero:

$$RF = RE + \underbrace{(RE - CF) \times L}_{\text{Efecto apalancamiento financiero}}$$

Efecto apalancamiento financiero

donde CF es el coste de la deuda:  $CF = \frac{\text{Gastos Financieros}}{\text{Pasivo total}}$

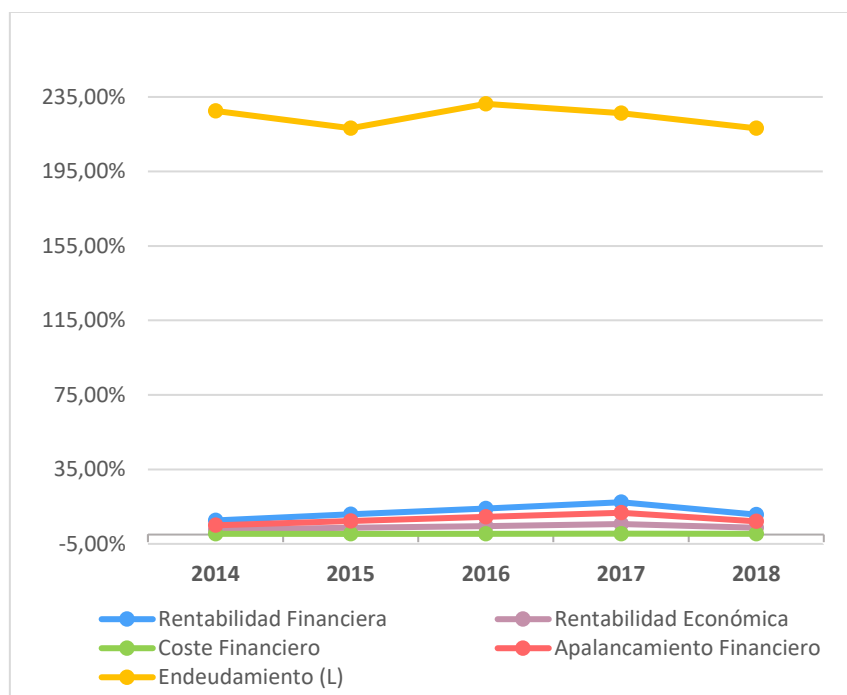
y L el endeudamiento:  $L = \frac{\text{Pasivo total}}{\text{Patrimonio Neto}}$

Tabla 7.2. Análisis de la rentabilidad económica y su descomposición

	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Rentabilidad Financiera</b>	10,70%	17,36%	13,95%	10,89%	7,59%
<b>Rentabilidad Económica</b>	3,63%	5,65%	4,49%	3,67%	2,62%
<b>Coste Financiero</b>	0,39%	0,48%	0,40%	0,36%	0,43%
<b>Endeudamiento (L)</b>	2,18	2,26	2,31	2,18	2,28
<b>Apalancamiento Financiero</b>	7,07%	11,70%	9,46%	7,22%	4,97%

Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

Gráfico 7.3. Evolución de la rentabilidad financiera y apalancamiento financiero



Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria del Grupo Renault

Cuando el interés con el que se remunera el coste de la deuda es inferior a la rentabilidad económica, serán los accionistas los que se beneficien de esa diferencia y, cuanto mayor sea el endeudamiento, mayor rentabilidad obtendrán éstos últimos. Este efecto es lo que se conoce como apalancamiento financiero positivo, siendo de aproximadamente del 9% en 2018.

La rentabilidad financiera también ha sufrido variaciones a lo largo de los cinco años del análisis obteniendo un 10,70% en el último año. El coste financiero está en torno al 0,40%, debido a los bajos tipos de interés. El endeudamiento sin embargo, medido en tanto por uno, es muy elevado y, debido a que el coste

financiero es menor que la rentabilidad económica, la rentabilidad obtenida por los accionistas será mayor.

## 7.2. Análisis de liquidez

La situación de liquidez de una empresa muestra la capacidad para afrontar las deudas a corto plazo. Para ello, existen distintos tipos de ratios, el ratio de tesorería, el de liquidez y el de solvencia.

$$\text{Ratio de tesorería} = \frac{\text{Tesorería}}{\text{Pasivo corriente}}$$

$$\text{Liquidez inmediata} = \frac{\text{Tesorería} + \text{Realizable (créditos comerciales y otros créditos a c/p)}}{\text{Pasivo corriente}}$$

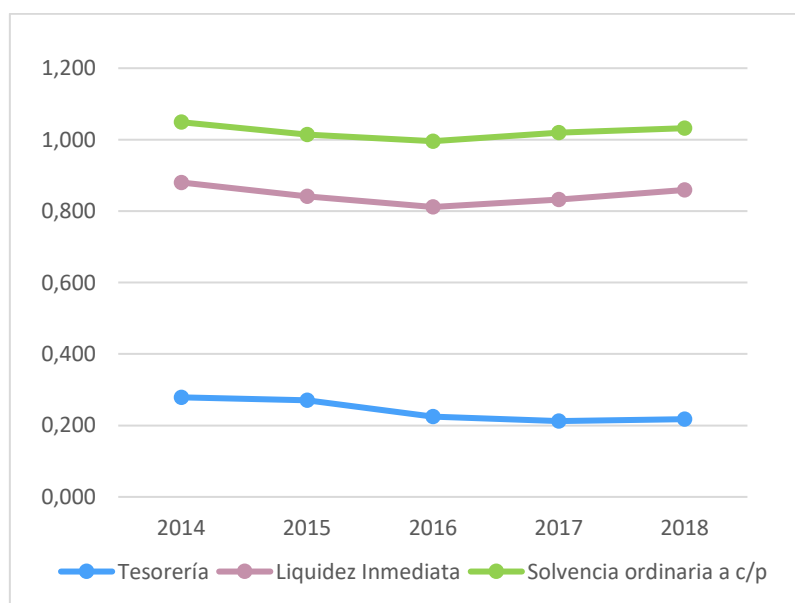
$$\text{Solvencia ordinaria a c/p} = \frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$$

Tabla 7.3. Análisis de la liquidez

	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Tesorería</b>	0,218	0,212	0,224	0,270	0,279
<b>Liquidez Inmediata</b>	0,859	0,832	0,811	0,841	0,880
<b>Solvencia ordinaria a c/p</b>	1,032	1,019	0,996	1,014	1,049

Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

Gráfico 7.4. Evolución de los ratios de liquidez



Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

El ratio de tesorería o disponibilidad ordinaria tiene en cuenta solamente la partida de efectivo y otros activos líquidos equivalentes. Actualmente la empresa presenta un ratio del 0,218, por lo que podría tener problemas de efectivo en el corto plazo.

El ratio de liquidez inmediata o, también conocido como “acid test”, además de contar con la tesorería para hacer frente a las deudas, cuenta también con el activo corriente, pero sin incluir los stocks de existencias, ya que éstas son los activos menos líquidos del activo a corto plazo. En 2018 tiene un valor del 0,86, lo que significa que no llega a tener los activos suficientes para enfrentar al pasivo corriente.

El ratio de solvencia ordinaria a corto plazo, muestra la capacidad de la empresa para afrontar los pagos que se derivan de la exigibilidad del pasivo corriente con los cobros originados por el activo corriente. Actualmente, este ratio tiene un valor del 1,032, por lo que el total del activo corriente es mayor que el pasivo y puede hacer frente a sus deudas, esto quiere decir que es una empresa solvente a corto plazo.

Observando los tres ratios en su conjunto, los dos primeros no presentan unos valores muy saludables, sin embargo, Renault no tiene problemas de liquidez ya que no paga a sus proveedores en el momento de la compra o de realización de un trabajo, sino que el pago puede producirse unos meses más tarde, lo que le permite recuperarse en el caso de tener dificultades.

### **7.3. Análisis de solvencia**

Los ratios de solvencia valoran la suficiencia de la empresa para afrontar sus deudas, tanto en corto como en largo plazo. Son muy útiles para conocer el riesgo que asume la empresa a la hora de realizar ventas a crédito. Estos ratios son: el ratio de solvencia total o ratio de garantía, el de endeudamiento general, a corto plazo y a largo plazo, y el de autonomía financiera.

$$\text{Solvencia ordinaria o ratio de garantía} = \frac{\text{Activo total}}{\text{Pasivo Total}}$$

$$\text{Endeudamiento general} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio Neto}}$$

$$\text{Endeudamiento a corto plazo} = \frac{\text{Pasivo Corriente}}{\text{Patrimonio Neto}}$$

$$\text{Endeudamiento a largo plazo} = \frac{\text{Pasivo No Corriente}}{\text{Patrimonio Neto}}$$

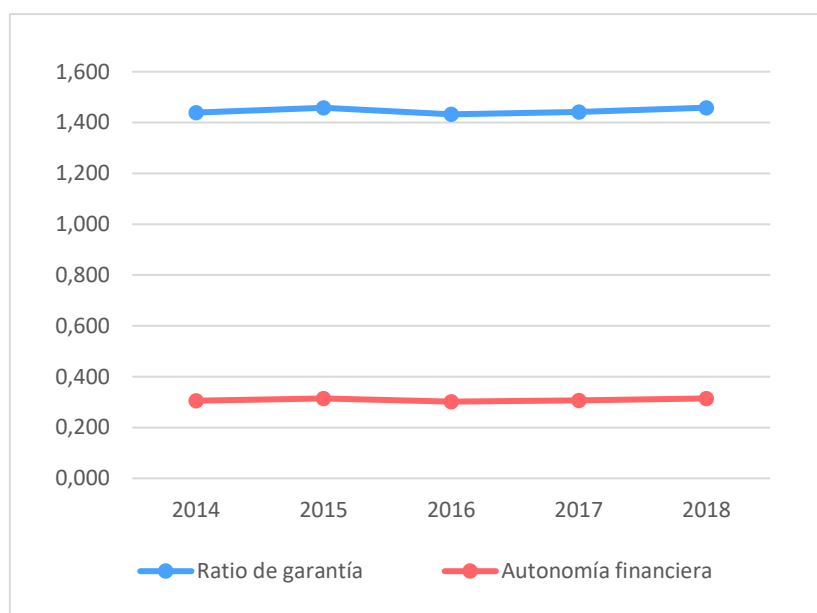
$$\text{Autonomía financiera} = \frac{\text{Patrimonio Neto}}{\text{Pasivo Total}}$$

Tabla 7.4. Análisis de la solvencia

	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Ratio de garantía</b>	1,458	1,442	1,432	1,458	1,439
<b>Autonomía financiera</b>	0,314	0,306	0,302	0,314	0,305
<b>Endeudamiento general</b>	2,182	2,263	2,313	2,182	2,275
<b>Endeudamiento c/p</b>	1,876	1,967	1,997	1,836	1,801
<b>Endeudamiento l/p</b>	0,306	0,296	0,316	0,346	0,474

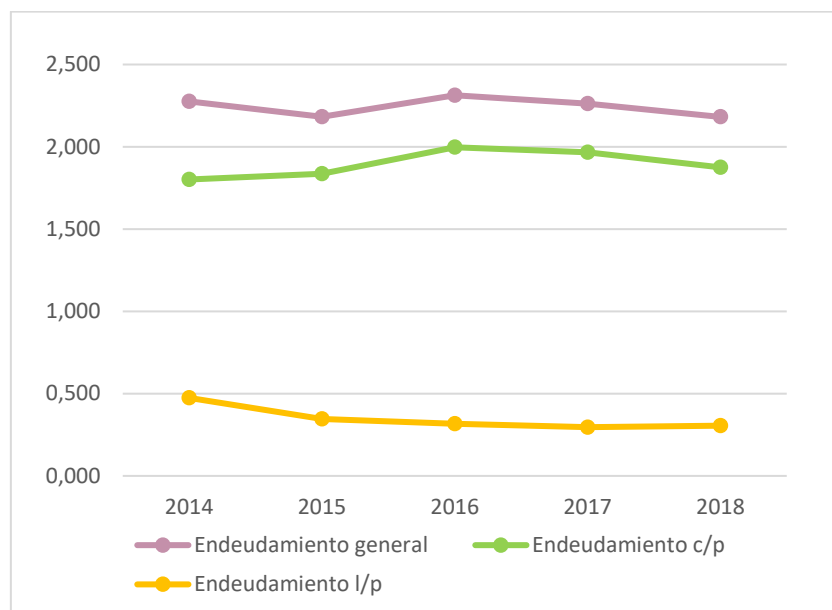
Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

Gráfico 7.5. Evolución de los ratios de solvencia



Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

Gráfico 7.6. Evolución del endeudamiento



Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de la memoria de Grupo Renault

El ratio de solvencia total o de garantía calcula la distancia de quiebra técnica de una empresa. Actualmente, este ratio se encuentra en torno al 1,46, valor que se ha mantenido estable a lo largo de los cinco años analizados. Esto significa que Renault puede hacer frente a su pasivo hasta casi 1,5 veces utilizando sus activos. Esto indica que es una empresa solvente y que está fuera de encontrarse en quiebra técnica.

El ratio de autonomía financiera calcula la capacidad que tiene la empresa para financiarse a sí misma. Actualmente, el ratio es de 0,31, por lo que el patrimonio neto no supera al pasivo total. Esto significa que la empresa recurre más al endeudamiento que a la autofinanciación. Este ratio es la inversa del que se explica a continuación, el endeudamiento.

El ratio de endeudamiento general muestra la cantidad de financiación ajena en unidades monetarias que tiene la empresa por cada unidad monetaria de financiación propia, es decir, conocer si el nivel de deuda de la empresa es adecuado para los fondos propios que posee. Este ratio presenta un valor del 2,18, por lo que los fondos ajenos constituyen el 218% de los fondos propios, es decir, que por cada 2,18 euros de deuda, 1 euro es de financiación propia. Durante los cinco años, la empresa ha mantenido estable el nivel de endeudamiento, con alguna pequeña variación. Además, este ratio es el

resultado de la suma de otros dos, el endeudamiento a corto y a largo plazo. Estos hacen un estudio más concreto relacionando el pasivo corriente y el pasivo no corriente con el patrimonio neto. El endeudamiento a corto plazo se encuentra en una media del 1,9, mientras que el de largo plazo presenta una cuantía del 0,3 en 2018. Esto indica que el endeudamiento a corto plazo tiene más peso sobre el endeudamiento general que el de largo plazo, por lo que la financiación es principalmente a corto plazo.

## **8. CONCLUSIONES**

La economía española, en gran parte, depende del sector automovilístico, lo que puede suponer un riesgo debido a la concentración de la actividad económica en dicho sector o por el motivo de que los fabricantes sean extranjeros, dando lugar a un riesgo de deslocalización, por reducción de costes o beneficios fiscales, presionando a las administraciones públicas para realizar concesiones y eludir la pérdida de empleo, sin embargo, estas ayudas consumen los ingresos públicos generando deuda y distorsionando el estado de bienestar.

Además, actualmente el sector tiene que hacer frente a grandes desafíos que condicionarán su futuro. La adaptación a éstos, revelarán su evolución e incluso su supervivencia.

Con respecto a la estructura de la empresa, los créditos de financiación de ventas es la partida más relevante del activo, ya que los recursos utilizados para financiar la venta de los vehículos a los distribuidores son muy elevados, en torno a una tercera parte del activo. El total del activo ha aumentado un 41% en los cinco años del análisis, dentro del cual podemos destacar el aumento del inmovilizado intangible, que incluye los nuevos proyectos de iniciar un nuevo vehículo o componente, y de las existencias que aumentaron en torno a un 70% con respecto al 2014.

La empresa se financia principalmente a través de fondos ajenos representando el 70% del pasivo total y patrimonio neto. Además, la partida más importante es la de deudas de financiación de ventas suponiendo casi el 40% y siendo la que más ha crecido en su conjunto durante el período.

Las ventas han aumentado un 40% y, durante el periodo, el resultado antes de impuestos ha crecido en casi un 100%. Tras la aplicación de los impuestos y otros elementos de las empresas asociadas, el resultado general se reduce casi a la mitad en 2018, siendo el año con el beneficio más bajo de los cinco. La partida que más gasto supone a Renault es la de costes de bienes y servicios vendidos, y detrás los gastos generales y empresariales. Estas partidas muestran variaciones similares al incremento en ventas.

La rentabilidad económica en el periodo está en torno al 4% motivada por la baja rotación de activos, pues el margen sobre ventas es en los cinco años el doble que la rentabilidad económica.

La rentabilidad financiera es el triple que la rentabilidad económica durante todo el periodo, pues la empresa presenta un apalancamiento financiero positivo. Por ello, tiene más peso la gestión financiera que la económica

Por último, con respecto a los riesgos de liquidez, presenta un activo corriente superior al pasivo corriente y trabaja con unos niveles de tesorería ajustados. En cuanto a la solvencia, se trata de una sociedad solvente y con un endeudamiento elevado motivado por las deudas de financiación de ventas.



## 9. BIBLIOGRAFÍA

Anfac (2019): “La producción de vehículos se mantendrá estable en España en 2019”. Disponible en <https://anfac.com/actualidad/la-produccion-de-vehiculos-se-mantendra-estable-en-espana-en-2019/> [consulta: 02/12/2019]

Archel Domench, P. et al. (2015): *Estados contables: Elaboración, análisis e interpretación*. Editorial: Pirámide

Coches55 (2019): “Evolución del coche eléctrico en España”. Disponible en <https://www.coches55.com/actualidad/evolucion-coche-electrico-espana/> [consulta: 03/12/2019]

Díaz, V. (2019): “El Sector del Automóvil en España y su dependencia del mercado exterior”. Disponible en <https://inbestia.com/analisis/el-sector-del-automovil-en-espana-y-su-dependencia-del-mercado-exterior> [consulta: 02/12/2019]

elEconomista (2019): “Datos comerciales de Renault España SA”. Disponible en: <https://ranking-empresas.eleconomista.es/RENAULT-ESPANA.html> [consulta: 02/12/2019]

Frías, P. y Román, J. (2019): “Vehículo eléctrico: situación actual y perspectivas futuras”. Disponible en <https://www.mincotur.gob.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/411/FR%C3%8DAS%20Y%20ROM%C3%81N.pdf> [consulta: 03/12/2019]

García, F. (2019): “La industria del automóvil, en caída y a la espera del coche eléctrico”, El Mundo. Disponible en <https://www.elmundo.es/economia/2019/06/30/5d1614f0fdddf4b058b4660.html> [consulta: 02/12/2019]

Garrido Miralles, P. y Íñiguez Sánchez, R (2015): *Análisis de estados contables: Elaboración e interpretación de la información financiera*. Editorial: Pirámide

Groupe Renault. Disponible en <https://group.renault.com/en/our-company/heritage/> [consulta: 01/12/2019]

Invest in Spain (2019). Disponible en

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

[consulta: 02/12/2019]

Malagón, P. (2019): “Las ventas de coches en todo el mundo sufren la mayor caída en los últimos 8 años”, Libre Mercado. Disponible en

<https://www.libremercado.com/2019-11-10/ventas-coches-sufren-mayor-caida-1276647661/> [consulta: 02/12/2019]

Memoria Anual Groupe Renault (2014-2018)

## 10. ANEXO

<b>ACTIVO</b> (en millones de euros)	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>45021</b>	<b>42390</b>	<b>40965</b>	<b>37587</b>	<b>34513</b>
Activo intangible	5913	5240	4899	3570	3443
Inmovilizado material	14304	13582	12988	11171	10801
Intereses en empresas asociadas y empresas conjuntas	21439	19811	19026	19356	16720
<i>Nissan</i>	20583	19135	18304	18571	15833
<i>Otras empresas asociadas y empresas conjuntas</i>	856	676	722	785	887
Activos financieros no corrientes	928	1395	1379	1478	1681
Activo por impuesto diferido	952	927	1217	881	716
Otros activos no corrientes	1485	1435	1366	1131	1152
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>69975</b>	<b>67509</b>	<b>61487</b>	<b>53018</b>	<b>47038</b>
Existencias	5879	6328	5813	4128	3391
Créditos de financiación de ventas	42067	39334	34358	28605	25733
Créditos de clientes automotrices	1399	1753	1900	1262	1242
Activos financieros corrientes	1963	1932	1908	1760	1530
Deudores tributarios corrientes	111	91	44	62	38
Otros activos corrientes	3779	4014	3611	3068	2607
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	14777	14057	13853	14133	12497
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>114996</b>	<b>109899</b>	<b>102452</b>	<b>90605</b>	<b>81551</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b> (en millones de euros)	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>36145</b>	<b>33679</b>	<b>30924</b>	<b>28474</b>	<b>24898</b>
Capital	1127	1127	1127	1127	1127
Primas de emisión	3785	3785	3785	3785	3785
Autocarera	-400	-494	-321	-227	-134
Reevaluación de los instrumentos financieros	236	809	758	890	703
Diferencias de conversión	-2826	-3376	-1668	-2059	-3276
Reservas	30322	26322	23643	21653	20381
Ingresos netos - participación de los accionistas de la sociedad matriz	3302	5212	3419	2823	1890
Capital - participación de los accionistas de la sociedad matriz	35546	33385	30743	27992	24476
Capitales propios - participación de intereses no dominantes	599	294	181	482	422
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>11050</b>	<b>9977</b>	<b>9774</b>	<b>9842</b>	<b>11805</b>
Pasivo por impuesto diferido	135	180	124	122	141
Provisiones para pensiones y pasivos conexos - participación por más de un año	1531	1584	1717	1550	1683
Provisiones para riesgos y gastos - participación por más de un año	1603	1514	1460	1178	1240
Pasivos financieros no corrientes	6209	5120	4943	5707	7537
Otros pasivos no corrientes	1572	1579	1530	1285	1204
<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>67801</b>	<b>66243</b>	<b>61754</b>	<b>52289</b>	<b>44848</b>
Provisiones para pensiones y pasivos conexos - acciones de menos de un año	56	51	54	50	67
Provisiones para riesgos y gastos - participación por menos de un año	1065	915	1106	997	1088
Pasivos financieros corrientes	2463	3792	5248	4143	3216
Deudas de financiación de ventas	44495	41395	36041	30740	25828
Proveedores	9505	9904	9533	8295	7094
Deudas tributarias	289	246	321	219	162
Otros pasivos corrientes	9928	9940	9451	7845	7393
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>114996</b>	<b>109899</b>	<b>102452</b>	<b>90605</b>	<b>81551</b>

<b>PÉRDIDAS Y GANANCIAS</b> (en millones de euros)	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Facturación</b>	<b>57419</b>	<b>58770</b>	<b>51243</b>	<b>45327</b>	<b>41055</b>
Costes de bienes y servicios vendidos	-45417	-46477	-40256	-36094	-33310
Costes de investigación y desarrollo	-2598	-2590	-2370	-2044	-1721
Gastos generales y empresariales	-5792	-5849	-5335	-4814	-4415
<b>Margen operativo</b>	<b>3612</b>	<b>3854</b>	<b>3282</b>	<b>2375</b>	<b>1609</b>
Otros ingresos y gastos de operación	-625	-48	1	-199	-504
<i>Otros ingresos</i>	149	214	727	77	102
<i>Otros gastos de funcionamiento</i>	-774	-262	-726	-276	-606
<b>Margen de explotación</b>	<b>2987</b>	<b>3806</b>	<b>3283</b>	<b>2121</b>	<b>1105</b>
Coste del endeudamiento financiero neto	-308	-369	-284	-225	-245
<i>Coste del endeudamiento financiero bruto</i>	-337	-441	-385	-387	-386
<i>Efectivo e Ingresos de Inversión</i>	65	72	101	162	141
Otros ingresos y gastos financieros	-45	-22	-39	4	-88
<b>Resultado financiero</b>	<b>-353</b>	<b>-391</b>	<b>-323</b>	<b>-221</b>	<b>-333</b>
<b>Participación en las ganancias de empresas asociadas y empresas conjuntas</b>	<b>1540</b>	<b>2799</b>	<b>1638</b>	<b>1371</b>	<b>1362</b>
<i>Nissan</i>	1509	2791	1741	1976	1559
<i>Otras empresas asociadas y empresas conjuntas</i>	31	8	-103	-605	-197
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>4174</b>	<b>6214</b>	<b>4598</b>	<b>3326</b>	<b>2134</b>
Impuestos actuales y diferidos	-723	-906	-1055	-366	-136
<b>Beneficio neto</b>	<b>3451</b>	<b>5308</b>	<b>3543</b>	<b>2960</b>	<b>1998</b>
Participación de intereses no dominantes	149	96	124	137	108
Participación de los accionistas de la sociedad matriz	3302	5212	3419	2823	1890
<b>Otros elementos del resultado global de la sociedad matriz y sus filiales</b>					
Elementos que no se reclasificarán más adelante como resultado	-359	-12	-17	9	-258
<i>Diferenciales actuariales en planes de pensiones de beneficios definidos</i>	37	-12	-17	9	-143
Elementos que son, o serán, reclasificados como resultado	-454	-158	27	-115	36
<i>Diferenciales monetarios resultantes de la conversión de operaciones extranjeras</i>	-213	-272	38	-299	-100
<i>Diferenciales monetarios resultantes de la conversión del negocio en economías hiperinflacionarias</i>	-175				
<i>Cobertura parcial de la inversión en Nissan</i>	-70	96	134	-18	63
<i>Coberturas de flujo de efectivo</i>	3	5	-9	32	-2
<i>Activos financieros disponibles para la venta</i>		13	-136	170	75
<b>TOTAL DE LA PARTE DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS Y LAS UNIONES EN OTROS ELEMENTOS DEL RESULTADO GLOBAL (A)</b>	<b>-813</b>	<b>-170</b>	<b>10</b>	<b>-106</b>	<b>-222</b>
<b>Participación de empresas asociadas y empresas conjuntas en otros elementos de los ingresos globales</b>					
Elementos que no se reclasificarán más adelante como resultado	-206	130	-225	-89	-73
<i>Diferenciales actuariales en planes de pensiones de beneficios definidos</i>	-68	130	-225	-89	-73
<i>Otros artículos</i>	-138				
Elementos que son, o serán, reclasificados como resultado	956	-1488	230	1450	507
<i>Diferenciales monetarios resultantes de la conversión de operaciones extranjeras</i>	960	-1519	229	1462	448
<i>Otros artículos</i>	-4	31	1		
<i>Coberturas de flujo de efectivo</i>				-6	22
<i>Activos financieros disponibles para la venta</i>				-6	37
<b>TOTAL DE LA PARTE DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS Y LAS UNIONES EN OTROS ELEMENTOS DEL RESULTADO GLOBAL (B)</b>	<b>750</b>	<b>-1358</b>	<b>5</b>	<b>1361</b>	<b>434</b>
<b>OTROS ELEMENTOS DEL RESULTADO GLOBAL (A) + (B)</b>	<b>-63</b>	<b>-1528</b>	<b>15</b>	<b>1255</b>	<b>212</b>
<b>RESULTADO GENERAL</b>	<b>3388</b>	<b>3780</b>	<b>3558</b>	<b>4215</b>	<b>2210</b>
Participación de los accionistas de la sociedad matriz	3221	3673	3435	4070	2090
Parte de los intereses no dominantes	167	107	123	145	120

(en millones de euros)	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Gastos de personal	-6703	-6502	-5747	-5408	-5248
Amortización inmovilizado	-3245	-3046	-2840	-2728	-2711