



Universidad de Valladolid

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, JURÍDICAS Y DE LA
COMUNICACIÓN

Grado en Administración y Dirección de Empresas

TRABAJO DE FIN DE GRADO

Análisis económico-financiero de Renault España S. A.

Presentado por Luisa Fernanda Castro Franco

Tutelado por Roberto Herrero Álvarez

Segovia, 04 de junio de 2024

INDICE

INTRODUCCIÓN.....	7
OBJETIVOS.....	7
METODOLOGÍA.....	7

CAPITULO 1

Análisis del entorno y rasgos característicos del sector automotriz

1.1. Historia de sector Automotriz.....	11
1.2. Inicios de Renault	12
1.3. Renault España S.A.	13
1.4. Análisis del Sector	14
1.4.1. Análisis Externo	14
A) Análisis del Entorno General – Análisis PESTEL	14
B) Análisis del Entorno Específico – Análisis de Porter	16
1.4.2. Análisis Interno	19
A) Análisis DAFO	19
1.5. Análisis de Posicionamiento.....	21

CAPITULO 2

Análisis Económico y Financiero de Renault España S.A.

2.1. Introducción.....	25
2.2 Análisis Patrimonial	25
2.2.1. Evolución del Activo	26
2.2.2. Evolución y composición del Patrimonio Neto y Pasivo	31
2.3. Análisis de Flujos de Efectivo	34
2.4. Análisis de la situación Financiera	39
2.4.1. Análisis financiero a corto plazo o de la liquidez	39
A) Fondo de Maniobra o Capital Circulante.....	39
B) Necesidad del Fondo de Rotación.....	42
C) Ratios de Liquidez	44
2.4.2. Análisis Financiero a largo plazo o de solvencia	50
A) Ratio de Solvencia	51
B) Ratio de Endeudamiento	52
C) Análisis de la proporción de la deuda	56
2.5. Análisis de Rentabilidad.....	57
2.5.1. Rentabilidad Económica (ROA)	58
2.5.2. Rentabilidad Financiera (ROE)	61
CONCLUSIONES.....	67
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	69
ANEXOS	71

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 2.1 Evolución del Activo de Renault España S.A.....	26
Gráfico 2.2 Evolución del Activo Corriente de Renault España S.A.....	27
Gráfico 2.3 Descomposición del Activo Corriente de Renault España S.A.....	30
Gráfico 2.4 Evolución del Patrimonio Neto y Pasivo de Renault S.A.	31
Gráfico 2.5 Composición del Patrimonio Neto y Pasivo de Renault S.A.	33
Gráfico 2.6 Flujos de Efectivo de las Actividades de Explotación, de Inversión y de Financiación de Renault España S.A.....	36
Gráfico 2.7 Evolución del Capital Circulante de Renault España S.A.....	41
Gráfico 2.8 Necesidad de Fondo de Rotación de Explotación Renault España S.A.	43
Gráfico 2.9 Ratio Corriente de Renault España S.A.	45
Gráfico 2.10 Evolución de la Ratio de Prueba Acida de Renault España S.A.....	46
Gráfico 2.11 Ratio de Tesorería Renault España S.A.	48
Gráfico 2.12 Gráfico de la Ratio de Tesorería Renault España S.A.	49
Gráfico 2.13 Gráfico de la Ratio de Solvencia Renault España S.A.....	51
Gráfico 2.14 Gráfico del Ratio de Endeudamiento de Renault España S.A.	53
Gráfico 2.15 Gráfico del Ratio de Endeudamiento a c/p de Renault España S.A.....	54
Gráfico 2.16 Gráfico del Ratio de Endeudamiento a l/p de Renault España S.A.	55
Gráfico 2.17 Análisis de proporción de la deuda a corto plazo y largo plazo de Renault España S.A.	56
Gráfico 2.18 Rentabilidad económica Renault España S.A.	60
Gráfico 2.19 Rentabilidad Financiera Renault España S.A.....	64
Gráfico 2.20 ROA Y ROE Renault España S.A.	65

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.1.: Ranking de posicionamiento del sector automotriz en España 2022	21
Tabla 1.2.: Activo Corriente Renault España S.A.....	28
Tabla 2.1: Estado de Flujos de Efectivo de Renault S.A.	36
Tabla 2.2.: Flujo Libre de Caja de Renault España S.A.....	38
Tabla 2.3.: Rentabilidad Económica Renault España S.A.	59
Tabla 2.4.: Rentabilidad Financiera de Renault España S.A.....	63

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1.: Mapa Industria Automotriz.....	17
Figura 1.2: Cinco fuerzas de Porter en el sector automotriz	19
Figura 1.3.: Matriz DAFO de Renault España S.A.	20
Figura 2.1.: Esquema del concepto de Capital Circulante o Fondo de Maniobra de Renault España S.A.	40
Figura 2.2.: Estructura económica y financiera de Renault España SA, y el Fondo de Maniobra.....	41
Figura 2.3.: La figura 2.3. representa la media del periodo estudiado de la estructura económica y financiera de Renault España S.A.	52

INTRODUCCIÓN

La intención del presente Trabajo de Fin de Grado es la realización de un estudio de la situación económica y financiera, de una de las empresas más representativas del sector automotriz tanto a nivel nacional como a nivel internacional, y es Renault España S.A. El estudio comprenderá un periodo determinado, comprendido entre los años 2018 y 2022, ambos años incluidos.

Según la Clasificación de Actividades Económicas (CNAE), Renault España S.A. se dedica a la actividad que corresponde con el código (2910): Fabricación de vehículos de motor.

Renault España S.A. pertenece al Grupo Renault, empresa francesa de fabricación de coches fundada en 1898 y que cuenta con 34 centros industriales distribuidos por el mundo, solo en España cuenta con 6 empresas más además de Renault España S.A.

En España la facturación de la industria de automoción en su conjunto representa un 10% del Producto Interior Bruto español (PIB), y es responsable del 18% del total de exportaciones. Esto contribuye a que España ocupe el puesto número dos en los mayores fabricantes de vehículos en Europa y el puesto número nueve a nivel mundial, según los últimos datos de “Invest In Spain” organización del Gobierno de España.

OBJETIVOS

Uno de los principales motivos por los que he elegido como tema para el Trabajo de Fin de Carrera hablar de Renault España S.A., es porque el sector automotriz en Castilla y León es uno de los principales sectores junto con la agricultura. Renault España S.A. ocupa el puesto número uno en el ranking de las 10 empresas más importantes de Castilla y León, los cinco primeros puestos son empresas del sector automotriz.

Los principales objetivos recogidos en el presente trabajo serían:

- Conocer la historia del Renault España S.A., la evolución y crecimiento, tanto a nivel interno como externo para poder llegar a entender su relevancia.
- Realizar un análisis económico-financiero de Renault España S.A. a través de las cuentas anuales en un determinado periodo de tiempo, comprendido entre los años 2018 y 2022 ambos incluidos, para poder llegar a una serie de conclusiones sobre el comportamiento económico, financiero, las tendencias y evolución.

METODOLOGÍA

El análisis económico y financiero se centra en la estimación por un lado de la capacidad de generación de fondos y por otro de las necesidades financieras de la empresa. Según Valentín Azofra Palenzuela, *“El análisis económico-financiero o, simplemente, análisis financiero es un proceso metodológico que trata e interpreta la información económica,*

contable financiera y jurídica, relativa a una empresa o a un colectivo de empresas, con el propósito de emitir un juicio o diagnóstico sobre la evolución pasada, actual y posibilidades futuras de la empresa.”

Para la realización del presente trabajo ha sido necesario utilizar las cuentas anuales del periodo estudiado comprendido por los años de 2018 a 2022, los Balances de Situación, las cuentas de Pérdidas y Ganancias, y los Estados de Flujos de Efectivo, para obtener las cuentas anuales hemos utilizado la base de datos de SABI.

El análisis económico financiero ha sido realizado en dos capítulos:

En el Capítulo 1, realizaremos un análisis estratégico, se llevará a cabo una breve descripción de la historia del sector automotriz, describiremos los inicios del Grupo Renault desde sus orígenes en Francia, retrataremos la historia del surgimiento de Renault España S.A., realizaremos un análisis del sector, tanto interno como externo y finalizaremos con un análisis del posicionamiento.

En el Capítulo 2, llevaremos a cabo un análisis económico y financiero de Renault España S.A., en primer lugar, vamos a estudiar la situación patrimonial, describiendo la evolución de la composición del Activo, Pasivo y Patrimonio Neto. A continuación, realizaremos un análisis del Estado de Flujos de Caja, un análisis de la situación financiera analizando la liquidez y solvencia, y finalizaremos con un análisis de rentabilidad.

Para finalizar este trabajo de Fin de Grado, se expondrán las conclusiones obtenidas del Análisis económico-financiero de Renault España S.A.

CAPÍTULO 1

Análisis del entorno y rasgos característicos del sector automotriz

1.1 HISTORIA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

Para hablar del sector automotriz tenemos que conocer la historia del automóvil y remontarnos a los primeros prototipos de vehículos con autopropulsión, anterior a estos, solo existían los vehículos de tracción animal. A finales del siglo XIX empiezan a surgir los primeros prototipos de automóviles, pero no es hasta el siglo XX que se empiezan a considerar útiles, llegando a ser uno de los inventos más importantes del siglo.

En 1672, el misionero jesuita belga Ferdinand Verbiert, creó el primer vehículo autopropulsado a vapor del que se tiene constancia, fue un presente en miniatura para el emperador Kangxi de China. En 1769, el inventor francés Nicolas-Joseph Cugnot construyó el primer vehículo mecánico de vapor autopropulsado a gran escala, “el Fardier.” En 1801, nace la primera locomotora de carretera Puffing Devil, a manos del ingeniero inglés Richard Trevithick, uno de los primeros pioneros del transporte en carretera y el ferrocarril de vapor. Etienne Lenoir, diseñó en 1860, la primera patente de motor de combustión a dos tiempos de gasolina, tres años después desarrolló el primer motor de cuatro tiempos.

En 1886, en Mannheim (Alemania), el primer vehículo de la historia propulsado por combustión interna fue construido por el ingeniero Karl Friederich Benz (creador del Benz Patent-Motorwagen). El primer viaje de este automóvil tuvo un recorrido de 105 km hasta Pforzheim, a una velocidad máxima de 16 km/h.

Al vehículo de Benz, le siguieron paralelamente, el ingeniero alemán Gottlieb Daimler con sus aportes como el carburador, que permitió el uso de gasolina como combustible. También creó la primera motocicleta Reitwagen 1885, junto a Wilhelm Maybach, ingeniero alemán fundador de los coches Maybach en 1909.

Gottlieb Daimler fundó su propia fábrica en 1890, “Daimler Motoren Gesellschaft” en Cannstatt, esta industria construyó casi una década después el primer coche de la marca Mercedes. “Benz & Cie” de Karl Benz y “Sociedad de motores Daimler” de Gottlieb Daimler y Emil Jellinek se unieron y crearon la marca de Mercedes Benz.

En 1908 en Estados Unidos, Henry Ford revolucionó la industria del automóvil y el transporte con el modelo T y el Fordismo. El término fordismo consiste en construir mediante la producción en cadena una gran cantidad de automóviles a un coste más bajo, este sistema contaba con maquinaria moderna de producción en cinta y con una plantilla especializada. Su idea nace del Taylorismo, que se basa en la organización del trabajo dividiendo las distintas tareas del proceso de producción, con el fin de aumentar la productividad. Antes de que Ford Motor Company revolucionara la industria, prácticamente todos los coches se construían artesanalmente y los precios eran muy elevados.

En la década de los 30 el gobierno nacionalsocialista alemán decidió invertir en el sector del automóvil, para ello invito a compañías estadounidenses a llevar su tecnología a Alemania. Ford y otras compañías estadounidenses desarrollaron plantas de producción en Alemania. Opel y General Motors, fabricaron el escarabajo de Volkswagen dirigido a las familias alemanas más humildes. Algunas de las primeras empresas del sector automotriz son: Mercedes Benz en Alemania, Peugeot en Francia, Tatra en República

Checa que en 1897 fabricó su primer automóvil, President.

1.2 INICIOS DE RENAULT

Louis Renault nació en París, Francia, el 12 de febrero de 1877. Era el último de cuatro hermanos, su familia se dedicaba al sector textil. Louis se encargaba de la producción, mientras sus hermanos Marcel y Fernand administraban el negocio. Desde muy pequeño se vio atraído por la mecánica, con 14 años construyó un taller en el patio de su casa y cuando tenía 21 ya siendo un ingeniero, construyó su primer automóvil en Billancourta el 24 de diciembre de 1898, este le denominó Voiturette. Su primer coche lo vendió a un amigo de la familia, pero no tardó en recibir más encargos.

El 01 de octubre de 1899 los hermanos Louis Renault, Marcel Renault y Fernand Renault fundaron la sociedad RENAULT FRÈRES, con una plantilla de 60 personas. En 1903 Renault empezó a fabricar sus propios motores. Su primera gran venta se produjo en 1905, una flota de taxis para los militares franceses utilizada en la primera guerra mundial, esto lo colocó como líder en el mercado. En 1907 la mayoría de los taxis que había en Londres y París eran de la marca Renault, también representaba los coches más importados en Nueva York. En 1910 Louis Renault se había convertido en propietario único, viajó a Estados Unidos para conocer la forma de implementar el Fordismo, unos años más tarde en 1928 Renault ya contaba con 20.000 empleados.

En 1940 tras la derrota de los franceses en la segunda guerra mundial, los alemanes se apoderaron de las fábricas de Renault. Louis Renault seguiría órdenes alemanas, manteniendo vínculos muy estrechos con el Régimen de Vichy, organización títere de la Alemania nazi. Estos hechos desencadenaron a que, en 1944, Louis se presentara voluntariamente ante el requerimiento de un juez, en el que se le inculpa y encarcela en Fresnes. Muere más tarde, en octubre, a causa de un traumatismo craneal en la cárcel a esperas de su juicio.

El día 1 de enero de 1945 el gobierno provisional francés ordena la nacionalización de la empresa de Louis, pasando a denominarse “Reige Nationale Des Usines Renault”. Hasta julio de 1967 no se reconoció derecho de indemnización a los herederos.

A partir de la nacionalización de RENAULT se abrieron más fábricas y filiales por todo el mundo, la primera fue en Valladolid en 1951 Renault SAU. En 1960 firma con la empresa mexicana Diesel Nacional y surge Renault en México. En Argentina y Brasil con Renault Dauphine, y en Rumania fundó en 1967 Automobile Dacia, estos son solo unos ejemplos de cómo se fue expandiendo internacionalmente.

Actualmente el Grupo Renault es uno de los principales fabricantes de automóviles del mundo. Su actividad se basa en un 94,60% en la venta de vehículos y un 6,40% en actividades de servicios de financiación y venta de vehículos como leasing, alquiler, compra, etc., y servicios de movilidad como mantenimiento, extensión de garantía, asistencia, etc.

A finales de 2022 contaba con 34 centros industriales en todo el mundo y con 105.812 empleados. La distribución de ventas de forma geográfica sería, en Europa 66%, América

8%, Euro-Asia 13%, China 1%, África, Oriente Medio, India y pacífico 12%.

1.3 RENAULT ESPAÑA SA

En el año 1940 España se encontraba saliendo de la Guerra Civil. Con el objetivo de garantizar la independencia económica del país, el gobierno franquista promulgó la sustitución de las importaciones, reanudando la elaboración de automóviles.

Se esperaba que la industria automovilística fuese uno de los pilares del relanzamiento industrial. Algunas medidas tomadas fueron el incremento sensible de las tarifas arancelarias y reducción al mínimo de contingencias de importación de vehículos completos. Con ello empresas extranjeras instalaron fábricas de montaje en España, a finales de los sesenta se encontraban: Fiat (1950), Renault (1951) Citroën (1957), Chrysler (1965) y British Motor Corporation (1966).

La empresa española Hispano-Suiza, forma un papel muy importante durante el desarrollo del sector automotriz en España, y como enlace para que Renault instalara una filial. Hispano-Suiza se dedicaba a la fabricación de coches de lujo y llevaba funcionando desde 1904. Esta había sido fundada por los empresarios españoles, Damián Mateu, Francisco Zaya y un ingeniero de origen suizo Mark Birkigt, en Barcelona.

En 1941 se funda SIAT (Sociedad Ibérica de Automóviles de Turismo) compuesta por Hispano-Suiza, el Banco Urquijo, y Fiat. A su vez Renault buscaba un socio para fabricar vehículos en España, el ingeniero Manuel Jiménez Alfaro quien tenía experiencia al haber trabajado como jefe de control y fabricación en la Sociedad Española de Fabricación de Automóviles SEFA, entra en contacto con la empresa francesa y firman en 1951 un contrato de cesión de licencias para fabricar el Renault 4CV en España, esto lo hacen creando una fábrica en Valladolid.

Esta fábrica, denominada FASA (Fabricación de Automóviles SA), es fundada por Manuel Jiménez y cinco socios más. Las inversiones que se hacen adecuan los talleres de montaje y subdividen el trabajo. En Valladolid se realizaba el montaje de los automóviles, en la fábrica de Santander estaba La Sociedad Nueva Montaña, donde se fabricaban los motores. En Sevilla, Isa, se encargaba de las partes de carrocería y de las cajas de cambio. Todas estas fábricas dieron como resultado los primeros automóviles fabricados en España de Renault los 4CV.

En 1965, la filial de ventas en España “Renault España Sociedad Anónima RESA” y FASA se fusiona y pasan a llamarse “FASA-Renault”, y se abren dos fábricas más, FACSA dedicada a elaborar elementos de carrocería y FAMESA para la fabricación de piezas mecánicas, también adquiere una fábrica dedicada a las cajas de cambio en Sevilla. Renault se convirtió en 1976, en el principal accionista, y se funda una segunda factoría en Palencia, en la localidad de Villamuriel de Cerrato. La plantilla aumentó a los 14.000 trabajadores. En 1994 nace RECSA Renault España Comercial Sociedad Anónima, esta separaba la rama de comercio de la de fabricación, todo esto con el objetivo de centrarse en la gestión de venta de automóviles. En 2020 pasa a denominarse Renault España Sociedad Anónima RESA.

Actualmente Renault España SA es una de las filiales más grandes de fabricación del grupo Renault, con instalaciones en Valladolid, Palencia y Sevilla, y con la mayoría de las oficinas administrativas en Madrid. El número de empleados con los que cuenta actualmente es de 10.146, su actividad según CNAE es Fabricación de vehículos demotor. Además de RESA, Renault España SA, existen otras sociedades y estas son:

RECSA (Renault España Comercial SA) dedicada a la comercialización de servicios y productos de las marcas de vehículos. Renault y Dacia RCI Banque, cuya actividad va dirigida al renting de sus vehículos. Renault Retail Group Madrid SA, Renault Retail Group Levante SA y SODICAM España SA, dedicadas a la compra y venta de vehículos, piezas de recambio, accesorios, reparación y mantenimiento de vehículos y, por último, Renault TECH España SA, dedicada a la transformación de vehículos Renault y Dacia adaptados a personas con diversidad funcional o profesionales.

1.4 ANALISIS DEL SECTOR

Una de las formas más completas de conocer a Renault SA es haciendo un análisis del sector, esto lo haremos antes de adentrarnos en el análisis económico financiero para conocer mejor el contexto de la empresa.

1.4.1 Análisis Externo

El entorno es todo lo que está fuera de los límites de la organización, estando constituido por todos aquellos factores que puedan tener alguna influencia directa o indirecta sobre las decisiones y resultados de la empresa

Entorno General: Según Guerras Martín L.A. y Navas López J.E. (2022), *“el entorno general es el medio externo que rodea a la empresa desde una perspectiva genérica, es decir, todo lo que rodea a la empresa derivado del sistema socioeconómico en el que desarrolla la actividad”*.

Entorno Específico: Es el sector o rama de actividad económica al que la empresa pertenece, el conjunto de factores que la afectan y el conjunto de compañías que se dedican a la misma actividad.

A. Análisis del entorno general. Análisis de PESTEL: Perfil Estratégico del Entorno

El objetivo del análisis del entorno general es identificar los factores socioeconómicos y sociales que afectan a la actuación de la empresa, es conveniente analizarlo en el presente y su tendencia al futuro para ello existen varias herramientas una de ellas es el Perfil estratégico del entorno.

El Perfil estratégico del entorno o análisis PESTEL tiene como objetivo identificar las variables que tienen un impacto significativo en la empresa y la importancia del impacto. Este análisis se puede hacer a diversos niveles: mundial, área económica, país, región y localidad. La naturaleza de las variables hace que se encuentren clasificadas en dimensiones, las siglas de las dimensiones forman el nombre del análisis: P de políticas, E de económicas, S de socioculturales, T de tecnológicas, E de ecológicas y L de legales.

Dimensión Política

Relaciona la estabilidad e intervención gubernamental en aspectos como la fiscalidad, regulaciones laborales, el comercio exterior o el bienestar social.

En cuanto a los factores políticos Renault España SA cuenta con el apoyo del gobierno de España, actualmente se encuentra desarrollando “El Plan de Desarrollo Industrial 2021-2024” este plan cuenta además con el respaldo de las comunidades autónomas que les facilitan el trámite de todas las actuaciones que sean de competencia autonómica donde se encuentran las fábricas, este plan consiste en hacer que España Renault SA se convierta en la principal filial productora de vehículos eléctricos, para ello se adjudicó a las plantas españolas la fabricación de 5 vehículos híbridos, lo que además de la importancia en el Grupo Renault le da perennidad de las instalaciones.

Dimensión Económica

Afecta a la naturaleza y a la dirección del sistema económico en el que se desenvuelve la empresa, viene dada por indicadores económicos del país donde opera la empresa (la inflación, el desempleo), estos factores pueden afectar a la demanda de productos o servicios de la empresa.

Frente al escenario de Inflación actual, Renault mantiene siempre una visión optimista, trabajando en un plan de transformación de industria, con el objetivo de ahorrar hasta el 50% de los costes por vehículo hasta 2027. Esto lo hará reduciendo el tiempo de desarrollo del vehículo. Su plan estratégico pretende mantener no solo a los 9.700 empleados con los que cuenta en la actualidad, sino que también, formalizar mil contratos indefinidos más, además de la creación en empleo indirecto de 18.000 puestos en el sector de automoción, y 30.000 puestos si consideramos la economía en su conjunto. Renault España SA representa un 1,5% del PIB en España y un 5% de la exportación nacional.

Dimensión sociocultural

Recoge aspectos demográficos, culturales, educativos, tendencias de consumo, así como las creencias y valores y formas de vida de las personas que forman parte de la sociedad donde opera.

Renault España reafirma su compromiso social no solo creando puestos de trabajo si no que aspira a una movilidad sostenible. Renault apoya una educación de calidad y exclusiva realizando donaciones a centros de educación asociaciones y ONG´s. Tiene una campaña llamada “La Fundación para la Inclusión y la Movilidad Sostenible”, donde no solo consigue dar vida a diversos materiales con gran valor educativo pedagógico y social, sino que además inculca la economía circular. También realiza donaciones a países de Sudamérica y África a través de Misiones Salesianas.

Dimensión Tecnológica

El análisis de factores como los avances tecnológicos, la inversión en investigación y desarrollo, así como la adopción de patentes y tecnologías modernas, permite identificar amenazas y oportunidades.

La planta de Valladolid es un referente para RENALSA en materia de industria 4.0, esta implica una promesa de nueva revolución. Es la combinación de técnicas avanzadas en producción, con tecnologías inteligentes, que se aplican tanto a la organización, como a los activos y las personas. Para esto ha invertido 800 millones consiguiendo lo que Renault define como metaverso industrial, esto consiste en nuevos robots que constituyen una red, todos conectados entre sí y que continuamente suben datos a la nube, esto permite conocer todos los movimientos a tiempo real, como los embalajes, soldaduras o ajustes de tuercas, todo esto puede ser controlado a distancia, desde Francia a 1.000 km de distancia, y también se anticipa a posibles averías.

Dimensión Ecológica

Ha tomado gran relevancia en los últimos años ya que se interesa por la preservación del medio ambiente. Se refiere a políticas ambientales, cambios climáticos y conciencia ecológica de los consumidores.

Renault tiene una política ambiental muy detallada donde se compromete a prevenir y reducir de manera continuada el impacto sobre la salud de sus actividades, así como la huella ambiental, lo que contribuye a su competitividad y la protección de sus activos. La forma de hacerlo es mediante controles, estos son: de ruido, consumo, riesgo químico, contaminaciones accidentales, consumo de agua, materias primas, residuos, emisiones atmosféricas y consumo energético. Para garantizar la mejora continua, cuenta con un certificado ISO 14001, que compromete a regir dentro de un sistema de Gestión Ambiental. Otro de sus compromisos es sensibilizar a sus colaboradores sobre temas medioambientales, así como examinar los resultados que vaya obteniendo. Han conseguido también crear su propio bosque de Renault Group, plantando un árbol por cada coche híbrido o eléctrico financiado por sus clientes.

Dimensión Legal

Integra los factores administrativos, legales y reguladores, en los que la empresa debe operar. Incluye leyes laborales, regulaciones comerciales, patentes y protección al consumidor, un cambio en el entorno legal puede tener un impacto significativo en las operaciones de una empresa.

En cuanto a la dimensión legal, Renault España SA cumple con las exigencias legales y además va un paso por delante, como la normativa laboral, tiene su propio convenio colectivo: “Resolución de 19 de agosto de 2021, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el Convenio colectivo de Renault España, SA.” Este, mejora las condiciones que apunta el convenio colectivo del sector de la automoción, por ejemplo, en la subida de sueldo las tablas salariales indicaban un 3,3% (indicador de previsión del PIB), pero ellos han aplicado el 4,3% debido a que en el convenio indica un punto porcentual más de lo que indica el convenio colectivo sectorial, esto los coloca por encima de la media, otro ejemplo es el plus del economato de 75,46€ en nómina mensual.

B. Análisis del Entorno Específico. Modelo de las cinco fuerzas de Porter

El entorno específico de la empresa es el sector o rama de actividad económica al que pertenece, formado por el conjunto de factores que afecta de forma directa el sector en el que actúe.

Como recoge Guerras y Navas (2022), “el modelo de Porter, conocido como el modelo de las cinco fuerzas, constituye una metodología de análisis estándar para investigar acerca de estas oportunidades y amenazas. Según Porter, el grado de atractivo de una industria viene determinado por la acción de cinco fuerzas competitivas básicas que, en su conjunto, definen la posibilidad de obtención de rentas superiores”. El modelo analiza la competencia horizontal (amenaza de productos sustitutivos, amenaza de nuevos competidores, y rivalidad entre los competidores existentes), y también analiza la competencia vertical (el poder de negociación de los proveedores y el poder de negociación con los clientes).

1. Primera fuerza. Rivalidad de la competencia actual:

Hace referencia a la actuación de los competidores existentes en la industria en un determinado momento. Estudia las características básicas de la industria y se definen las posibles actuaciones y reacciones de las empresas. La intensidad de la competencia es el resultado de: número de competidores y equilibrio entre ellos, barreras de movilidad y de salida.

La competencia en la industria del automóvil es alta, esto se debe a un bajo ritmo de crecimiento de la industria y a la existencia de barreras de movilidad y de salida. La industria automotriz es concentrada, y para enfrentarse a la competencia ha tenido que seguir la estrategia de competir por cadenas productivas, formadas por empresas que colaboran entre sí. Renault trabaja junto a Nissan desde 1999 pero en 2017 se añadió Mitsubishi, estas tres empresas crean la alianza Renault-Nissan-Mitsubishi y comparten cadena de producción para reducir costes, contando con 10 marcas de coches. En la imagen vemos una representación de la industria del automóvil a finales del 2023.

Figura 1.1.: Mapa Industria Automotriz. Imagen de swipcar.com



2. Segunda fuerza: amenaza de los competidores potenciales:

Esta fuerza consiste en identificar posibles competidores nuevos y analizar la amenaza que suponen puede ayudar a proteger la cuota de mercado. En la industria automotriz existen barreras de entrada, el solo hecho de que, la forma de competir sea por cadenas de producción, nos indica que las empresas para ser competitivas y reducir sus costes, han tenido que asociarse, ya que la inversión en nuevas plantas propias supone desembolsos de dinero elevados. La amenaza de nuevos competidores es baja.

3. Tercera fuerza: amenaza de productos sustitutos:

Los productos sustitutos son aquellos productos o servicios que pueden satisfacer necesidades muy parecidas. Estos productos son una amenaza cuando: ofrecen mejor calidad, el coste de cambio no es elevado y el precio es inferior.

En el caso del sector automotriz, actualmente los coches de segunda mano son el principal sustitutivo de los coches de nueva matriculación, solo en España los vehículos de segunda mano representan más de la mitad de las comercializaciones de vehículos (59%), frente a este escenario las empresas ofrecen marcas low-cost, en el caso de Renault es el Dacia. También hay productos sustitutos como las diferentes alternativas de transporte que existen, algunos pueden mejorar un servicio en concreto, como los aviones que mejoran el tiempo y comodidad en viajes de larga distancia, o el transporte público que funciona muy bien, pero solo en ciudades que dedican mayor inversión. La amenaza de estos es baja, ya que no puede cubrir todos los servicios que los automóviles ofrecen.

4. Cuarta Fuerza. Poder negociador de los proveedores:

Los proveedores también tienen peso en la toma de decisiones, ya que pueden influir en el precio y en la calidad de los productos. En la industria automotriz los proveedores juegan un papel muy importante, ya que muchos proveedores son empresas que colaboran de forma conjunta para competir en el mercado, el coste de cambiar de proveedor es elevado y no existen muchos proveedores que ofrezcan el mismo producto, esto les da un poder de negociación alto.

5. Quinta Fuerza. Poder negociador de los clientes:

El consumidor es muy importante en la toma de estrategias de las empresas. Cada vez tienen más capacidad para exigir calidad, precios bajos o pedir servicios extra. En cuanto al sector automotriz, la mayoría de los clientes consideran la compra de un vehículo como una inversión, por lo que su nivel de exigencia es mayor, si a esto le sumamos que los productos en este mercado son muy parecidos, que existe un enorme catálogo automóviles y que el cambio de marca no supone un coste para el cliente, vemos que el poder de negociación con los clientes es alto.

Figura 1.2: Cinco fuerzas de Porter en el sector automotriz



Figura de elaboración propia a partir de datos de SABI

1.4.2 Análisis Interno

El objetivo del análisis interno es identificar las fortalezas y debilidades que presenta la empresa para el desarrollo de su actuación competitiva. Investiga las características de los recursos, factores, medios, habilidades y capacidades, de que dispone una empresa para hacer frente al entorno general y específico. Existen varios tipos de análisis entre los que están en análisis DAFO.

Análisis DAFO

La matriz DAFO es una herramienta de carácter cualitativo que proporciona una visión global de la situación de la empresa, y está compuesta no solo por un el análisis interno, que explica las debilidades y fortalezas, sino que también por un análisis externo, que explica las amenazas y oportunidades, este permite sacar conclusiones sobre cómo aprovechar los puntos fuertes y oportunidades del entorno, y también corregir las debilidades y protegerse de las amenazas externas El nombre del análisis está compuesto por las siglas de: Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades, también se le puede llamar Análisis FODA.

Análisis interno: analiza todos aquellos factores que dependen de manera directa de la empresa, factores que puede controlar. En este análisis se valoran las fortalezas y debilidades.

Fortalezas: son todos aquellos factores internos que proporcionan una ventaja comparativa positiva en el sector, los puntos fuertes de la empresa. En el caso de Renault, por ejemplo, la mayor fortaleza que tiene es que producen uno de los modelos más vendidos, estos son los SUV. Otra fortaleza muy importante es, la inversión en industria 4.0 de sus plantas, que integra tecnologías digitales inteligentes en la fabricación y en los procesos industriales.

Debilidades: son los factores internos, todos aquellos que limitan la posición competitiva de la empresa, deben intentar subsanarse ya que estos son limitantes en el desarrollo y





crecimiento. Una de las debilidades más grandes que tiene Renault es que no fabrica todos los componentes de sus coches, por lo que depende de sus proveedores, los cuales no pueden garantizar la fecha de las entregas lo que hace que la producción se reduzca por temporadas o tengan que paralizar la producción por ejemplo en 2022 por la falta de microchips.

Análisis externo: analiza todos aquellos factores que afectan de manera directa o indirecta a la empresa, pero que no dependen de ella. Estos factores pueden afectar de forma positiva y son las oportunidades, o de forma negativa que se denominan amenazas.

Oportunidades: las oportunidades son todos aquellos factores positivos que brinda en entorno y que las empresas pueden aprovechar para crecer. En el caso de Renault España SA la mayor oportunidad que tiene es todas las facilidades que el gobierno español le brinda, como prioridad en agilizar procesos administrativos y subvenciones.

Amenazas: recogen todos aquellos factores que frente a la posición en el mercado afectan negativamente al desarrollo del proyecto. En el caso de Renault España SA una de las mayores amenazas es el bajo coste de mano de obra en otros países, el grupo Renault se encuentra presente en varios países de todos los continentes, y le es fácil deslocalizar y ampliar las plantas extranjeras.

Figura 1.3.: Matriz DAFO de Renault España S.A.

<p style="text-align: center;"> <u>DEBILIDADES</u></p> <p>Dificultad para mantener el número de plantilla</p> <p>No fabrican todos los componentes</p> <p>Averías que presentan algunos modelos</p>	<p style="text-align: center;"> <u>AMENAZAS</u></p> <p>Problemas de suministros</p> <p>Precio más bajo de mano de obra en otros países</p> <p>Competencia por liderar los coches eléctricos</p> <p>Los grupos de competidores más grandes</p> <p>La inflación</p>
<p style="text-align: center;"> <u>FORTALEZAS</u></p> <p>La avanzada tecnología, industria 4.0</p> <p>Inversión en I+D</p> <p>Producción de los modelos más vendidos, SUV</p> <p>Capacidad, formación y conocimientos de sus trabajadores</p> <p>Compromiso de los colaboradores de la marca</p>	<p style="text-align: center;"> <u>OPORTUNIDADES</u></p> <p>Cuenta con subvenciones del gobierno español</p> <p>Mercado con tendencia a la fabricación de coches eléctricos y de bajas emisiones.</p>

Matriz de elaboración propia

1.5 ANÁLISIS DE POSICIONAMIENTO

En este apartado, realizaremos un análisis del sector en el que opera Renault SA, en España, así como el posicionamiento que ocupa en comparación con la competencia.

España es uno de los países más representativos en Europa en tema de industria automotriz, cuenta con 16 fábricas, todas relacionadas directamente con la producción de vehículos, y 57 empresas que se dedican a desarrollar la actividad. Sólo en España, en el año 2022 se fabricaron 2.219.500 millones de vehículos, en el año 2023 la cifra aumento a 2.451.200.

De acuerdo con el ranking de empresas dedicadas a la fabricación de automóviles de la plataforma del economista y las comprobaciones en SABI, vemos Renault España SA en el año 2022, ocupa la posición número 4 en el sector, con una facturación de 6.092.664.000€ para 2022. La posición cambia si comparamos el Activo (3.492.129.000 €) y el número de empleados (9667), ya que en se colocaría en la posición 3. A continuación tenemos una tabla con las 10 principales empresas del sector.

Tabla 1.1.: Ranking de posicionamiento del sector automotriz en España 2022

POSICION	NOMBRE EMPRESA	FACTURACION	ACTIVO	PLANTILLA
1	STELLANTIS ESPAÑA SL	14.370.727.000	6.074.133.000	12.726
2	SEAT SAU	10.513.400.000	6.241.500.000	14.456
3	FORD ESPAÑA SL	7.521.869.000	2.901.283.000	5.990
4	RENAULT ESPAÑA SL	6.092.664.000	3.492.129.000	9.667
5	VOLKSWAGEN NAVARRA SA	4.157.946.000	1.238.491.000	4.595
6	IVECO ESPAÑA SL	3.387.711.000	1.865.097.000	4.403
7	AUSA CENTER SL	104.231.010	85.730.174	294
8	URO VEHICULOS ESPECIALES SA	102.818.732	103.913.150	144
9	IRIZAR E-MOBILITY SL	95.428.883	199.599.867	320
10	BOSAL INDUSTRIAL ZARAGOZA SA	84.984.726	10.671.007	147

Gráfico realizado a partir de los datos de [economista.es](https://www.economista.es)

CAPÍTULO 2

Análisis económico y financiero de Renault SAU

2.1 INTRODUCCIÓN

En este capítulo haremos un análisis económico y financiero de Renault España SA en periodo compuesto entre los ejercicios 2018-2022, ambos incluidos. Para realizar este análisis utilizaremos los balances de situación del periodo mencionado, así como las cuentas de pérdidas y ganancias, y el estado de flujos de efectivo, estos los extraeremos de la base de datos de SABI (Sistema de Análisis de Balances Ibéricos).

El ejercicio económico de Renault España SA tiene su apertura del 01 de enero de cada año y el cierre el 31 de diciembre del mismo año. Según los datos de SABI los años del periodo analizado han sido auditados por dos empresas, ERNST & YOUNG SL los años de 2018 y 2019, y por KPMG AUDITORES SL, los años de 2020, 2021 y 2022.

Las cuentas anuales del periodo han sido elaboradas de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad establecidas en el código de Comercio, el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, El Plan General Contable y la legislación Mercantil.

Según los comentarios anuales de los auditores, todos los años estudiados han tenido resultados favorables, a excepción del 2022 donde la opinión del auditor se resume en “*Salvedades*”, citamos textualmente “Las cuentas anuales adjuntas no incluyen la información requerida por la Legislación Mercantil vigente, aplicable a la sociedad relativa a los desgloses del período medio de pago a proveedores”.

Los datos serán utilizados para la elaboración de tablas y gráficos en Excel, estos serán analizados y se encontrarán en las tablas del Anexo.

2.2 ANÁLISIS PATRIMONIAL

Antes de empezar con un estudio más detallado, vamos a analizar la estructura económica y financiera de Renault España SA, esto lo haremos analizando el balance de situación, que nos permitirá conocer la evolución y la composición del patrimonio.

En el libro “Estados contables, elaboración, análisis e interpretación” (2022), P. Archel Domech, F. Carrasco del Amo, F. Lizarraga Dallo, S. Sánchez Alegría y M. Cano Rodríguez, recogen que: “*El balance de situación es un estado contable de naturaleza estática que presenta la relación de los elementos que componen la estructura financiera y económica de la empresa en un momento concreto*”. Representa la situación patrimonial de la compañía y muestra las partidas, al igual que los importes monetarios de estas, informa de las diferentes formas que tiene la empresa para obtener recursos financieros para la estructura económica.

El balance de situación consta de dos partes, la estructura económica que es el Activo y la estructura financiera compuesta por el Pasivo y el Patrimonio Neto.

Estructura Económica: está formada por el Activo que posee la empresa. Explica la

forma en que se están aplicando los fondos que tiene a su disposición e indica los activos reales o financieros en los que se invierte.

Estructura Financiera: está formada por los recursos propios, que es el Patrimonio Neto y los Recursos Ajenos, que es el Pasivo, e indica el origen de los recursos financieros que la empresa tiene a su disposición para realizar las inversiones que necesita

Para realizar el estudio patrimonial utilizaremos dos herramientas, el análisis vertical o estático y el análisis horizontal o dinámico.

El **análisis vertical** tiene como objetivo, determinar el peso o porcentaje que representa cada una de las cuentas contables sobre la referencia, que será total de la masa patrimonial (Activo, Pasivo y Patrimonio Neto).

El **análisis horizontal** determina la variación porcentual de cada una de las partidas en el tiempo, es decir de un año a otro, o en distintos periodos. Está vinculado con los objetivos fijados por la dirección de la empresa para comparar distintos ejercicios.

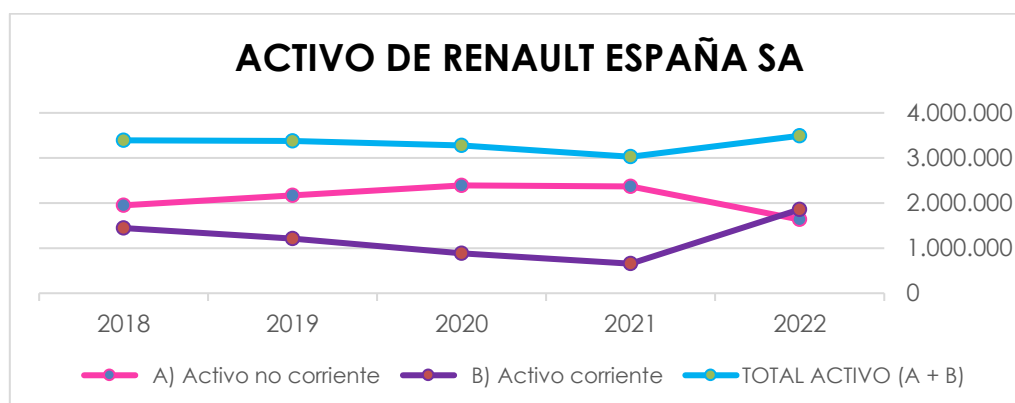
Los datos que utilizaremos, como hemos mencionado anteriormente, pertenecen a la plataforma SABI y en el anexo tenemos una ampliación en tablas elaboradas con estos.

2.2.1 EVOLUCIÓN Y COMPOSICION DEL ACTIVO

El marco conceptual de la Contabilidad (2007) define los activos como “*bienes, derechos y otros recursos controlados económicamente por la empresa, resultantes de sucesos pasados, de los que se espera que la empresa obtenga beneficios o rendimientos económicos en el futuro.*”

En el gráfico 2.1 vemos representado el Activo Total de Renault España SAU y su evolución, las masas patrimoniales al cierre, comprendidas entre los ejercicios comprendidos entre 2018 y 2022.

Gráfico 2.1: Evolución del Activo de Renault España SA



BALANCE DE SITIACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
A) Activo no corriente	1.948.994	2.166.520	2.390.818	2.371.491	1.633.800
B) Activo corriente	1.444.347	1.207.747	885.240	654.649	1.858.329
TOTAL ACTIVO (A + B)	3.393.341	3.374.267	3.276.058	3.026.140	3.492.129

Gráfico realizado a partir de los datos de SABI.

Observando la variación del Activo total en el gráfico se puede apreciar que, en el tramo estudiado, la curva desciende los ejercicios de 2019, 2020 y 2021 y asciende en el 2022 que es el último año de estudio. En el primer año de análisis 2018, el Activo total era de 3.393.341.000 euros, los siguientes tres ejercicios se aprecia un descenso llegando a su punto más bajo en 2021 con 3.026.140.000 euros, y al más alto el siguiente año 2022 con 3.492.129.000 euros. Tomando como referencia el año 2018, vemos que el año de mayor descenso es 2021 con una caída del 10,82% del Activo Total y el año siguiente asciende al máximo, un 2,91% con respecto al año base.

El Activo No Corriente asciende hasta alcanzar su máximo en 2021 con una variación de 22,67%, el Activo Corriente desciende y alcanza su máximo el último año del periodo estudiado en 2022 con un 28,66% de variación sobre el año base. Los mínimos los alcanzan, el Activo Corriente en 2021 con una variación de -54,68% y el Activo No Corriente el último año de estudio 2022, con una variación de -16,17% sobre el año base

Si observamos la gráfica vemos que es el **Activo No Corriente** es el que tiene mayor impacto en el activo total, ya que es este el que determina la forma de la curva del Activo Total, el Activo No Corriente tiene una tendencia contraria, pero no influye tanto en la curva del Activo Total. Vamos a analizar el Activo Corriente de forma más detallada, ya que es el que mayor variación ha tenido a lo largo del periodo un 54,68% en negativo en 2021, con respecto al Activo No Corriente que obtuvo su mayor variación en 2020 con 22,65% en positivo.

El gráfico 2.2 representa la evolución del Activo Corriente en el periodo comprendido por los resultados del ciclo de 2018 a 31 de diciembre de 2022

Gráfico 2.2: Evolución del Activo Corriente de Renault España SA

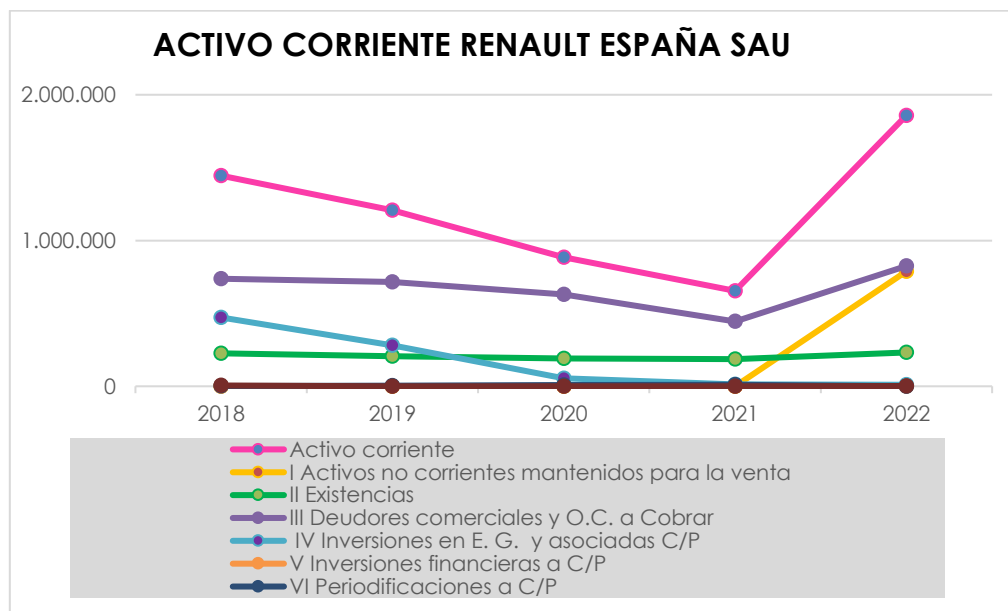


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI.

Tabla 1.2.: Activo Corriente Renault España S.A.

BALANCE DE SITUACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
Activo corriente	1.444.347	1.207.747	885.240	654.649	1.858.329
I Activos no corrientes mantenidos para la venta	0	0	0	0	788.753
II Existencias	227.084	205.745	190.819	186.360	232.040
III Deudores comerciales y O.C. a Cobrar	737.814	716.409	629.910	444.766	825.285
IV Inversiones en E. G. y asociadas C/P	472.203	281.849	54.658	12.455	10.537
V Inversiones financieras a C/P	303	179	179	0	0
VI Periodificaciones a C/P	1.400	3.168	9.300	10.534	0
VII Efectivo y otros A. L. equivalentes	5.543	397	374	534	1.714

Tabla elaborada a partir del Balance de datos SABI

En el libro “Estados contables, elaboración, análisis e interpretación” (2021), P. Archel Domech, F. Carrasco del Amo, F. Lizarraga Dallo, S. Sánchez Alegría y M. Cano Rodríguez, recogen la definición del Activo corriente: “*El activo corriente está formado por aquellos elementos vinculados al ciclo normal de la explotación que la empresa espera vender, consumir o realizar en el transcurso del mismo. Se trata de activos que tienen un plazo de realización inferior a 12 meses*”.

El **Activo Corriente** de Renault España SA, representa un porcentaje menor al 50% del Activo Total en los primeros cuatro años del periodo analizado, además su evolución es un descenso anual empezando con una proporción del 42,56% en 2018 y llegando a su punto más bajo en 2021 siendo un 21,63%, el último año del periodo analizado, 2022, es cuando tiene la variación más alta, un 28,66% con respecto a 2018 y alcanza a representar un 53,21% del Activo Total, superando en proporción al Activo No Corriente y superando al Activo Corriente del año base.

Los datos que comentaremos a continuación han sido obtenidos de la plataforma SABI, y han sido procesados para crear los gráficos y los análisis tanto verticales como horizontales que se encontrarán en los anexos. En la gráfica de la descomposición del Activo Corriente podemos detectar las variables que influyen en la forma de la curva. La curva está diferenciada en dos tramos:

El primer tramo, descendiente, que abarca de 2018, siendo de 1.444.347.000€, al 31 de diciembre de 2021 cuando llego a su mínimo con 654.649.000€. La variación del final de este período, 2021, comparado con el inicio en 2018, representa en signo negativo una reducción del 54,68%. Para explicarlo nos ayudaremos de la gráfica 2.2, donde se aprecia con claridad que se debe a las partidas de, “III Deudores Comerciales y Otras Cuentas a Cobrar” y a, “IV Inversiones en Empresas de Grupos y Asociadas C/P”. Este descenso fue provocado por la crisis del Covid-19, la producción se vio parada y el ritmo de ventas se desplomó, esto lo vemos reflejado en el balance de Renault, el las partidas del activo

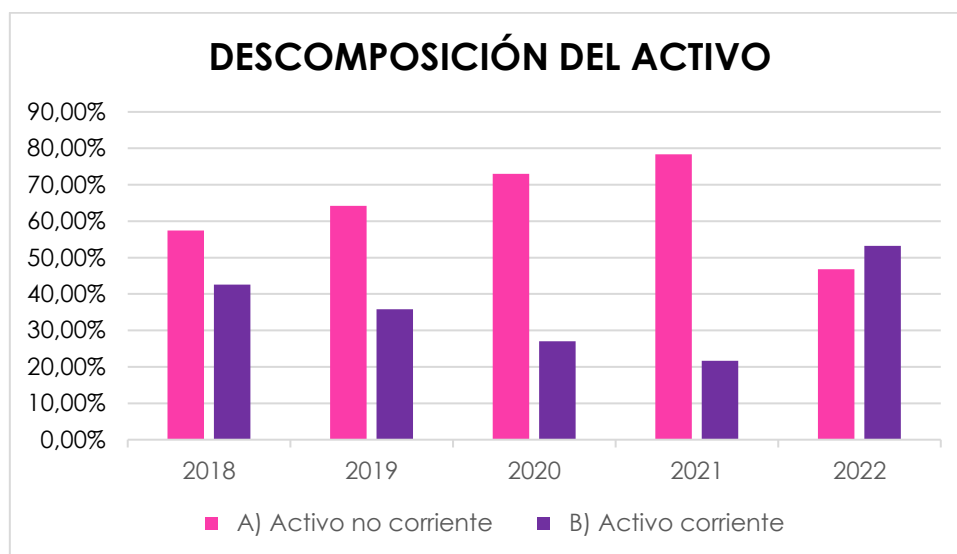
corriente de “Deudores Comerciales y otras Cuentas a Cobrar”, en concreto en las partidas de “personal” que desciende en todo el periodo, alcanzado la variación negativa máxima del 97,77%, otra partida es “clientes” que en el último año de periodo alcanzó su variación máxima negativa en 65,48%. Las inversiones a corto plazo cayeron de manera notable, siendo la variación negativa el primer año 40,31% hasta llegar al 2022 donde alcanza la caída más grande siendo la variación negativa de 97,77%. Estas partidas explicarían el desplome en la gráfica, la crisis del coronavirus afecto a la producción, y por consiguiente a la inversión, es esta la variable que con la función que mayor pendiente negativa tiene.

El segundo tramo va del 01 de enero de 2021 al 31 de diciembre de 2022, aquí se aprecia una subida considerable, ya que alcanza su máximo en el periodo estudiado, llegando a los 1.858.329.000€, esto representa una variación de 28,66% con respecto del año base, 2018, y de 183,86% con respecto del año anterior 2021. Para explicar la subida debemos fijarnos en las variables del Activo Corrientes que tienen mayor pendiente en su curva, en este tramo son “activos no corrientes mantenidos para la venta” y también “Deudores comerciales y Operaciones Comerciales a Cobrar”.

Los activos corrientes mantenidos para la venta son aquellos activos que la empresa tiene la intención de vender en un futuro próximo y que se espera que se conviertan en efectivo en un plazo de un año. En el balance de situación de Renault España SA, son los que tienen más peso en el activo corriente, representado un 22,587% del Activo total, donde el Activo Corriente representa el 53,215% del Activo total, es decir poco menos de la mitad un 42,44% del Activo Corriente. Si analizamos esta partida entendemos que es la que explica el aumento del activo Corriente y la disminución del Activo No Corriente, una reclasificación de las partidas del inmovilizado material (en Activo No Corriente) a Activo no corriente mantenido para la venta (en Activo Corriente).

Como habíamos mencionado en el análisis del primer tramo, los Deudores comerciales, que representa el dinero que una empresa espera recibir de sus clientes por la venta de bienes o servicios a crédito, habían descendido de manera considerable, en esta segunda parte en 2022, asciende un 11,86% sobre el año base y un 85,55% con respecto al año anterior, esto lo podemos explicar con el aumento de las ventas a clientes del grupo y asociados en 2022, subieron un 86,03 % de un año a otro, pasando en 2021 de 429.328.000€ a 798.673.000€ en 2022, también superaron las ventas del año base en un 16,77%. Otras partidas de Deudores comerciales que aumentaron son, los deudores varios, estos son créditos con compradores de servicios que no tienen condición de clientes, son empresas del grupo, multigrupo o asociadas, con una variación sobre el año base del 636,62% y también los créditos con las administraciones públicas que a principio del periodo no existían pero que en este periodo alcanzaron los 10.217.000 €. Todos los datos analizados del ejercicio 2022 apuntan a que el sector automovilístico y en concreto Renault España SA, parecen haber superado la crisis del Covid-19, incluso superando niveles previos, un indicador sería el Activo Corriente que en el inicio del periodo 2018, era de 1.444.347.000€ y al final del periodo analizado 2021, alcanzó los 1.858.329.000 €.

. Gráfico 2.3: Descomposición del Activo Corriente de Renault España SA



BALANCE DE SITIACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
A) Activo no corriente	57,44%	64,21%	72,98%	78,37%	46,79%
B) Activo corriente	42,56%	35,79%	27,02%	21,63%	53,21%

Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

Como vemos en el gráfico 2.3, en el inicio del periodo estudiado, en el año 2018 el Activo No Corriente tenía mayor peso que el Activo Corriente, representando un 57,44% del Activo Total. Esto sucede a lo largo del periodo estudiado a excepción del año 2022 donde el Activo Corriente superó al Activo No corriente representando un 53,21% de la estructura económica.

La disminución continuada del **Activo Corriente** se explica cómo hemos dicho antes, por la partida de deudores comerciales, principalmente por el descenso de las ventas asociado a la crisis del COVID-19 y la posterior recuperación, que hace que los indicadores como deudores varios, mejoren. Para apreciar mejor el impacto vemos que al inicio del periodo, en 2018, el Activo Corriente representaba un 42,56% del activo total, su punto más bajo lo alcanza en 2021 cuando representaba un 21,63% del Activo total, y en el último año del periodo estudiado que es en 2022 aumenta a 53,21% llegando a superar al Activo No Corriente, el incremento de 2021 a 2022 es del 183,87%. Otra partida importante son las existencias, que aumentan en un 25% el último año.

Para explicar mejor el **Activo No Corriente**, nos fijaremos tanto en el Balance de situación, así como en los análisis vertical y horizontal. Observamos que a lo largo del periodo el Activo No Corriente supera al Activo Corriente, excepto en el ejercicio 2022, la disminución más notable del Activo No Corriente ocurre en las partidas que conforman el Inmovilizado Material, sobre todo en las instalaciones, en el balance se aprecia que pasa de tener 2.023.969.000€ en 2021 a 1.292.208.000€ en 2022, se reduce en 731.761.000€. Esto lo explicamos con que Renault España SA para mejorar los daños provocados por el COVID-19 puso en venta concesionarios, estas partidas las reclasificaría y se explica también el aumento en el Activo corriente. La venta de parte de sus Activos No Corrientes, es una medida que se tomó para aumentar la liquidez, al vender parte el inmovilizado este se transformó en una partida del Activo Corriente, que aumenta en el ejercicio 2022, bien en forma de efectivo o un equivalente. En el análisis

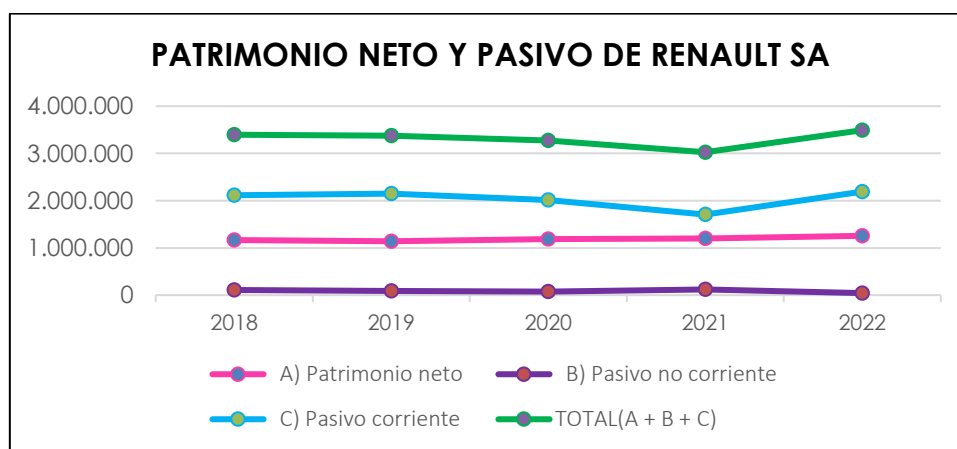
horizontal podemos ver que en 2022 la variación con respecto del año 2018 fue de 16.17% en negativo, pasando a representar un 46,79% el Activo No Corriente y un 53,21% el Activo Corriente.

2.2.2 EVOLUCIÓN Y COMPOSICION DEL PASIVO Y PATRIMONIO NETO

En este apartado, empezaremos definiendo los componentes de la estructura financiera, de acuerdo con la versión actualizada del Plan General Contable de noviembre de 2017, define pasivos como “*Obligaciones actuales surgidas como consecuencia de sucesos pasados, para cuya extinción la empresa espera desprenderse de recursos que puedan producir beneficios o rendimientos económicos en el futuro. a estos efectos, se entienden incluidas las provisiones*”. También vamos a definir según el Plan General Contable, el Patrimonio Neto, “*constituye la parte residual de los activos de la empresa, una vez deducidos todos sus pasivos. Incluye las aportaciones realizadas, ya sea en el momento de su constitución o en otros posteriores, por sus socios o propietarios, que no tengan la consideración de pasivos, así como los resultados acumulados u otras variaciones que le afecten*”.

El gráfico 2.4 representa la evolución de la estructura financiera de Renault España SA, compuesta por Patrimonio Neto, Pasivo No Corriente y Pasivo Corriente, y comprendida entre el periodo de 31 de diciembre 2018 a 31 de diciembre de 2022.

Gráfico 2.4: Evolución del Patrimonio Neto y Pasivo de Renault SA



BALANCE DE SITUACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
A) Patrimonio neto	1.167.343	1.140.815	1.185.496	1.199.587	1.256.093
B) Pasivo no corriente	108.822	86.717	77.682	120.379	43.830
C) Pasivo corriente	2.117.176	2.146.735	2.012.880	1.706.174	2.192.206
TOTAL (A + B + C)	3.393.341	3.374.267	3.276.058	3.026.140	3.492.129

Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

Para analizar la estructura financiera, completaremos los datos de la tabla con los análisis vertical y horizontal del balance que encontramos en los anexos. En el inicio del periodo, el año 2018, el total de la estructura financiera ascendía a 3.393.341.000€, si lo comparamos con el último año del periodo, en 2022 la estructura financiera es de 3.492.129.000€, en términos porcentuales, solo ha tenido una variación de 2,91%. Analizando el gráfico de la estructura financiera total, podemos diferenciar dos tramos,

el primero que tiene apariencia descendente de los ejercicios 2018 a 2021, y un segundo tramo ascendente del ejercicio 2021 a 2022, este aumento se aprecia claramente que es debido al aumento del pasivo corriente.

Empezaremos analizando el **Patrimonio Neto**, que paso de 1.167.343.000€ en 2018 a 1.256.093.000€ en 2022, esto supone un aumento del 7,60% al final del periodo analizado. Si observamos la curva del Patrimonio Neto, se aprecia un ligero descenso en 2019, que es cuando alcanza su punto mínimo en el periodo, 1.140.815.000€, en este año la variación fue de 2.27% en negativo. La evolución del patrimonio neto en Renault España SA depende directamente de la combinación del “resultado del ejercicio” y en mayor proporción de la partida de “Reservas Legal y Estatutarias”, ya que son las que tienen mayor peso en el patrimonio neto.

En el libro “Estados contables, elaboración, análisis e interpretación” (2022), P. Archel Domech, F. Carrasco del Amo, F. Lizarraga Dallo, S. Sánchez Alegría y M. Cano Rodríguez, recogen que, las reservas en términos generales *“Son los beneficios no distribuidos por la sociedad, podría decirse que las reservas representan la renuncia que han realizado los accionistas al cobro de dividendos permitiendo que el excedente empresarial generado por la compañía revierta en la financiación de la misma”*. Existen varios tipos de reservas entre las que se encuentran la Reserva Legal establecida por el Texto refundido de la ley de las Sociedades anónimas, y la reserva Estatutaria que son establecidas por los estatutos de la sociedad.

En el análisis vertical, se aprecia que las Reservas representan más de un 80% del Patrimonio Neto, el cual a su vez representa una media del 36% de la estructura financiera. En el análisis horizontal observamos que las reservas tienen una variación positiva a lo largo del periodo estudiado alcanzando un 18,07% de variación positiva. Esto lo veremos con mayor claridad en el gráfico de descomposición del patrimonio y en los anexos.

Por otro lado, analizaremos la segunda variable con mayor peso en el Patrimonio, que es el resultado del ejercicio, se define como los beneficios obtenidos a lo largo del ejercicio por Renault España SA, representa de media un 2,26% de la estructura financiera a lo largo del periodo. En 2019 la curva del Patrimonio Neto alcanza su mínimo con 1.123.402.000€, la partida que determina esta variación es el Resultado del Ejercicio, ya que las demás partidas se mantenían contantes desde el ejercicio anterior. En el ejercicio 2020, observamos que las reservas Legal y Estatutarias aumentan en 110.363.000€, cantidad exacta del resultado del ejercicio 2019, por lo que entendemos que el resultado del ejercicio se utilizó de forma íntegra para aumentar las reservas y no para reparto de dividendos. En los siguientes y últimos dos años de periodo, la variación del Patrimonio Neto es positiva y ascendente alcanzando el máximo en 2022 con 1.256.093.000€ lo que representa una variación de 7,60% con respecto del año base provocada por un aumento en el resultado del ejercicio del 323,67% con respecto del año anterior, 2021.

El **Pasivo No Corriente** como se aprecia en el gráfico, podemos explicarlo en tres tramos y representa una proporción media de 2,68% sobre el total de estructura financiera. El primer tramo comprende el inicio del periodo estudiado 2018 con 108.822.000€, hasta el 31 de diciembre de 2020 con 77.682.000€ en este primer tramo ha habido un descenso continuo con una variación de 28,62% en negativo. Esta variación podemos explicarla con la disminución de la partida de “Deudas a Largo plazo” que representan un 82% de

media del total del Pasivo No corriente, entendemos que en este periodo Renault España SA no obtuvo nuevas financiaciones, sino que se limitó a devolver los recursos ajenos.

El segundo tramo abarca del año 2020 con 77.682.000€ a 31 de diciembre de 2021 con 120.379.000€, aquí se aprecia una variación del 55% motivadas en mayor proporción por la partida de “Deudas a Largo Plazo”, con la crisis del Covid-19 muchas empresas tuvieron que recurrir a la financiación ajena para seguir subsistiendo.

El tercer tramo con tendencia negativa abarca el final del periodo estudiado, donde pasa de 120.379.000€ en 2021 a 43.830.000€ al cierre del ejercicio de 2022, con una variación en negativo de 59,72% si comparamos con el año base, y de 63,58% si comparamos con el ejercicio anterior. Esta variación también depende de la partida de “Deudas a largo plazo”, y se explica con la devolución de recursos ajenos obtenidos el año anterior.

El **Pasivo Corriente** como explicamos antes, es la parte más influyente en la forma de la curva de la estructura financiera, representando una proporción sobre el total de la financiación del 61,32% de media. En el pasivo corriente la partida que mayor peso tiene y que va a determinar las variaciones de la curva es “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar” que son aquellas personas jurídicas o físicas que han prestado servicios a Renault España SA y a la cual se ha comprometido a pagar. Los acreedores comerciales representan una media de 41,92% del total de la estructura de financiación y un 68,36% del Pasivo Corriente.

Si observamos la gráfica podemos diferenciar tres tramos: el primero comprende del año 2018 con 1.541.455.000€ al 31 de diciembre de 2019 con 1.569.509.000€, donde se obtuvo una variación del Pasivo Corriente de 1,40% provocado por el aumento de la partida de “Acreedores Comerciales “. En un segundo tramo abarca de 2019 a 31 de diciembre de 2021, año en que desciende y llega a su punto más bajo con 1.706.174.000€ y una variación negativa con respecto del año base de 19.41%, este tramo refleja la Crisis del coronavirus, donde las plantas de producción se detuvieron y también los servicios de los acreedores. El tercer tramo nos muestra una recuperación de la actividad, año con mayor variación con respecto del año base 3,54% y donde el Pasivo Corriente alcanzó los 2.192.206.000€.

Gráfico 2.5: Composición del Patrimonio Neto y Pasivo de Renault SA

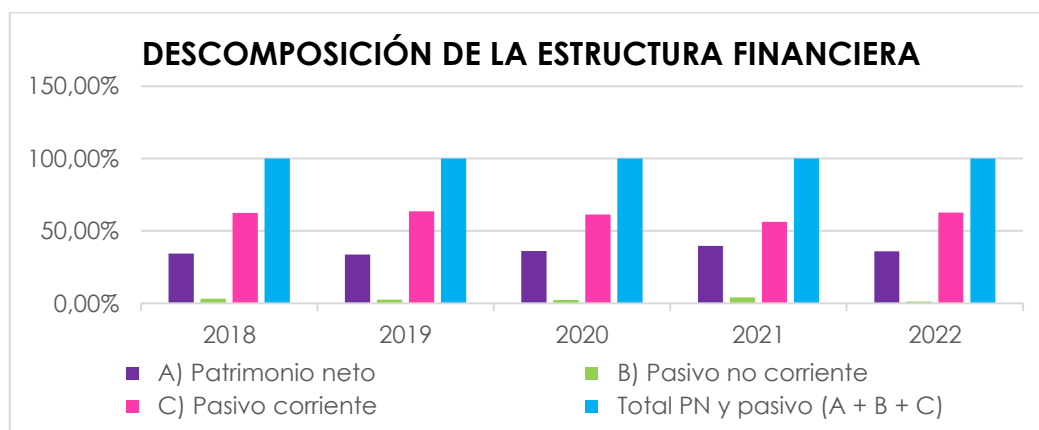


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

BALANCE DE SITUACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
A) Patrimonio neto	34,40%	33,81%	36,19%	39,64%	35,97%
B) Pasivo no corriente	3,21%	2,57%	2,37%	3,98%	1,26%
C) Pasivo corriente	62,39%	63,62%	61,44%	56,38%	62,78%
Total PN y pasivo (A + B + C)	100%	100%	100%	100%	100%

El Gráfico 2.5 representa la composición del Patrimonio Neto y Pasivo de Renault SA, ha sido elaborado a partir del análisis vertical de la estructura financiera. Como podemos observar se encuentra representado en términos porcentuales, el total de la estructura financiera, el Patrimonio Neto, el Pasivo No Corriente y el Pasivo Corriente.

El **Pasivo Corriente** es el que representa la masa con mayor participación sobre el total de la estructura financiera, ha pasado de representar el 62,39% el 31 de diciembre de 2018 a un 62,78% el 31 de diciembre de 2022. Las variaciones que se presentan en el periodo están relacionadas de forma directa con la partida de “Acreedores comerciales y otras deudas a pagar”, según el análisis horizontal la variación al final del periodo 2022, con respecto del año base 2018, es de 3,54%.

El **Patrimonio Neto** es la segunda masa con mayor participación sobre el total, al inicio del periodo a 31 de diciembre de 2018 representa un 34,40% y al final del periodo a 31 de diciembre de 2022 representa un 35,97%, esto supone una variación según el análisis horizontal de 3,54%. La variación del Patrimonio viene impulsada por las variaciones en la partida de “Reserva Legal y Estatutaria”, la cual alcanza su máximo en 2021 con una variación del 18,07% sobre el año base 2018.

El **Pasivo No Corriente** por su parte, representa de media un 2,68% de participación sobre el total de la Estructura Financiera. Al inicio del periodo a 31 de diciembre de 2018 representaba un 3,21% sobre el total, en el cierre del 2021 alcanza su proporción máxima sobre el total con 3,98% y obtiene la mayor variación sobre el año base con un 10,62%. Finaliza el periodo el mínimo de proporción sobre la estructura financiera total alcanzada con 1,26% y con la máxima variación sobre el año base 59,72% con signo negativo. Las variaciones del Pasivo No Corriente se ven directamente relacionadas con la partida de “Deudas a Largo Plazo”.

2.3. ANALISIS DEL ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

Para hacer el análisis de Estado de Flujos de Efectivo empezaremos con la definición, esta se encuentra en el Plan General Contable 2007, es la novena norma de elaboración de las Cuentas Anuales en la tercera parte. Esta dice lo siguiente, “*El estado de flujos de efectivo informa sobre el origen y la utilización de los activos monetarios representativos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes, clasificando los movimientos por actividades e indicando la variación neta de dicha magnitud en el ejercicio*”.

En el libro “Estados contables, elaboración, análisis e interpretación” (2022), P. Archel Domech, F. Carrasco del Amo, F. Lizarraga Dallo, S. Sánchez Alegría y M. Cano

Rodríguez, recogen que: *“Se trata, por tanto, de un documento que ordena y agrupa por categorías o tipos de actividades los cobros y pagos habidos en una entidad, con el fin de informar acerca de los movimientos de efectivo producidos en el ejercicio, así como de ayudar al entendimiento de la evolución de la tesorería y demás medios líquidos manejados por la empresa durante el mismo”*.

En un EFE la definición de efectivo es más amplia, aparte de comprender las disponibilidades liquidas de la entidad también incluye sus equivalentes de efectivo de acuerdo con su próximo vencimiento. Se entiende por “efectivo y otros líquidos equivalentes” la tesorería y los depósitos a la vista, y también todos los instrumentos financieros que sean fácilmente convertibles en efectivo.

El Análisis de Estado de Flujos de Efectivo, se clasifica en tres categorías, esto lo encontramos en el Plan general Contable.

- 1) **Flujos de Efectivo de las Actividades de Explotación:** podemos llamarlo como indican sus siglas **FEAE**. Según definición del Plan General Contable (2007) *“son fundamentalmente los ocasionados por las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos de la empresa, así como otras actividades que no pueden clasificarse como de inversión o financiación”*.
- 2) **Flujos de Efectivo de las Actividades de Inversión:** por sus siglas se le conoce como **FEAI**. Según definición del Plan General Contable (2007) *“son los pagos que tienen su origen en la adquisición de activos no corrientes y otros activos no incluidos en el efectivo y otros activos líquidos equivalentes, tales como inmovilizados intangibles, materiales, inversiones inmobiliarias o inversiones financieras, así como los cobros procedentes de su enajenación o de su amortización al vencimiento”*.
- 3) **Flujos de Efectivo por Actividades de Financiación:** Por sus siglas **FEAF**. Según definición del Plan General Contable (2007) *“comprenden los cobros procedentes de la adquisición por terceros de títulos valores emitidos por la empresa o de recursos concedidos por entidades financieras o terceros, en forma de préstamos u otros instrumentos de financiación, así como los pagos realizados por amortización o devolución de las cantidades aportadas por ellos. Figurarán también como flujos de efectivo por actividades de financiación los pagos a favor de los accionistas en concepto de dividendos”*.

El análisis de Estados de Flujos de Efectivo es obligatorio para todas aquellas empresas que no puedan presentar la cuenta de pérdidas y ganancias abreviada, para esto se deben cumplir dos las siguientes condiciones durante dos ejercicios consecutivos: que el total de activo no supere los 11.400.000,00€, que el importe neto anual de su cifra de negocios no supere los 22.800.000,00€ y que el número medio de trabajadores no sea superior a 250. Si observamos las cifras de Renault SA, cumple dos de las condiciones, la media de su activo durante el periodo es de 3.312.279,00€, y la media anual de su cifra neta de negocios es 6.527.670.600,00€.

Tabla 2.1: Estado de Flujos de Efectivo de Renault SA (Millones de €)

Estado de Flujos de Efectivo (millones de €)	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
A) Flujos de Efectivo de las Actividades de Explotación	267.808	427.584	214.143	32.280	239.452
B) Flujos de Efectivo de las Actividades de Inversión	-64.622	-297.889	-185.860	-164.346	-349.375
C) Flujos de Efectivo de las Actividades de Financiación	-207.715	-133.689	-28.915	134.430	110.381
D) Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-1.022	-1.152	609	-1.204	722
E) Aumento/disminución de efectivo o equivalentes	-5.551	-5.146	-23	160	1.180
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	11.094	5.543	397	374	534
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	5.543	397	374	534	1.714

Tabla realizada a partir de los datos de SABI

Gráfico 2.6: Flujos de Efectivo de las Actividades de Explotación, de Inversión y de Financiación de Renault España S.A.

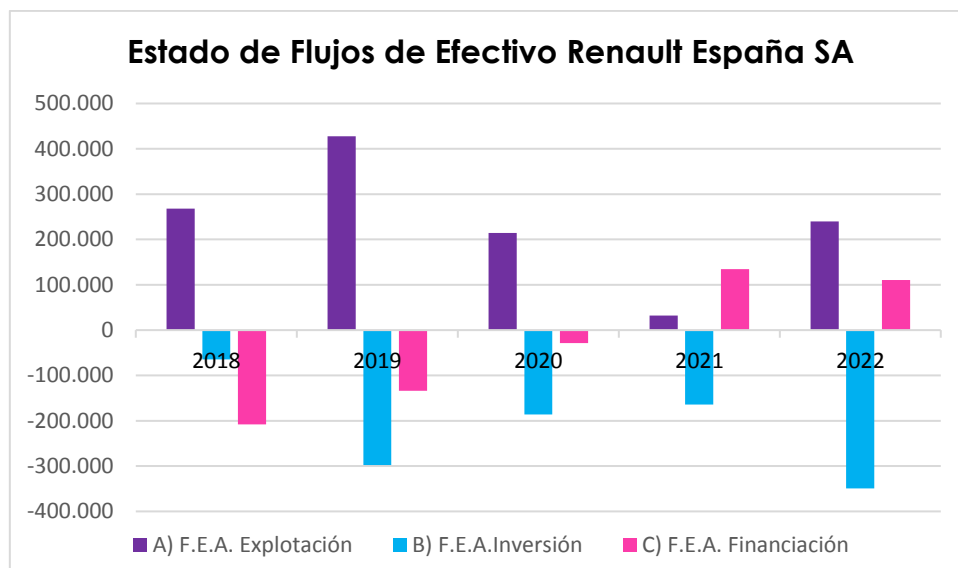


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

En la tabla 2.1. podemos observar un resumen del Estado de Flujos de Efectivo, en los Anexos lo encontraremos más detallado. A partir de esta tabla se ha elaborado el Gráfico 2.6., este representa en diagrama de barras los Flujos de Efectivo de Actividades de Explotación, los Flujos de Efectivo de Actividades de Inversión y los Flujos de Efectivo de Actividades de Financiación, del periodo estudiado, desde 2018 a 31 de diciembre de 2022.

El **Flujo de Efectivo de las Actividades de Explotación** se mantiene con signo positivo

a lo largo de periodo estudiado, de 2018 a 31 de diciembre de 2022. Esto quiere decir que la actividad a la que se dedica Renault España SA genera efectivo por sí misma y es capaz de hacer frente a las necesidades que se puedan presentar a lo largo del ciclo económico. En el gráfico podemos diferenciar tres tramos:

1. El primer tramo comprende desde 2018 a 31 de diciembre de 2019, es aquí donde alcanza su máximo Flujo de Efectivo de las Actividades de Explotación en el periodo con 427.584 millones de euros, esto supone una variación con respecto al año base del 59,66%. Este tramo representa la tendencia creciente que tenía antes de que llegase la crisis del Covid-19.
2. El segundo tramo va desde 2019 a 31 de diciembre de 2021, año donde alcanza su mínimo en el periodo analizado de 31.280 millones de euros, este mínimo supone una variación negativa con el año base del 87,94%, pero manteniéndose siempre con valores positivos, por lo que aun en su mínimo le ha sido posible solventar cualquier imprevisto del ciclo de explotación. Como podemos apreciar con los datos de este tramo, representa claramente como afecto la crisis del Covid-19 a la explotación, dos años con tendencia ascendente.
3. El tercer tramo abarca el último año del periodo estudiado, en este tramo la tendencia es ascendente y llega a los 239.452 millones de euros, con una variación en negativo con respecto al año base del 10,58% pero si comparamos con el año anterior la variación es del 641,79%. Los datos de este tramo señalan una tendencia ascendente, son los resultados de la recuperación después de la crisis del coronavirus.

El Flujo de Efectivo de las Actividades de Inversión es negativo en todos los ejercicios del periodo analizado, esto quiere decir que los pagos por las inversiones que se hicieron en el periodo fueron superiores a los cobros recibidos por la desinversión. Para analizar los Flujos de Efectivo de las Actividades de Inversión analizaremos los valores del gráfico en tres tramos:

1. El primer tramo abarca de 2018 a 31 de diciembre de 2019, en este tramo la tendencia es decreciente pasando de -64.622 millones a -297.889 millones respectivamente. Esto presenta una variación del 360,97% en negativo. Esto nos indica un aumento de las inversiones y la tendencia de crecimiento que se presentaba anterior a la crisis del COVID-19.
2. El segundo tramo tiene una tendencia creciente, abarca de 2019 a 31 de diciembre de 2021, como podemos ver en la Tabla 2.2, pasa de -297.889 a -164.346 millones de euros, esto supone un aumento del 44.83% con respecto del año de partida del segundo tramo 2019. En este tramo observamos como afecto la crisis del COVID-19 a Renault España SA, el aumento de los Flujos de Efectivo de las Actividades de Inversión se debe principalmente a la desinversión y a la disminución de la partida de instalaciones del balance, por la venta para obtener efectivo.
3. El último tramo abarca el último ciclo del periodo, de 2021 a 31 de diciembre de 2022. En este periodo alcanza su punto mínimo, con -349.375 millones de euros lo que supone una variación en el periodo de -112.58%, este dato señala la

recuperación de la crisis del COVID-19, un aumento en la inversión, superando a la cifra del principio del periodo estudiado, las inversiones han sido, mayoritariamente en inmovilizado material.

Tabla 2.2.: Flujo Libre de Caja de Renault España SA

FLC Flujo Libre de Caja millones de euros	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
A) F.E.A. Explotación	267.808	427.584	214.143	32.280	239.452
B) F.E.A. Inversión	-64.622	-297.889	-185.860	-164.346	-349.375
Flujo libre de Caja (FLC)	203.186	129.695	28.283	-132.066	-109.923

Tabla realizada a partir de los datos de SABI

Después de haber analizado el Flujo de Efectivo de las Actividades de Explotación y el Flujo de Efectivo de las Actividades de Inversión, procederemos a analizar la variable Flujo libre de Caja o también conocida como *Free Cash Flow*. Este flujo se calcula sumando el Flujo de efectivo de las Actividades de Inversión al Flujo de Efectivo de las Actividades de Explotación, su interpretación es, que será el dinero que queda después de que se hayan pagado todos los gastos operativos y los gastos de inversión necesarios para el funcionamiento y crecimiento del negocio.

En la Tabla 2.2. aparecen el Flujo Libre de Caja de los años del periodo analizado, para explicarla lo haremos en dos tramos. El primer tramo es positivo y va desde 2018 a 31 de diciembre de 2020, observamos que tiene una tendencia descendente. Y el segundo tramo negativo, que abarca los ejercicios de 2021 y 2022 y con tendencia ascendente.

En el primer tramo que abarca los ejercicios 2018-2020, el flujo de caja es positivo esto quiere decir que Renault España SA puede atender a la inversión requerida en el periodo con los Flujos de Efectivo de Explotación. Los Flujos de Efectivo de Actividades de Explotación son mayores a los Flujos de Efectivo de Actividades de Inversión en valores absolutos, esto quiere decir que la empresa no tiene que hacer frente a grandes inversiones que requieran de financiación externa y que es capaz de cubrirlas con los recursos que genera de su actividad principal. El primer año, es el año con mayor Flujo libre de caja, 203.186 millones de euros.

En el segundo tramo, los Flujos de Efectivo de Actividades de Inversión son mayores que los Flujos de Efectivo de Actividades de Explotación en términos absolutos, aumentan por la crisis del Covid-19, esto se traduce en que los recursos generados en 2021 y 2022 no son suficientes para cubrir a las inversiones que posee.

Para finalizar analizaremos el **Flujo de Efectivo de las Actividades de Financiación** que teníamos pendiente de comentar del gráfico. Para analizarlo observamos que en el gráfico se diferencian dos tramos.

1. El primero, es un tramo Ascendente que empieza con valor en negativo de 207.715 millones de euros en 2018 y asciende hasta su punto máximo, 134.430 millones de euros el 31 de diciembre de 2021. Esta tendencia ascendente se debe al aumento de la partida de “Devolución de deuda con empresas del grupo y asociadas”, Renault España SA, se dedicó a devolver y a amortizar más de las empresas del

grupo.

2. El segundo tramo es un pequeño descenso en el último ejercicio del periodo, abarca de 2021 a 31 de diciembre de 2022, donde pasa de 134.430 millones a 110.381 millones respectivamente, supone una pequeña variación del -17,88%. En términos generales si observamos los últimos dos ejercicios apreciamos que el Flujo de Efectivo de las Actividades de Financiación ha tenido necesariamente que ser positivo para cubrir el Flujo libre de Caja negativo. El aumento de la financiación en este tramo se debe a que tras la crisis del Covid-19, la empresa se vio en la obligación de recurrir nuevamente a la financiación de parte de empresas del grupo y asociadas.

2.4. ANÁLISIS DE LA SITUACION FINANCIERA

En este apartado realizaremos un análisis de la situación financiera de Renault España SA, en el periodo estudiado que va del 01 de enero de 2018 a 31 de diciembre de 2022.

De acuerdo con Rivero Torre (200), *“El análisis financiero consiste en realizar una investigación de los recursos financieros y su grado de adecuación a las inversiones. Por lo tanto, permite comprobar si la financiación es correcta para mantener un desarrollo estable y en condiciones de rentabilidad adecuada por razón de su coste”*.

Nos apoyaremos en los datos que proporciona la contabilidad de la empresa para conocer su realidad económica. Realizaremos dos tipos de análisis: un análisis de liquidez, que explica la situación financiera a corto plazo, y un análisis de solvencia, con horizonte temporal a largo plazo.

2.4.1. ANALISIS FINANCIERO A CORTO PLAZO O DE LA LIQUIDEZ

Empezaremos nuestro análisis de la situación financiera, con el análisis de liquidez de Renault España SA.

El libro “Estados contables, elaboración, análisis e interpretación” (2022), P. Archel Domech, F. Carrasco del Amo, F. Lizarraga Dallo, S. Sánchez Alegría y M. Cano Rodríguez, recoge que: *“el análisis del riesgo de crédito a corto plazo, también denominado análisis de la liquidez o análisis de la solvencia a corto plazo está relacionado con la capacidad de la empresa para hacer frente a los compromisos de pago en el corto plazo”*.

El análisis de liquidez a corto plazo se centra en el estudio del capital circulante o fondo de maniobra con una perspectiva estática.

A) Fondo de Maniobra o Capital Circulante:

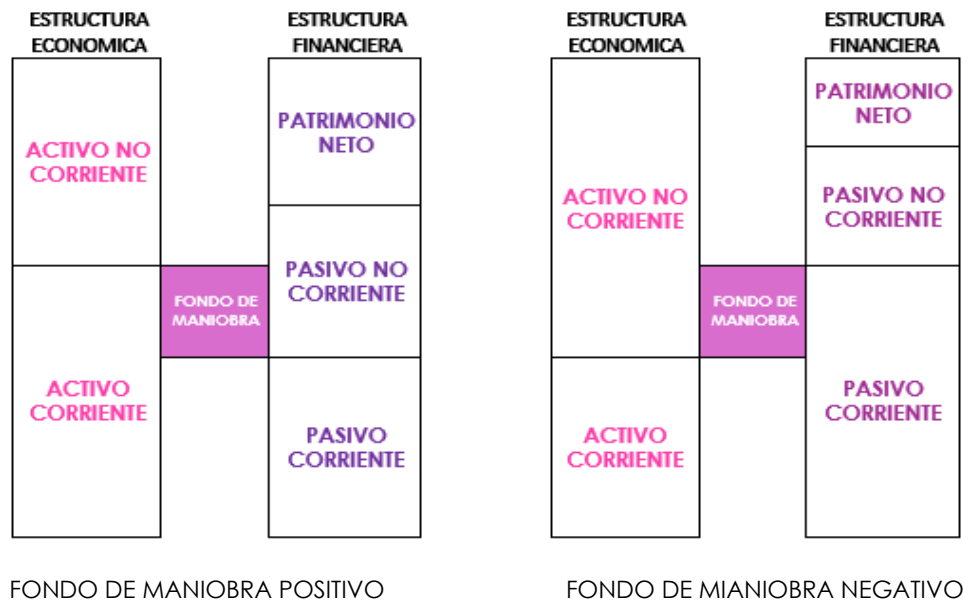
El libro “Estados contables, elaboración, análisis e interpretación” (2022), P. Archel Domech, F. Carrasco del Amo, F. Lizarraga Dallo, S. Sánchez Alegría y M. Cano Rodríguez, recoge que: *“el capital circulante, definido como la diferencia entre el activo corriente y el pasivo corriente, representa la parte del activo corriente que queda libre*

una vez atendidos los compromisos de pago a corto plazo. Desde el punto de vista de la financiación, el capital circulante representa la parte del activo corriente que no consigue ser financiada con deuda a corto plazo, teniendo que serlo con recursos a largo (sea recurriendo al endeudamiento, sea recurriendo a la financiación propia):”

Para explicar mejor el capital circulante lo haremos mediante la Figura 2.1., y posteriormente explicaremos la Figura de Renault España SA.

Figura 2.1.: Esquema del concepto de Capital Circulante o Fondo de Maniobra

Figura elaborada a partir de los datos de SABI



$$\text{CAPITAL CIRCULANTE} = \text{ACTIVO CORRIENTE} - \text{PASIVO CORRIENTE}$$

El Capital Circulante o Fondo de Maniobra, es la diferencia entre el Activo Corriente menos el Pasivo Corriente, tal y como vemos arriba en la fórmula, esto junto con la Figura 1 nos ayudaran a comprender mejor el concepto. La figura representa dos balances con estructuras económicas y financieras distintas. En el primer balance observamos que el Activo Corriente es mayor que el Pasivo Corriente, por lo que, si aplicamos la fórmula, el Capital Circulante o Fondo de Maniobra sería positivo. Esto quiere decir que la salud financiera de la empresa es buena, y esta puede hacer frente a sus inversiones tanto a corto como a largo plazo. La empresa cubre el ciclo operativo de su negocio.

El segundo balance de la figura 2.1., representa la situación contraria, en él, el Activo Corriente es menor que el Pasivo Corriente, por lo que el Capital Circulante o Fondo de Maniobra es negativo, esto quiere decir que la empresa no solo necesita financiación a largo plazo, sino que también a corto plazo. El pasivo Corriente financia la totalidad del Activo Corriente e Incluso del Activo No Corriente. Cuando la empresa se encuentra en este nivel se dice que la empresa podría estar teniendo dificultades para cubrir sus deudas a corto plazo, puede que no cuente con los suficientes recursos financieros para hacer frente a sus inversiones.

Si el Capital Circulante o Fondo de Maniobra es igual a 0, (ocurre cuando el Activo

Corriente y el Pasivo Corriente son iguales), quiere decir que la empresa cuenta con los suficientes recursos para cubrir sus inversiones a largo plazo, pero no para afrontar su ciclo de funcionamiento completo.

Figura 2.2.: Estructura económica y financiera de Renault España SA, y el Fondo de Maniobra.

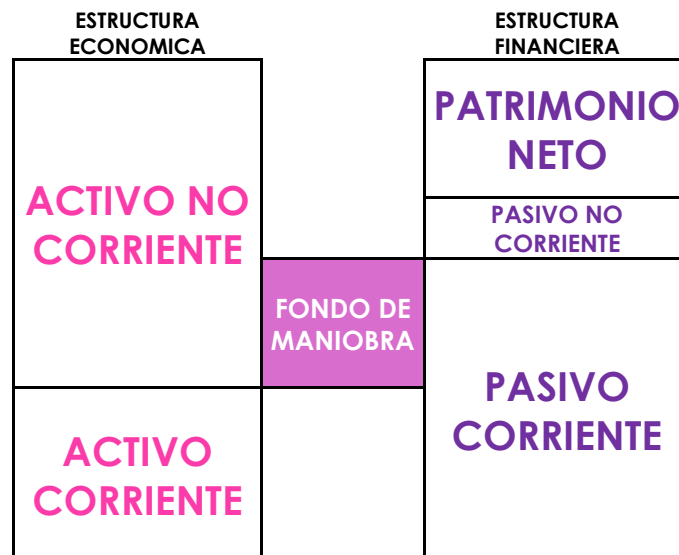


Figura elaborada a partir de los datos de SABI

La figura 2.2 representa la Estructura Económica y la Estructura financiera de Renault España SA, ha sido elaborada en términos medios del periodo estudiado 2018 a 2022. Si aplicamos la fórmula del capital circulante, observamos que la media del Activo Corriente del periodo es menor a la media del Pasivo Corriente del periodo, por tanto, el Fondo de Maniobra es negativo, por lo que en términos medios a lo largo del periodo la empresa no ha contado con los suficientes recursos para cubrir sus inversiones a largo plazo. Renault España SA, no ha tenido Activo Corriente suficiente para hacer frente a sus obligaciones a corto plazo, la empresa puede correr el riesgo de entrar en suspensión de pagos.

Gráfico 2.7.: Evolución del Capital Circulante de Renault España SA

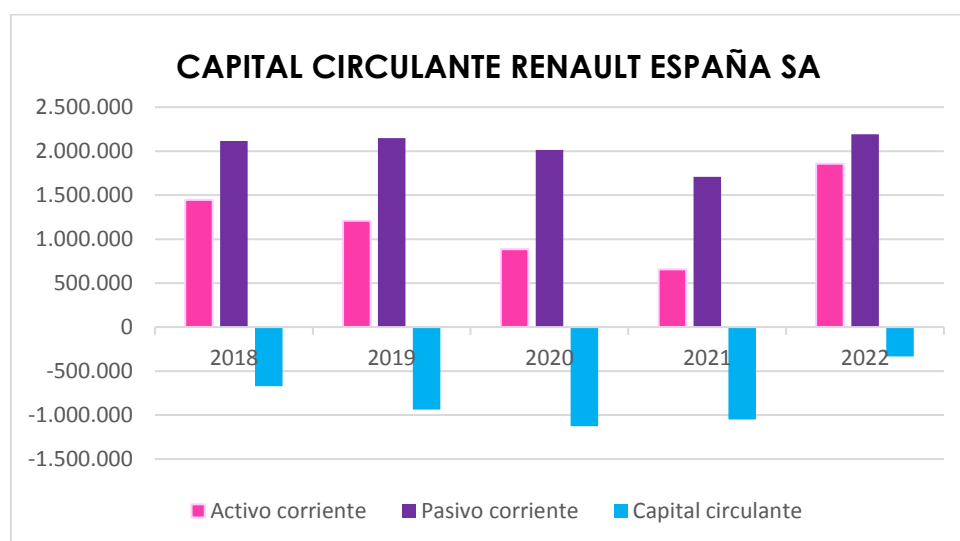


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

Datos Balance	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
Activo corriente	1.444.347	1.207.747	885.240	654.649	1.858.329
Pasivo corriente	2.117.176	2.146.735	2.012.880	1.706.174	2.192.206
Capital circulante	-672.829	-938.988	-1.127.640	-1.051.525	-333.877

El gráfico 2.7 representa la evolución del Activo Corriente, el Pasivo Corriente y el Capital Circulante a lo largo del periodo comprendido entre los años 2018 y 2022. Como podemos observar a lo largo del periodo el Pasivo Corriente ha sido mayor que el Activo Corriente en todos los años del periodo. Podemos apreciar también como hay una compensación entre el activo corriente y el Capital circulante. Esto lo explicamos como se reduce el Activo Corriente desde 2018 a 2021, y por otra parte aumenta el Capital circulante, es una forma de explicar la diferencia de la fórmula del Fondo de Maniobra.

El último año 2022, el Activo Corriente aumenta y la diferencia con el Pasivo Corriente, es decir el capital Circulante, se reduce. La reducción del Activo corriente y el aumento en términos absolutos del Capital Circulante a lo largo del periodo se debe a que se redujo la explotación con la crisis del Covid-19, el posterior aumento del Activo Corriente y la reducción en términos absolutos del capital circulante se debe al aumento del efectivo provocado por la venta de Activos para recuperar los daños causados por la crisis del Covid-19.

B. Necesidades del Fondo de Rotación:

Las Necesidades del Fondo de Rotación también se le conocen como NFR, es básicamente la inversión que necesita la empresa en cada una de sus fases para su correcto funcionamiento. En el libro “Estados contables, elaboración, análisis e interpretación” (2022), P. Archel Domech, F. Carrasco del Amo, F. Lizarraga Dallo, S. Sánchez Alegría y M. Cano Rodríguez, recogen que: “*El análisis de las necesidades de fondo de rotación representa una técnica muy útil en el estudio por descomposición del capital circulante o fondo de rotación. Esta técnica analiza los diferentes componentes del capital corriente a partir de las necesidades de financiación provocadas por el ciclo de explotación.*”

Necesidades del fondo de rotación de la explotación NFRE: P. Archel Domech, F. Carrasco del Amo, F. Lizarraga Dallo, S. Sánchez Alegría y M. Cano Rodríguez (2022), recogen que: “*está directamente relacionado con el ciclo de explotación. para mantener el nivel de existencias decidido por la empresa, así como los saldos de clientes y otras cuentas a pagar a proveedores*”.

Este análisis descompone los diferentes componentes que forman el capital circulante, según las necesidades de financiación generadas por el ciclo de explotación. Esto nos ayuda a saber el grado en que los Activos Corrientes se relacionan directamente con la explotación y los tipos de fuentes de financiación que utiliza la empresa. La forma de calcularlo es la siguiente:

Variables:

Existencias: son los activos que están en posesión de la empresa y que tienen la finalidad de ser parte del proceso de transformación, incorporación, producción o venta.

Realizable de explotación: es el activo realizable, parte del activo circulante que no figura como disponible ni existencias y que se espera que el futuro aumentará la disponibilidad del mismo, por ejemplo, los clientes, efectos a cobrar, operaciones de inversión a c/p, otros deudores, etc.

Pasivo Corriente de explotación: son las obligaciones directamente relacionadas con la explotación, existen por el hecho de desarrollar actividades, por ejemplo, cuentas con proveedores, remuneraciones, las cargas sociales, etc.

Análisis por descomposición del fondo de rotación

EXISTENCIAS
+ REALIZABLE DE EXPLOTACIÓN
-PASIVO CORRIENTE DE EXPLOTACIÓN

= NECESIDADES DEL FONDO DE ROTACIÓN DE LA EXPLOTACION (NFRE)
+ OTROS ACTIVOS CORRIENTES
- OTROS PASIVOS CORRIENTES

= NECESIDAD DEL FONDO DE ROTACION (NFR)
+ TESORERIA

= FONDO DE ROTACIÓN

La forma de interpretar la Necesidad de Fondo de Rotación de la explotación será: si NFRE es mayor que 0, significa que el ciclo de explotación no es financieramente autosuficiente, su valor representa la financiación que la empresa debe conseguir fuera de la empresa. Si NFRE es menor que cero, entendemos que la financiación otorgada por proveedores y demás pasivos de la explotación supera a las inversiones exigidas por el ciclo, generándose un sobranado de financiación de la empresa estará utilizando para financiar inversiones ajenas al ciclo.

$$\text{NFRE} = \text{EXISTENCIAS} + \text{CLIENTES} - \text{PROVEEDORES}$$

Gráfico 2.8.: Necesidad de Fondo de Rotación de la Explotación

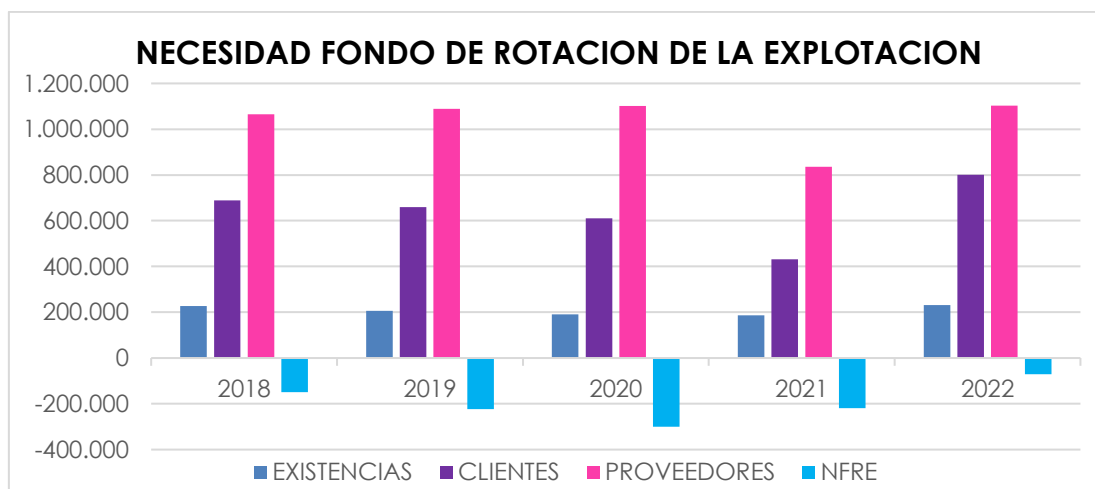


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

Partidas Balance (MIL €)	2018	2019	2020	2021	2022
EXISTENCIAS	227.084	205.745	190.819	186.360	232.040
CLIENTES	688.897	659.439	610.506	431.077	800.364
PROVEEDORES	1.064.517	1.088.764	1.102.049	836.374	1.102.485
NFRE	-148.536	-223.580	-300.724	-218.937	-70.081

El gráfico 2.8. representa la Necesidad del Fondo de Rotación de explotación y las partidas que se utilizan para su cálculo, existencias, clientes y proveedores, en los años del periodo estudiado 2018 a 2022. Estas partidas se encuentran en los balances de los anexos. Las partidas de clientes y proveedores incluyen a los clientes y proveedores de empresas del grupo y asociados. Como podemos observar, la Necesidad de Fondo de Rotación de Explotación es negativa en todo el periodo estudiado, alcanzando su máximo en términos absolutos, en 2020 con -300.274 y su mínimo en 2022 con -70.081, esto como hemos explicado antes quiere decir que al ser valores inferiores a 0 la financiación otorgada por proveedores y demás pasivos de la explotación supera a las inversiones exigidas por el ciclo, generándose un sobrante de financiación en la empresa que utilizará para financiar inversiones ajenas al ciclo, es decir, el ciclo de explotación es financieramente suficiente. Los efectos de la Crisis del Covid-19 los observamos en la disminución de la partida de clientes en los años 2020 y 2021 con 610.506 y 431.077 respectivamente. En el último año del periodo estudiado 2022, se aprecia la recuperación tanto en existencias como en clientes que paso a ser casi el doble.

C. Ratios de Liquidez:

En este apartado procederemos a analizar las ratios de liquidez a corto plazo para Renault España SA, estos nos indicarán la capacidad que tiene la empresa para afrontar sus obligaciones financieras a corto plazo. Las ratios que analizaremos serán los siguientes:

- Ratio de Circulante o de solvencia a corto plazo
- Ratio de Prueba Ácida o de Liquidez Inmediata
- Ratio de Tesorería
- Ratio de Generación de Flujos de Caja
- **Ratio Circulante o de solvencia a corto plazo**

La ratio circulante, es una ratio financiera que revela la capacidad que tiene la sociedad para hacer frente a sus obligaciones financieras en el corto plazo. Según, Archel, Carrasco del Amo, Lizarraga Dallo, Sánchez Alegría y Cano Rodríguez (2022), “La ratio de circulante también denominado de solvencia a corto plazo, relaciona el activo corriente de una compañía con el pasivo corriente de la misma. Mide la capacidad de la firma para, con sus activos corrientes, hacer frente a las deudas y demás compromisos de pago a corto plazo reconocidos en el balance de situación. El Ratio de Liquidez General es igual al cociente entre el Activo Corriente y el Pasivo Corriente. La forma de calcularlo era la siguiente:

$$\text{RATIO CORRIENTE} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

El resultado de esta fórmula tiene varias interpretaciones, si la ratio es superior a 1,

indicara que la empresa tiene más activos líquidos que pasivos a corto plazo, esto se traduce en una situación financiera saludable. Si el resultado es inferior a 1, quiere decir que el Pasivo Corriente es superior al Activo Corriente.

Según destaca la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA), el resultado de la ratio para que sea óptimo tiene que oscilar entre 1,5 y 2, o superior, esto significa que sus activos superan a la deuda a corto plazo. Si la ratio se sitúa cercana a 1 o por debajo, la empresa estaría en situación de riesgo, para hacer frente a sus obligaciones a corto plazo la compañía debe destinar practicante toda su liquidez disponible, y si es 1 ante un imprevisto no podría hacer frente. Si la Ratio Circulante es muy inferior a 1, es una situación preocupante la empresa estaría técnicamente en suspensión de pagos.

En otras palabras, cuanto mayor sea el Ratio Corriente mejor será la liquidez de la empresa esto quiere decir que hay más Activos Corrientes en Relación con los Pasivos Corriente, la situación óptima se daría cuando el Ratio Corriente fuese mayor a 1.

Gráfico 2.9.: Ratio Corriente de Renault España SA

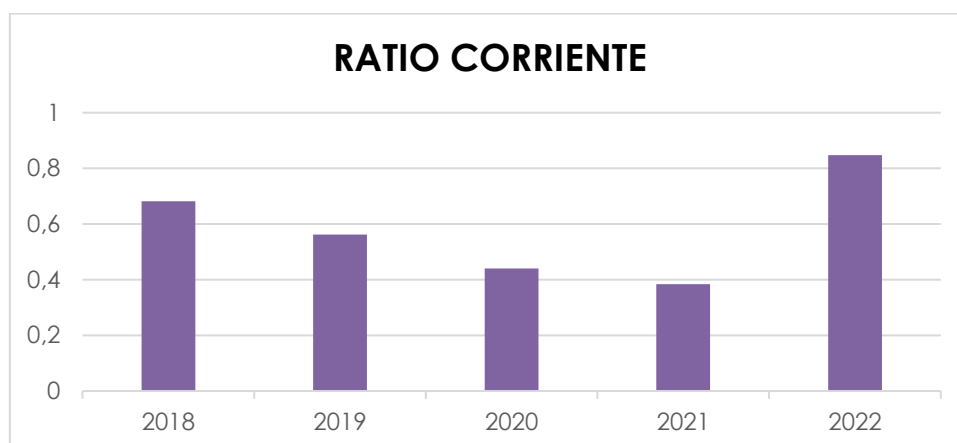


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

BALANCE (mil euros)	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
B) Activo corriente	1.444.347	1.207.747	885.240	654.649	1.858.329
C) Pasivo corriente	2.117.176	2.146.735	2.012.880	1.706.174	2.192.206
RATIO CORRIENTE	0,682	0,562	0,439	0,383	0,847

El gráfico 2.9 muestra la evolución del Ratio Corriente durante el periodo estudiado, que comprende los años de 2018 a 2022. Como se puede apreciar se puede analizar en dos tramos, el primer tramo comprendería de 2018 cuando la ratio era de 0,68 hasta 2021 cuando alcanzó su mínimo con 0,38, este tramo nos indica la situación a la que Renault España SA se enfrentó durante la Crisis del Covid-19. En este primer tramo el Ratio Corriente indica que la empresa fue perdiendo solvencia, hasta llegar a valores muy inferiores a 1 esto quiere decir que la empresa tuvo problemas para cubrir sus obligaciones llegando casi a la situación de cancelar los pagos.

- **Ratio de Prueba Ácida o de Liquidez Inmediata (RPA)**

La ratio de la prueba acida mide la capacidad de una empresa de pagar sus deudas a corto

plazo utilizando sus activos más líquidos, sin contar con las existencias. Es una ratio que indica la capacidad que tiene una empresa para hacer frente a sus deudas a corto plazo, utilizando elementos que no necesitan procesos de transformación o venta para su conversión en efectivo.

Según P. Garrido Miralles y R. Íñiguez Sánchez (2017), “La ratio de la prueba del ácido (RPA), también llamada ratio quick, se define como la relación entre el activo corriente, excepto las existencias y los activos no corrientes mantenidos para la venta (ANCMV), y el pasivo corriente. Nos informa sobre el grado de cobertura del pasivo corriente mediante las disponibilidades y <<cuasi posibilidades>>, sin necesidad de proceder a la venta de las existencias y activos no corrientes en el proceso de venta. La fórmula de cálculo es la siguiente:

FÓRMULA RATIO DE PRUEBA ACIDA (RPA)

$$RPA = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE - EXISTENCIAS}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

El resultado de aplicar la fórmula nos dará la Ratio de la Prueba Ácida, el análisis será similar a la Ratio Corriente. Cuando el resultado es superior a 1 indicara que la empresa tiene más activos líquidos que pasivos a corto plazo, esta es una señal positiva y optima que confirma que la empresa puede cubrir sus deudas a corto plazo y las obligaciones inmediatas. Cuando el resultado es igual a 1, significa que tanto los pasivos a corto plazo como los activos líquidos son iguales, la empresa puede cubrir sus obligaciones a corto plazo, pero ante un imprevisto muy elevado, no sería suficiente. Cuando el resultado es menor que 1, indica que la empresa no tiene suficientes activos líquidos para cubrir sus obligaciones a corto plazo.

Gráfico 2.10.: Evolución de la Ratio de Prueba Acida de Renault España S.A.

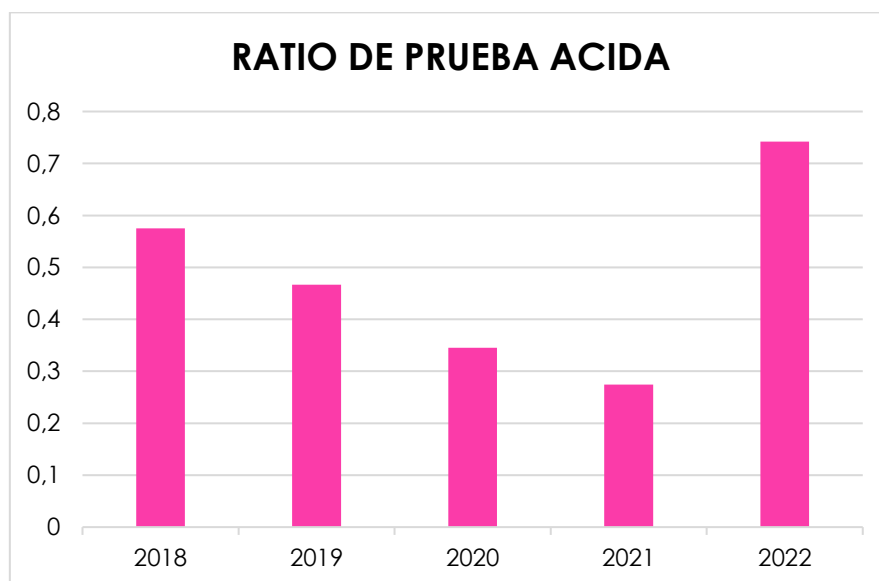


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

BALANCE (mil euros)	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
Activo corriente	1.444.347	1.207.747	885.240	654.649	1.858.329
Existencias	227.084	205.745	190.819	186.360	232.040
Pasivo corriente	2.117.176	2.146.735	2.012.880	1.706.174	2.192.206
RPA	0,574	0,466	0,344	0,274	0,742

El gráfico 2.10. Representa la evolución de la Ratio de la Prueba Acida en el periodo que comprende de 2018 a 2022 de Renault España SA. Como podemos apreciar en todos los años del periodo estudiado la RPA tiene valores entre 0 y 1, sin alcanzar estos valores, esto indica que a lo largo de periodo la empresa no contaba con activos líquidos suficientes para hacer frente a sus obligaciones inmediatas. En el gráfico observamos que alcanza su mínimo en 2021 con 0,27 y su máximo al año siguiente en 2022 con 0,74. El mínimo es una clara referencia a los daños causados por la crisis del Covid-19 al sector automotriz, y el máximo alcanzado en 2022 muestra el inicio de la recuperación de la crisis, con un aumento del RPA considerable.

- **Ratio de Tesorería**

La ratio de tesorería mide la capacidad inmediata que tiene una empresa para pagar sus deudas solo con los activos líquidos que posee, a corto plazo. Es una herramienta muy útil para evaluar la solvencia y estabilidad financiera de la empresa. Según P. Garrido Miralles y R. Íñiguez Sánchez (2017), *“La ratio de tesorería (RT) relaciona los medios líquidos disponibles con los que se cuenta y los pasivos corrientes. Indica la capacidad de respuesta inmediata de la empresa para atender los compromisos de pago de las deudas corrientes derivadas del ciclo productivo, es decir, qué porcentaje de deuda puede devolver la empresa con el disponible que tiene en ese instante”*. La calcularemos con la siguiente fórmula:

FÓRMULA RATIO DE TESORERIA (RT)

Para entender esta ratio es necesario definir: el **Efectivo y Equivalentes al Efectivo**, conforman una agrupación del balance de situación, la Tesorería depositada en la caja de la empresa, los depósitos bancarios a la vista y los instrumentos financieros que sean convertibles en efectivo y que, en el momento de su adquisición, su vencimiento fuera inferior a 3 meses.

$$RT = \frac{\text{EFECTIVO Y EQUIVALENTES A EFECTIVO}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

La interpretación de la Ratio de Tesorería depende del su valor, el punto óptimo de esta ratio se encuentra entre 0,1 y 0,3 esto significará que la empresa tiene una tesorería correcta, por debajo de 0,1 indica que la empresa se encuentra en suspensión de pago o con grandes dificultades para hacer frente a sus obligaciones a corto plazo y si es mayor la empresa se puede encontrar con recursos de tesorería ociosos.

Gráfico 2.11.: Ratio de Tesorería Renault España S.A.

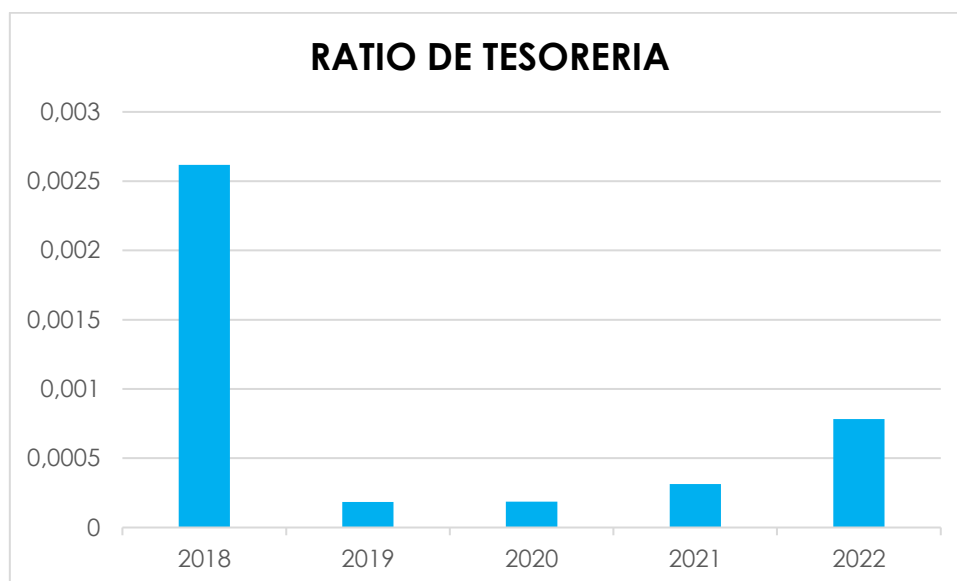


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

BALANCE (mil euros)	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	5.543	397	374	534	1.714
Pasivo corriente	2.117.176	2.146.735	2.012.880	1.706.174	2.192.206
RATIO DE TESORERIA	0,0026	0,00018	0,00018	0,00031	0,00078

El gráfico 2.11 representa la evolución de la Ratio de Tesorería de Renault España S.A. a lo largo del periodo estudiado que comprende los años 2018 a 2022. Como podemos observar en el gráfico el Ratio de Tesorería es inferior a 0,3, e incluso a 0,1, esto indicaría que la empresa no cuenta con el líquido suficiente para hacer frente a sus obligaciones a corto plazo, y que la empresa tuvo problemas de solvencia durante el periodo y no pudo hacer frente a sus obligaciones inmediatas, teniendo que recurrir a financiación.

En el gráfico se pueden apreciar dos tramos el primero comprende de 2018 año donde tiene su máximo Ratio de Tesorería del periodo con 0,00261 y va hasta 2019 a 0,00184. El segundo tramo es ascendente y comprendería de 2019 a 2022 con 0,000781. La disminución en el efectivo y otros equivalentes en 2019 pudo deberse al aumento de algunas partidas como el aumento de la partida de gastos por trabajos realizados que aumentó un 273% según el análisis horizontal de la cuenta de pérdidas y ganancias que se encuentra en los anexos, otra partida que aumento y explica la caída es el aumento de la partida de gastos financieros por deudas con empresas del grupo y asociados en un 4700%.

- **Ratio de Generación de Flujos de Caja**

Para completar el análisis realizaremos un análisis de los Flujos de Caja esta ratio mide la capacidad que tiene una empresa para generar efectivo para poder hacerse cargo de sus obligaciones a corto plazo. La forma de calcularlo es calcular el cociente entre el total de los flujos de caja de explotación de la empresa entre el Pasivo Corriente.

FÓRMULA DE RATIO DE GENERACIÓN DE FLUJOS DE CAJA

$$\text{RATIOS DE GENERACION DE FLUJOS DE CAJA} = \frac{\text{FLUJOS DE CAJA DE EXPLOTACION}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Para evaluar la Ratio de Generación de Flujos de Caja nos fijaremos en los valores, si el índice es menor que 1 significa que la empresa puede tener dificultades para cumplir con sus objetivos únicamente con su flujo operativo. Si la ratio de flujo de caja es mayor que uno, significa que la empresa tiene flujo de caja suficiente para cubrir sus obligaciones.

Gráfico 2.12.: Gráfico de la Ratio de Generación de Flujos de Caja

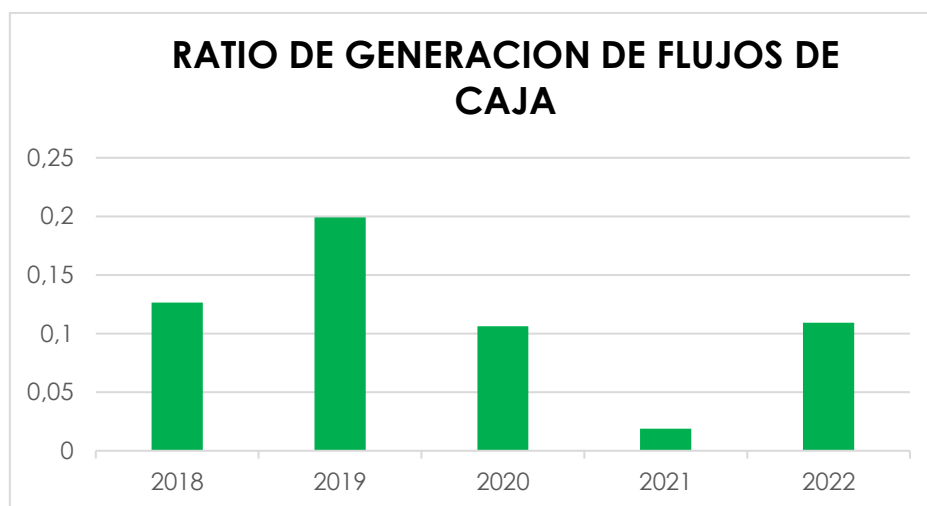


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

BALANCE (mil euros)	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
A) Flujos de Efectivo de las Actividades de Explotación	267.808	427.584	214.143	31.280	239.452
Pasivo corriente	2.117.176	2.146.735	2.012.880	1.706.174	2.192.206
RATIO DE GENERACION DE FLUJOS DE CAJA	0,126	0,199	0,106	0,018	0,109

El gráfico 2.12 representa la evolución del Ratio de Generación de Flujos de Caja, ha sido elaborado a partir del balance del periodo estudiado 2018-2022 y de los Estados de Flujos de Efectivo. Como se observa en el gráfico en ningún año del periodo estudiado se ha generado los flujos de caja suficientes para cubrir sus obligaciones ya que todos los años esta ratio ha sido menor que 1, esto concuerda con el resto de los análisis de ratios que hemos hecho anterior a este.

En el gráfico observamos tres tramos definidos, empezando con 0,126 en 2018 hasta 0,199 en 2020, este primer tramo tiene una tendencia ascendente. El segundo tramo muestra los peores años de la crisis del Covid-19, parte de 2020 y llega a su punto mínimo del periodo estudiado en 2021 con 0,018. Si observamos las partidas del Estado de Flujos de Efectivo que encontramos en los anexos, nos indican que la disminución es debido en mayor medida al aumento del 95% en términos absolutos de la partida “acreedores y otras cuentas a pagar” en 2021. El tercer tramo parte del año 2021 hasta 2022 con una tendencia ascendente que lo coloca en 0,109 esto debido al inicio de la recuperación tras la salida de la crisis del Covid-19.

2.4.2. Análisis financiero a largo plazo o de solvencia

La solvencia es la capacidad que tiene una empresa para poder hacer frente a todas sus deudas a largo plazo, mediante su estructura económica total, ya no solo con el activo corriente como en los análisis de liquidez anteriores.

Para explicarlo mejor nos basaremos en lo que dice: Archel, Carrasco del Amo, Lizarraga Dallo, Sánchez Alegría y Cano Rodríguez (2022), *“El riesgo financiero a largo plazo se relaciona con la solvencia empresarial en su sentido más amplio, es decir, con la estabilidad de la empresa y con la capacidad de la misma para hacer frente a todos sus compromisos de pago, incluidos los de largo plazo. A este respecto, conviene tener en cuenta que, a diferencia del estudio del riesgo financiero a corto plazo, donde las herramientas a disposición del analista permiten realizar pronósticos con un apreciable grado de certidumbre, la heterogeneidad de las partidas que componen el ciclo de la empresa y la mayor incertidumbre que rodea a las mismas dificultan la elaboración de una opinión acerca de la capacidad financiera de la empresa en el largo plazo.”*

Para medir la capacidad que tiene una empresa de pago, se puede hacer mediante análisis de liquidez o de ratios, la diferencia entre estos es el tiempo. Los análisis de liquidez como los que hicimos en el apartado anterior nos arrojaban resultados a corto plazo y de liquidez más inmediatos, analizando siempre la parte corriente del balance, el Activo Corriente de varias formas y el Pasivo Corriente. Los análisis de solvencia son análisis a largo plazo, tienen en cuenta además de la parte corriente, la parte no corriente, es decir la totalidad del Activo, y la totalidad el pasivo. Los análisis de solvencia nos dan una visión más global de la situación de la empresa, ya que estas pueden estar en equilibrio, aunque sus análisis de liquidez no sean favorables.

Para llevar a cabo en análisis de solvencia a largo plazo analizaremos las siguientes ratios:

- Ratio de Solvencia
- Ratio de Endeudamiento
- Análisis de la proporción de la deuda

Una ratio nos da una medida de cómo se relacionan algunas variables económicas del balance y de la cuenta de resultados. Es sencillamente un cociente entre dos valores elegidos cuya lectura nos aporta un dato para diagnosticar la salud de una empresa. Para calcular estas ratios no tendremos en cuenta únicamente al Pasivo Corriente como cociente.

- **Ratio de solvencia:**

El Ratio de solvencia también es conocido como ratio de garantía, mide la capacidad de la empresa para atender, con el activo total, las deudas contraídas. La forma de calcularlo es mediante la suma de los elementos del activo corriente y del activo no corriente, mientras que el importe del pasivo comprende el pasivo corriente y el pasivo no corriente. La fórmula de su cálculo es la siguiente:

$$\text{RATIOS DE SOLVENCIA} = \frac{\text{ACTIVO TOTAL}}{\text{PASIVO CORRIENTE+ P. NO CORRIENTE}}$$

El resultado de la ratio de solvencia se espera que deba ser holgadamente superior a la unidad para estar en una situación favorable, esto quiere decir que la suma del Activo Corriente más el Activo No Corriente debe de ser superior a la suma del Pasivo Corriente con el Activo No Corriente, esto significaría que la empresa puede hacer frente a la totalidad de la deuda con la suma de sus activos. Si la ratio de solvencia es inferior a 1, se dice que la empresa está en situación de quiebra técnica y no puede hacer frente a sus compromisos financieros, para que este caso se dé, la suma del Pasivo Corriente y el Pasivo No Corriente deberán ser mayores a la suma de todos los Activos, para compensar esto el Patrimonio Neto debe ser obligatoriamente negativo, esto quiere decir que las pérdidas han superado al Patrimonio Neto. Si la ratio de solvencia es igual a 1, nos presentamos frente a un desequilibrio financiero, que el Activo es igual al Pasivo y que por lo tanto el Patrimonio Neto es nulo.

Gráfico 2.13.: Gráfico de la Ratio de Solvencia Renault España S.A.

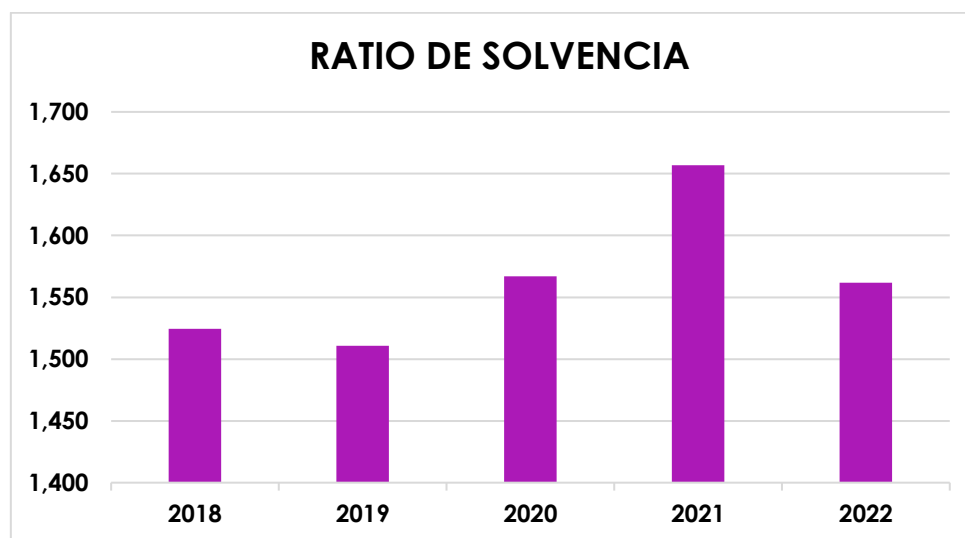


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

BALANCE DE SITIACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
TOTAL ACTIVO (A + B)	3.393.341	3.374.267	3.276.058	3.026.140	3.492.129
TOTAL PASIVO (B+C)	2.225.998	2.233.452	2.090.562	1.826.553	2.236.036
RATIO DE SOLVENCIA	1,524	1,511	1,567	1,657	1,562

El gráfico 2.13. muestra la ratio de solvencia de Renault España S.A., en el periodo de estudio que comprende de 2018 a 2022. Como podemos observar la ratio es mayor que uno en todos los años del periodo, esto quiere decir que la suma del Activo Corriente con el Activo no Corriente es mayor a la suma del Pasivo Corriente con el Activo No corriente, y que los Activos de Renault España S.A. son capaces de hacer frente a la deuda a largo plazo que posea. Los valores de la ratio de solvencia oscilan entre 1,511 y 1,657, presentando su punto máximo en 2021, año en el que para recuperarse de la crisis del Covid-19 vendió parte de su activo, esto redujo su activo, pero también altero el pasivo de la empresa con la reducción de la partida de deudores, estas reducciones fueron en distintas proporciones es por esto que la ratio de solvencia obtuvo su punto máximo.

Como hemos visto anteriormente se busca que la ratio sea holgadamente mayor que 1 pero sin que sea un valor excesivamente alto, puesto que se estaría ante una situación en la que la firma recurre poco al endeudamiento desaprovechando oportunidades de inversión y expansión del negocio, este no sería el caso de Renault España S.A. ya que la media de su ratio en el periodo es de 1,56. Completaremos el análisis con la siguiente figura:

Figura 2.3.: La figura 2.3. representa la media del periodo estudiado de la estructura económica y financiera de Renault España SA

ESTRUCTURA ECONOMICA	ESTRUCTURA FINANCIERA
ACTIVO NO CORRIENTE	PATRIMONIO NETO
	PASIVO NO CORRIENTE
ACTIVO CORRIENTE	PASIVO CORRIENTE

Como podemos apreciar en la figura 2.3, que hemos realizado a partir de una media del periodo estudiado 2018-2022 de los datos de la plataforma de SABI para Renault España S.A., se aprecia que la suma de Activo Corriente con el Activo No Corriente es mayor a la suma del Pasivo Corriente con el Activo No Corriente, por lo que la empresa se encuentra en equilibrio a largo plazo.

- **Ratio de Endeudamiento:**

El Ratio de Endeudamiento se utiliza para determinar la proporción de la deuda que tiene una empresa y poder diagnosticar el grado de autonomía financiera que esta presenta frente a terceros, nos hará saber si esta poco o muy endeudada. Mide la proporción que representa el pasivo exigible (fondos ajenos) sobre los fondos propios.

Para explicarlo mejor nos basaremos en lo que dice: Archel, Carrasco del Amo, Lizarraga Dallo, Sánchez Alegría y Cano Rodríguez (2022), “*El endeudamiento de la firma es una magnitud de gran importancia que el analista deberá ponderar adecuadamente en la*

evaluación del riesgo que conlleva la asignación de recursos adicionales a la empresa. Las entidades financieras analizarán con especial los indicadores que miden el endeudamiento de la empresa solicitante de recursos al objeto de evitar incurrir en riesgos excesivos, siendo frecuente encontrar entidades financieras que fijan un límite de endeudamiento por encima del cual no prestan recursos adicionales a la empresa”.

La ratio de endeudamiento total es el cociente entre el Pasivo y el Patrimonio neto, podemos calcular la ratio a corto plazo si ponemos como dividendo únicamente, el Pasivo Corriente y calcularla a largo plazo si por el contrario el dividendo es únicamente el Pasivo No Corriente. La fórmula de cálculo es la siguiente:

$$\text{RATIO DE ENDEUDAMIENTO} = \frac{\text{PASIVO CORRIENTE} + \text{P. NO CORRIENTE}}{\text{PATRIMONIO NETO}}$$

Se espera que para que haya equilibrio la ratio de endeudamiento sea igual a 1. Cuanto mayor sea la ratio de endeudamiento, mayor será el endeudamiento de la empresa y habrá más riesgo de cobro y menor protección para los acreedores. Si la ratio de endeudamiento es muy elevada, se interpreta que hay mayor probabilidad de insolvencia y hablaríamos de una empresa descapitalizada, y si la ratio de endeudamiento es muy baja, indica que hay un exceso de capitales propios lo que puede perjudicar a la rentabilidad de los accionistas.

Gráfico 2.14.: Gráfico del Ratio de Endeudamiento de Renault España S.A.

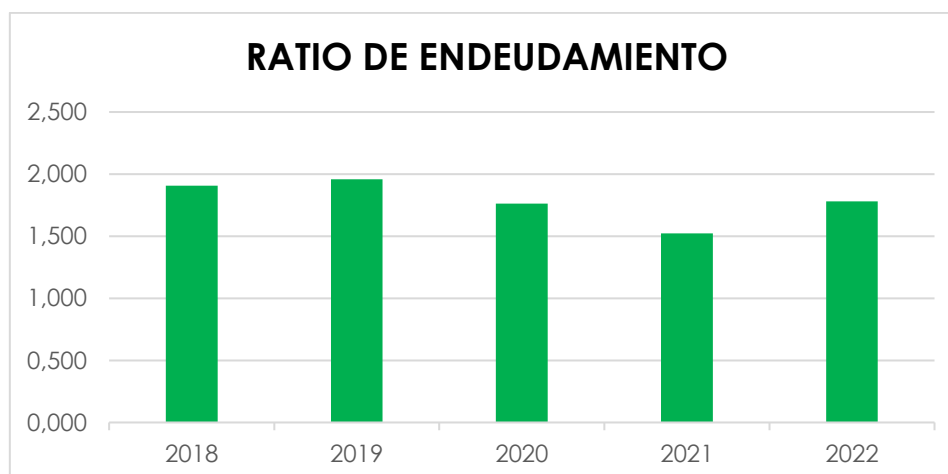


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

BALANCE DE SITIACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
A) Patrimonio neto	1.167.343	1.140.815	1.185.496	1.199.587	1.256.093
TOTAL, PASIVO (B+C)	2.225.998	2.233.452	2.090.562	1.826.553	2.236.036
R. DE ENDEUDAMIENTO	1,907	1,958	1,763	1,523	1,780

El gráfico 2.14. Representa la evolución del Ratio de endeudamiento de Renault España S.A. en el periodo estudiado que abarca de 2018 a 2022. Ha sido calculada tomando como dividendo la suma del Pasivo Corriente con el Pasivo No Corriente, como podemos

observar en la gráfica la ratio de endeudamiento es mayor que uno en todo el periodo, tiene una media de 1,786, tiene un valor alto por lo que el endeudamiento de la empresa es alto también.

En el gráfico podemos diferenciar tres tramos, el primero con tendencia ascendente que abarca de 2018 con 1,907 a 2019 con 1,958 y que nos muestra la situación habitual antes de la crisis del COVID-19. En segundo tramo que abarca 2020 a 2021 con 1,523 y con tendencia descendente que representa los efectos de la crisis y el tercero que representa la recuperación con un ascenso hasta el último año del periodo llegando a 1,78, los niveles de endeudamiento de Renault España S.A. por lo general son altos, esto se debe a que se financia de capitales ajenos para realizar sus elevadas inversiones.

A continuación, vamos a estudiar el endeudamiento a corto plazo y el endeudamiento a largo plazo. **La Ratio de Endeudamiento a corto plazo** se calcula dividiendo el Pasivo Corriente entre el Patrimonio Neto. Al igual que la ratio de endeudamiento total, una mayor ratio de endeudamiento a corto plazo indicara que hay mayor probabilidad de insolvencia. La fórmula es la siguiente:

$$\text{RATIO DE ENDEUDAMIENTO A CORTO PLAZO} = \frac{\text{PASIVO CORRIENTE}}{\text{PATRIMONIO NETO}}$$

Gráfico 2.15.: Gráfico del Ratio de Endeudamiento a c/p de Renault España S.A.

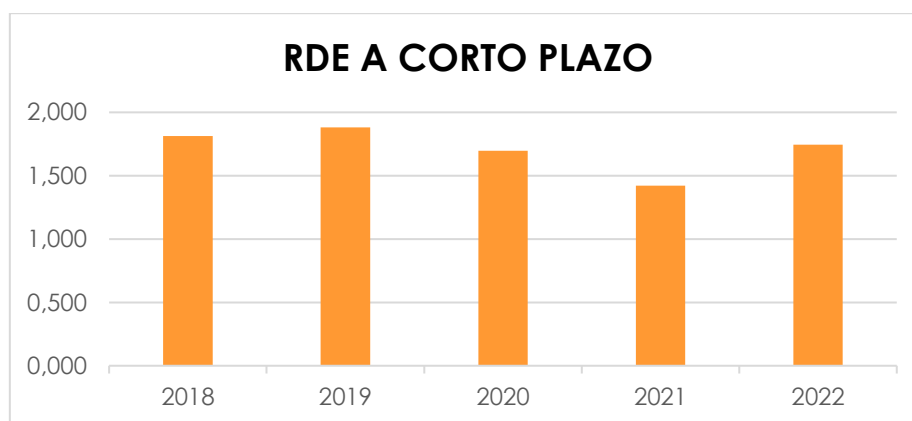


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

BALANCE DE SITUACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
A) Patrimonio neto	1.167.343	1.140.815	1.185.496	1.199.587	1.256.093
C) Pasivo corriente	2.117.176	2.146.735	2.012.880	1.706.174	2.192.206
RDE A CORTO PLAZO	1,814	1,882	1,698	1,422	1,745

El gráfico 2.15. muestra la evolución de la Ratio de Endeudamiento a Corto Plazo de Renault España S.A. en el periodo estudiado 2015 a 2022. Como podemos observar las

oscilaciones de la Ratio tiene un comportamiento similar a la Ratio de Endeudamiento total, tiene una media en el periodo de 1,712. El primer tramo es ascendente va de 2018 con 1,814 a 2019 con 1,882 donde alcanza su máximo valor, año antes de que empezase la crisis del Covid-19. En el segundo tramo tiene una tendencia descendente, llega a su punto mínimo al igual que la Ratio de Endeudamiento con 1,422 en 2021.

La **Ratio de endeudamiento a Largo Plazo**, es el cociente entre el Pasivo No Corriente entre el Patrimonio Neto. La fórmula para calcularlo es la siguiente:

$$\text{RATIO DE ENDEUDAMIENTO A LARGO PLAZO} = \frac{\text{PASIVO NO CORRIENTE}}{\text{PATRIMONIO NETO}}$$

Gráfico 2.16.: Gráfico del Ratio de Endeudamiento a largo plazo de Renault España S.A.

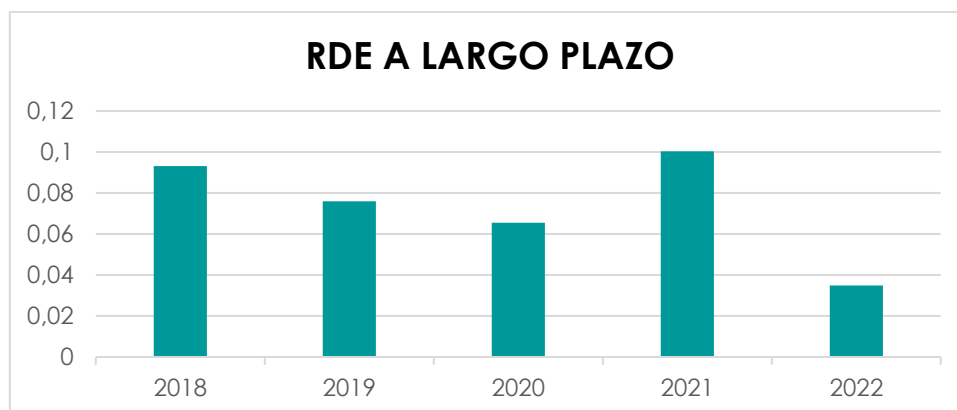


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

BALANCE DE SITIACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
A) Patrimonio neto	1.167.343	1.140.815	1.185.496	1.199.587	1.256.093
B) Pasivo no corriente	108.822	86.717	77.682	120.379	43.830
RDE A LARGO PLAZO	0,093222	0,0760132	0,065527	0,1003504	0,0348939

El gráfico 2.16 muestra la evolución de la Ratio de Endeudamiento a plazo de Renault España S.A. en el periodo de estudio de 2018 a 2022. En términos generales calculamos que la media del RDE a largo plazo es de 0,074, esto nos indica que la proporción de deuda a corto plazo es muchísimo menor que la deuda a largo, y no aporta mucha información, por lo que realizaremos un análisis de la proporción de deuda.

- **Análisis de la proporción de la deuda a corto y largo plazo**

En el siguiente punto haremos un análisis para saber la proporción de la deuda a corto y a largo plazo sobre la estructura financiera. Con estas ratios analizaremos la proporción de deuda que las empresas deben devolver en el corto y largo plazo, lo ideal es que la mayor proporción sea a largo plazo para que estemos menos exigidos en el corto plazo.

La **Ratio de Endeudamiento a Corto Plazo**, se expresa en términos porcentuales, indica el porcentaje de deuda a corto plazo sobre el total de la deuda, es la proporción que tiene el Pasivo Corriente sobre el Total del Pasivo que incluye al Pasivo Corriente y al Pasivo No corriente. La fórmula es la siguiente:

$$\text{ENDEUDAMIENTO A CORTO PLAZO \%} = \frac{\text{PASIVO CORRIENTE}}{\text{TOTAL PASIVO}} \times 100$$

La **Ratio de Endeudamiento a Largo Plazo**, se expresa también en términos porcentuales, indica el porcentaje de la deuda a Largo Plazo sobre el total de la deuda, es la proporción del Pasivo No Corriente sobre el total del Pasivo, la fórmula es la siguiente:

$$\text{ENDEUDAMIENTO A LARGO PLAZO \%} = \frac{\text{PASIVO NO CORRIENTE}}{\text{TOTAL PASIVO}} \times 100$$

A continuación, una representación gráfica del análisis de proporción de la deuda:

Gráfico 2.17.: Análisis de proporción de la deuda a corto y largo plazo de Renault España S.A.

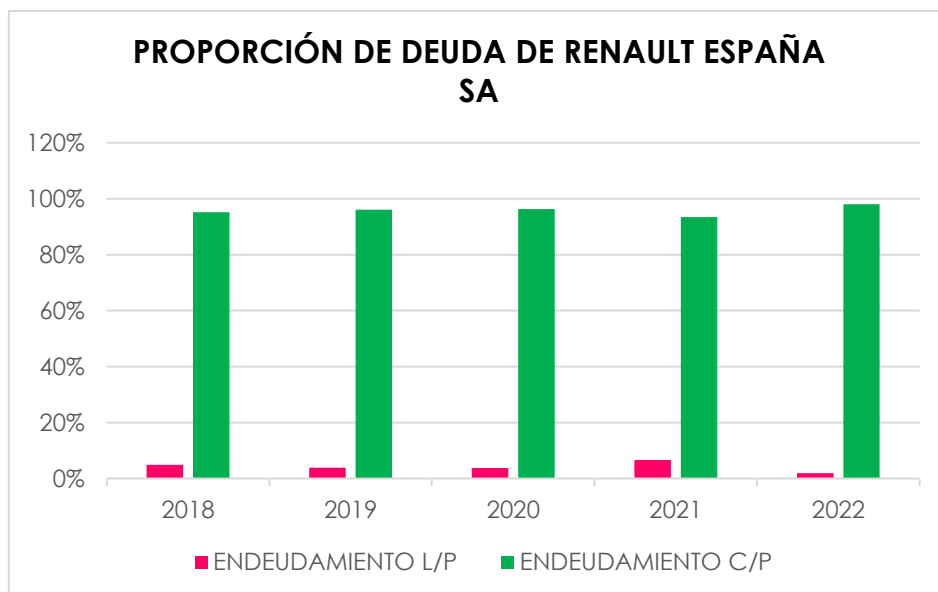


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

BALANCE DE SITIACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
Pasivo no corriente	108.822	86.717	77.682	120.379	43.830
Pasivo corriente	2.117.176	2.146.735	2.012.880	1.706.174	2.192.206
PASIVO TOTAL	2.225.998	2.233.452	2.090.562	1.826.553	2.236.036
ENDEUDAMIENTO L/P	5%	4%	4%	7%	2%
ENDEUDAMIENTO C/P	95%	96%	96%	93%	98%

El gráfico 2.17 muestra la evolución de las proporciones de la deuda a Corto Plazo y Largo Plazo en relación con el total de la deuda, a lo largo del periodo estudiado que abarca de 2018 a 2022. A grandes rasgos se puede observar la proporción de la deuda a largo plazo es muchísimo menor que la proporción de la deuda a corto plazo, representan una media del 4% para el largo plazo y del 96% para el corto plazo. Como habíamos mencionado con anterioridad lo ideal sería que la deuda a largo plazo tuviese mayor proporción que la deuda a corto plazo ya que habría que devolverla más tarde. Este no es el caso de Renault España SA. Este gráfico confirma los análisis que hemos hecho anteriormente, donde se observaba que los análisis de liquidez, Renault España S.A., no contaba con financiación suficiente a corto plazo. Sin embargo, los análisis de solvencia nos arrojaban datos que confirmaban que la empresa está en equilibrio a largo plazo.

2.5 Análisis de Rentabilidad de Renault España S.A.

Después de realizar el análisis financiero de Renault España S.A., realizaremos un estudio de rentabilidad. En análisis de rentabilidad es una herramienta clave en la gestión financiera de las organizaciones que nos permitirán evaluar la eficiencia con la que se generan beneficios en función de los recursos que se utilizan.

En el libro “Estados contables, elaboración, análisis e interpretación” (2022), P. Archel Domech, F. Carrasco del Amo, F. Lizarraga Dallo, S. Sánchez Alegría y M. Cano Rodríguez, recogen que: *“la rentabilidad es una magnitud relativa que puede definirse, de forma genérica, como el cociente entre un resultado y su nivel de inversión”*, también dice que, *“Para llevar a cabo el análisis de rentabilidad será necesario disponer de una cuenta pérdidas y ganancias (de donde se obtendrá el numerador) y de un balance de situación (de donde se obtendrá el denominador)”*.

La rentabilidad mide la relación entre los resultados monetarios de la actividad y los medios que se han empleado para obtenerlos, esto se realiza a través de una serie de ratios financieros, los indicadores más importantes son:

- **Rentabilidad Económica de los Activos o de las Inversiones:** también conocido por sus siglas como ROA, relacionan la rentabilidad de las inversiones con el total del activo, es la rentabilidad de las empresas.
- **Rentabilidad Financiera o de los Recursos Propios:** por sus siglas se le conoce como ROE, relaciona la rentabilidad de una empresa en relación con el patrimonio de sus accionistas.

2.5.1. Rentabilidad Económica (ROA)

La Rentabilidad Económica ó ROA, también se le denomina como, la rentabilidad de la empresa, este indicador muestra la relación que existe entre el rendimiento obtenido en un periodo y los activos totales de la empresa. Según P. Archel Domech, F. Carrasco del Amo, F. Lizarraga Dallo, S. Sánchez Alegría y M. Cano Rodríguez (2022), recogen que

la Rentabilidad Económica, “Es la rentabilidad de las inversiones realizadas por la empresa como unidad económica o de producción. Dichas inversiones se corresponden con el total de activos que aparecen en el balance de situación”.

La finalidad de la Rentabilidad Económica es determinar la capacidad que tienen los activos para generar beneficios. ROA es el cociente entre el beneficio neto (antes de intereses e impuestos), dividido entre el total de los activos.

Variables:

BAIT: es el Beneficio Antes de Interés e Impuestos, se refiere a los beneficios de la empresa teniendo en cuenta los ingresos y sus gastos de producción y operativos, pero no tiene en cuenta los gastos financieros ni los impuestos de beneficios.

Activo Total: es la suma del Activo No Corriente y el Activo Corriente que forman la estructura económica de la empresa.

$$ROA = \frac{BAIT}{ACTIVO\ TOTAL} \times 100$$

El resultado de esta ratio se interpretará como, cuanto más alto sea la Rentabilidad Económica ROA, significará que la empresa está generando una cantidad mayor de beneficios con una cantidad relativamente menor de activos, y mejor posicionada estará la empresa en el mercado. Una rentabilidad muy pequeña, es decir cercana a cero, indicará que la empresa no ha conseguido obtener rentabilidad de su estructura económica, y no está utilizando sus activos de manera eficiente para generar beneficios. Si es negativa quiere decir que está generando pérdidas y deberá tomar medidas.

La Rentabilidad Económica ROA, también puede expresarse como la combinación del margen sobre ventas y la rotación de activos. La fórmula es la siguiente:

$$ROA = \frac{MARGEN\ SOBRE\ VENTAS}{VENTAS} \times ROTACIÓN\ DE\ ACTIVOS$$

Para explicar esta fórmula definiremos lo que significan las variables que la construyen:

El **Margen Sobre Ventas**, en términos generales lo podemos definir como la riqueza generada por cada unidad monetaria vendida. Otra forma de definirlo es, margen que queda una vez cubiertos los gastos productivos. Si el precio de venta de los productos o servicios es mayor, el margen aumenta, esto también sucede cuando se reducen los costes. Es el margen de beneficios con el que la empresa opera, el porcentaje del resultado antes de intereses e impuestos sobre la cifra de ventas. La fórmula es la siguiente:

$$MARGEN\ SOBRE\ VENTAS = \frac{BAIT}{VENTAS}$$

La **Rotación de Activos**, la definimos como el número de veces que las ventas del periodo

alcanzan el valor de activo. La ratio de rotación de activos es un indicador clave que se usa para saber el estado financiero de una empresa, mide la efectividad de la empresa para generar ingresos a partir de los activos. Se calcula como el cociente entre las ventas totales del ejercicio entre los activos totales.

$$\text{ROTACIÓN DE ACTIVOS} = \frac{\text{VENTAS}}{\text{ACTIVO TOTAL}}$$

Volviendo a nuestra fórmula de ROA, que se define como el producto entre el Margen sobre Ventas multiplicado por la Rotación de Activos, concluimos que ROA puede aumentar bien por el aumento del Margen Sobre Ventas o bien por el aumento de la Rotación de Activos.

Tabla 2.3.: Rentabilidad Económica de Renault España S.A.

EN MILES DE EUROS	2018	2019	2020	2021	2022
RENTABILIDAD ECONOMICA ROA	4,99%	4,23%	1,40%	1,46%	2,44%
BENEFICIO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS	169.171	142.640	45.706	44.077	85.315
TOTAL ACTIVO	3.393.341	3.374.267	3.276.058	3.026.140	3.492.129
MARGEN SOBRE VENTAS	2,23%	1,88%	0,73%	0,85%	1,40%
BENEFICIO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS	169.171	142.640	45.706	44.077	85.315
VENTAS	7.575.770	7.594.373	6.218.955	5.156.591	6.092.664
ROTACIÓN DE ACTIVOS	223%	225%	190%	170%	174%
VENTAS	7.575.770	7.594.373	6.218.955	5.156.591	6.092.664
ACTIVO TOTAL	3.393.341	3.374.267	3.276.058	3.026.140	3.492.129

En la tabla 2.3 muestra la evolución de la Rentabilidad Económica a lo largo del periodo estudiado de Renault España S.A. que comprende los años de 2018 a 2022. En la tabla también se encuentran los resultados del cálculo del Margen sobre ventas y de la Rotación de Activos.

Empezaremos analizando el **Margen sobre Ventas** que podemos analizarlo en dos tramos, el primero que empieza en 2018 con un margen de 2,23% y desciende a lo largo de los ejercicios hasta 2020 donde alcanza su mínimo con 0,73%, a partir de este punto empieza el segundo tramo que acaba al finalizar el ejercicio 2022 con 1,40%. En el

descenso del primer tramo del Margen sobre ventas cabe destacar que en 2020 el número de ventas disminuyó por la crisis del Covid-19. El segundo tramo muestra la recuperación de la crisis debida al notable aumento de las ventas y por consecuencia del ROA.

Si analizamos la **Rotación de los Activos**, vemos que en el periodo estudiado 2018-2022, de media es un 1,96 esto quiere decir que a lo largo de un ejercicio económico las ventas llegan a ser casi el doble de lo que vale la estructura económica, o los Activos. A lo largo del periodo vemos que antes de la llegada de la crisis del Covid-19, en los años de 2018 y 2019 la rotación de los activos era de 2,23, a partir del inicio de la crisis en 2020 descendió hasta 1,704 en 2021 y al final del periodo en 2022 hay una muy leve recuperación llegando a 1,745.

Para analizar la Rentabilidad Económica o ROA, vamos a ayudarnos del siguiente gráfico:

Gráfico 2.18.: Rentabilidad Económica Renault España S.A.

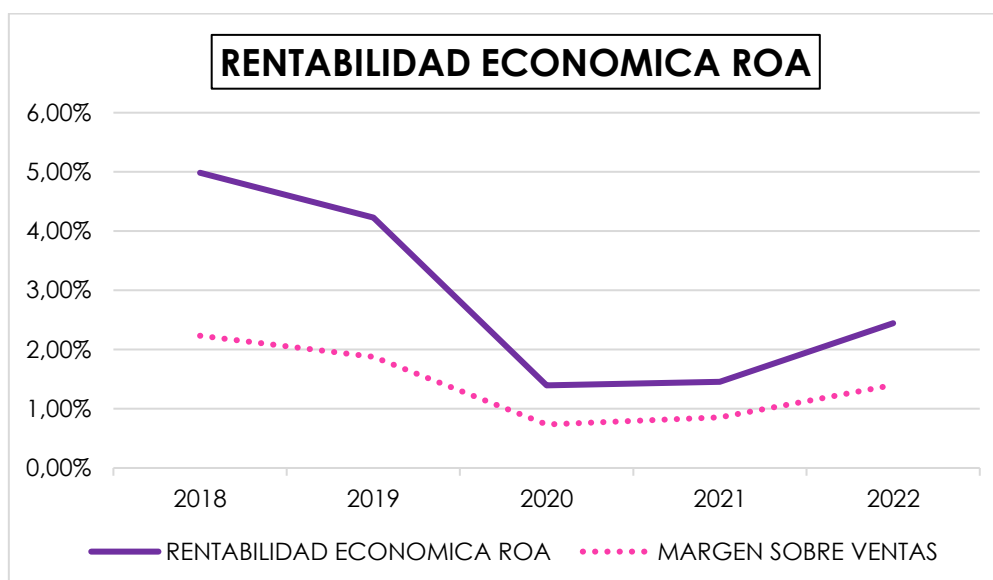


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

EN MILES DE EUROS	2018	2019	2020	2021	2022
RENTABILIDAD ECONOMICA ROA	4,99%	4,23%	1,40%	1,46%	2,44%
MARGEN SOBRE VENTAS	2,23%	1,88%	0,73%	0,85%	1,40%

El gráfico 2.18 representa la evolución de la Rentabilidad Económica de Renault España SA en el periodo analizado de 2018 a 2022. Como se puede apreciar podemos distinguir claramente dos tramos, el primero que abarca desde el primer año del periodo estudiado, 2018, donde además alcanza la máxima rentabilidad del periodo con 4,99%, y acaba en 2020 donde alcanza la mínima rentabilidad del periodo con 1,40%, esta reducción de la rentabilidad se explica como a lo largo de los análisis realizados, con la disminución provocada por la crisis del Covid-19. El segundo tramo de la gráfica representa la recuperación de la crisis del último año estudiado del periodo, donde parte de 1,40% en 2020 y llega a 2,44% en 2022.

Concluimos con que la Rentabilidad Económica se ve afectada tanto por el margen sobre ventas que, por la Rotación de los Activos, ya que tienen la misma tendencia, aunque en mayor medida por el Margen de Ventas ya que presenta más variación. La caída de esta rentabilidad fue provocada directamente por la crisis del Covid-19, que abarco los años 2020 y 2021, y en 2022 se empieza a notar la recuperación.

2.5.2. Rentabilidad Financiera (ROE)

La **Rentabilidad Financiera** o ROE, mide la rentabilidad de la empresa en relación con el patrimonio neto de sus accionistas, indica si está utilizando de manera eficiente el capital, tiene gran importancia para los inversores, ya que les proporciona una idea de cómo se está gestionando su inversión. También se le denomina como rentabilidad de Capital o rentabilidad del Accionista.

Según P. Archel Domech, F. Carrasco del Amo, F. Lizarraga Dallo, S. Sánchez Alegría y M. Cano Rodríguez (2022), recogen que la Rentabilidad Financiera, *“Es la rentabilidad de las inversiones realizadas por los propietarios en calidad de aportes de financiación al patrimonio empresarial. Se trata, siempre desde un punto de vista contable, de la rentabilidad final de la empresa como alternativa de inversión-negocio-riesgo para el accionista. La rentabilidad financiera o final incorpora, por tanto, la totalidad de los efectos producidos sobre la cifra de resultado a lo largo del período, que lógicamente, incluirá el defecto en términos de coste provocado por las fuentes de financiación. Dicho efecto se concreta con el importe de los gastos financieros.”*

Con esta definición concretamos la fórmula de la Rentabilidad financiera, que sería el cociente entre el Beneficio Antes de Impuestos (BAI) entre el total del Patrimonio Neto, como a continuación:

Variables:

BAI: es el beneficio antes de impuestos, es la diferencia entre el beneficio neto de la explotación y los gastos, menos los ingresos extraordinarios.

Patrimonio Neto: parte de la estructura financiera de la empresa correspondiente a los capitales o fondos propios, de los accionistas.

$$\text{RENTABILIDAD FINANCIERA ROE} = \frac{\text{BAI}}{\text{PATRIMONIO NETO}}$$

La interpretación del resultado de la fórmula de la Rentabilidad Financiera será, si el resultado es positivo significa que los accionistas de la empresa han obtenido beneficios del rendimiento la empresa en el periodo, si por el contrario el resultado de esta ratio es negativo significará que los accionistas están obteniendo pérdidas de los fondos que poseen en la empresa. Cuanto mayor sea la ROE mayor rentabilidad habrán obtenido los accionistas.

Según P. Archel Domech, F. Carrasco del Amo, F. Lizarraga Dallo, S. Sánchez Alegría y M. Cano Rodríguez (2022), recogen que “La *Rentabilidad Financiera se puede estudiar como el efecto de dos vectores: en primer lugar, el vector que ordene la gestión económica de los activos, representado por la rentabilidad económica (RE), y, en segundo lugar, el vector que determina la gestión financiera de la deuda, representando por las variables coste de la deuda (CF) y relación de endeudamiento (L).* “A continuación definiremos las variables de la ecuación:

Variables:

CF: Se define como el coste de la deuda, se calcula como el cociente resultado de los Gastos Financieros dividido entre el Pasivo total.

$$\text{COSTE DE LA DEUDA (CF)} = \frac{\text{GASTOS FINANCIEROS}}{\text{PASIVO TOTAL}}$$

L: Relación de endeudamiento, es el cociente entre los recursos ajenos de la estructura financiera dividido entre los recursos propios de la empresa, es decir el Pasivo entre el Patrimonio Neto.

$$\text{RELACION DE ENDEUDAMIENTO (L)} = \frac{\text{PASIVO TOTAL}}{\text{PATRIMONIO NETO}}$$

Con la definición de estas variables tenemos que la descomposición de la rentabilidad financiera es la siguiente:

$$\text{ROE} = \text{ROA} + (\text{ROA} - \text{CF}) * \text{L}$$

Esta fórmula nos dice que la Rentabilidad Financiera es igual a la Rentabilidad Económica +/- un factor adicional que indica el efecto de la rentabilidad ajena. A este factor se le conoce como el efecto de del apalancamiento financiero, y es el siguiente:

$$\text{ROE} = \text{ROA} +/- \text{EFECTO DEL APALANCAMIENTO FINANCIERO}$$

Donde la fórmula del efecto del apalancamiento financiero será la siguiente:

$$\text{EFECTO DEL APALANCAMIENTO FINANCIERO} = (\text{ROA} - \text{CF}) * \text{L}$$

El signo del factor Efecto del Apalancamiento Financiero dependerá de que la rentabilidad de los activos sea superior o inferior a los costes de la deuda, todo ello va multiplicado por la proporción de que dicha deuda represente dentro de la estructura global. La relación entre la Rentabilidad Económica y los Costes Financieros da lugar a tres escenarios, que nos ayudarán a explicar la rentabilidad Financiera.

1. Si $ROA > CF$, el efecto del apalancamiento financiero será positivo, por lo que la rentabilidad financiera será superior a la rentabilidad económica.
2. Si $ROA < CF$, el efecto del apalancamiento financiero será negativo, por lo que la rentabilidad financiera será inferior a la rentabilidad económica.
3. Si $ROA = CF$, el efecto del apalancamiento financiero será nulo, por lo que la rentabilidad financiera será igual a la rentabilidad económica.

Tabla 2.4.: Rentabilidad Financiera de Renault España S.A.

EN MILES DE EUROS	2018	2019	2020	2021	2022
BENEFICIO ANTES DE IMPUESTOS (BAI)	163.213	137.948	38.429	36.438	76.154
PATRIMONIO NETO	1.167.343	1.140.815	1.185.496	1.199.587	1.256.093
RENTABILIDAD FINANCIERA ROE	13,98%	12,09%	3,24%	3,04%	6,06%
BENEFICIO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (BAII)	169.171	142.640	45.706	44.077	85.315
ACTIVO TOTAL	3.393.341	3.374.267	3.276.058	3.026.140	3.492.129
RENTABILIDAD ECONOMICA ROA	4,99%	4,23%	1,40%	1,46%	2,44%
GASTOS FINANCIEROS	5.958	4.692	7.277	7.639	9.161
PASIVO TOTAL	2.225.998	2.233.452	2.090.562	1.826.553	2.236.036
COSTE DE LA DEUDA (CF)	0,27%	0,21%	0,35%	0,42%	0,41%
PASIVO TOTAL	2.225.998	2.233.452	2.090.562	1.826.553	2.236.036
PATRIMONIO NETO	1.167.343	1.140.815	1.185.496	1.199.587	1.256.093
RELACION ENDEUDAMIENTO (L)	191%	196%	176%	152%	178%
ROA - CF	4,72%	4,02%	1,05%	1,04%	2,03%
EFFECTO APALANCAMIENTO FINANCIERO (ROA-CF) *L	9,00%	7,86%	1,85%	1,58%	3,62%
RENTABILIDAD FINANCIERA ROE	13,98%	12,09%	3,24%	3,04%	6,06%

La tabla 2.4. nos muestra el cálculo de la fórmula de la Rentabilidad Financiera o ROE de Renault España S.A. del período estudiado que comprende de 2018 a 2022. A grandes rasgos observamos que la Rentabilidad Financiera en el periodo ha sido positiva, con una media de 7,68% en el periodo estudiado, obteniendo los valores más bajos en los años de

la crisis del Covid-19.

El Coste Financiero de la deuda (CF) ha sido más bajo que la Rentabilidad Económica (ROA) en todos los años del periodo, por lo que el efecto del apalancamiento financiero será positivo, este efecto al ir sumado a la Rentabilidad Económica en la fórmula de la Rentabilidad Financiera hará que la Rentabilidad Financiera ROE se mayor que la Rentabilidad Económica ROA. A continuación, completaremos la tabla con un gráfico de la evolución de ROE.

Gráfico 2.19.: Rentabilidad Financiera Renault España S.A.

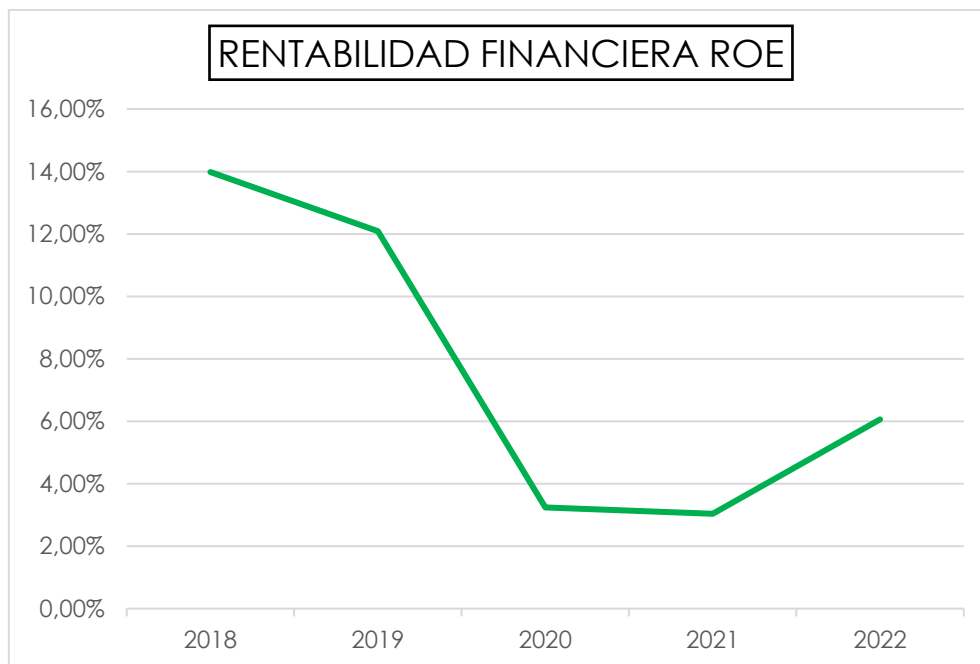


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

EN MILES DE EUROS	2018	2019	2020	2021	2022
RENTABILIDAD FINANCIERA ROE	13,98%	12,09%	3,24%	3,04%	6,06%

El gráfico 2.19. representa la evolución de la Rentabilidad Financiera ROE, en el periodo de estudio que abarca de 2018 a 2022, podemos explicar el gráfico en dos tramos, el primer tramo tiene tendencia descendente, empieza en 2018 con valor de 13,98% y baja hasta 2021 llegando a 3,04%, en este tramo es interesante mencionar el comienzo de la Crisis del Covid-19, que de 2019 a 2020 pasó de 12,09% a 3,24% respectivamente, al año siguiente en 2021 se redujo un poco más aún debido a la disminución del total de los Pasivos que redujeron el nivel de endeudamiento (L) en la fórmula de la Rentabilidad Financiera.

El segundo tramo tiene tendencia ascendente pasa de tener una Rentabilidad Financiera de 3,04% a en 2022 tener una Rentabilidad Financiera de 6,06% en 2022, este aumento representa la recuperación de la Crisis del Covid-19.

Para finalizar con el análisis de rentabilidad de Renault España S.A. vamos a comparar las rentabilidades en el siguiente gráfico.

Gráfico 2.20 ROA Y ROE Renault España S.A.

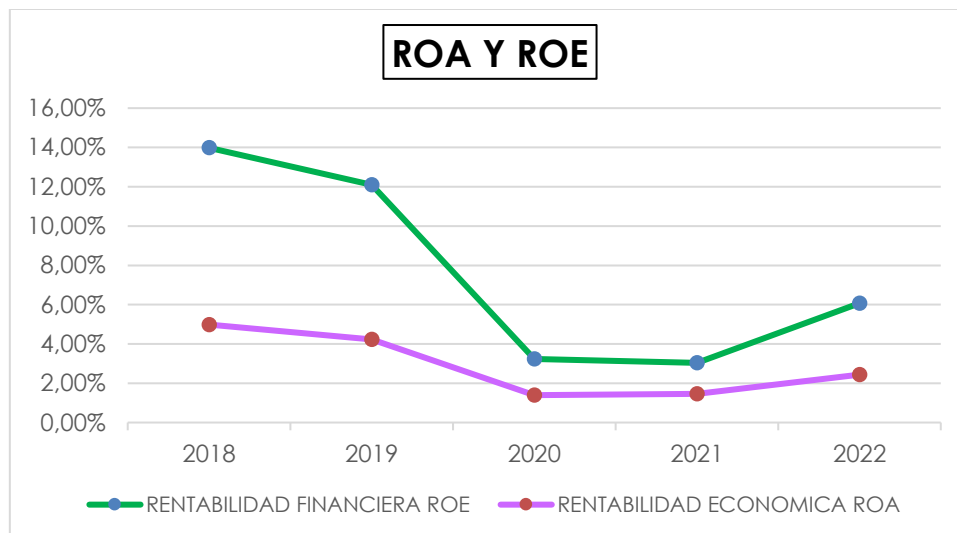


Gráfico realizado a partir de los datos de SABI

EN MILES DE EUROS	2018	2019	2020	2021	2022
RENTABILIDAD FINANCIERA ROE	13,98%	12,09%	3,24%	3,04%	6,06%
RENTABILIDAD ECONOMICA ROA	4,93%	4,23%	1,40%	1,46%	2,44%

El gráfico 2.19, muestra la evolución de las curvas de Rentabilidad Económica ROA y de Rentabilidad Financiera ROE en los años estudiados de 2018 a 2022. A grandes rasgos vemos que en todos los años del periodo la Rentabilidad Financiera ROE ha sido mayor a la Rentabilidad Económica ROA, además tienen una tendencia parecida, por la forma de ambas curvas se representa la caída de las rentabilidades en los años de la Crisis del Covid-19, que empieza en 2020 y acaba en 2022. Si comparamos las medias de las rentabilidades tenemos que la media de ROA es 2,90% y la media de ROE es 7,68%, por lo que ROE en términos medios es 4,78 puntos porcentuales mayor que ROA.

CONCLUSIONES

La finalidad de este Trabajo de Fin de Grado es la realización de un análisis económico financiero de la empresa Renault España S.A. en el periodo 2018 a 2022, del cual se extraen las siguientes conclusiones:

El automóvil se considera el invento más importante del siglo XX. El primer prototipo que se creó y que se desarrolló a lo que conocemos hoy en día como automóvil, nació en Mannheim, Alemania en 1886 a manos del ingeniero Karl Friedrich Benz, creador de la conocida marca Mercedes Benz.

Con la aparición del automóvil, surgen los primeros fabricantes como, “Daimler Motoren Gesellschaft” (1890), pero no fue hasta 1908 en Estados Unidos que Henry Ford revolucionó la industria del automóvil y el transporte con el modelo T y el Fordismo.

El ingeniero francés Louis Renault funda la sociedad “Renault Frères” junto a sus hermanos en 1903. La sociedad desarrollo un papel muy importante tanto en la segunda guerra mundial en Francia, como a nivel de importación en países como Estados Unidos e Inglaterra. Tras la derrota de los franceses en la segunda Guerra Mundial y en 1945, el gobierno provisional ordena la nacionalización de Renault y pasa a denominarse “Reige Nationale Des Usines Renault”.

Actualmente el Grupo Renault es uno de los principales fabricantes de automóviles del mundo. Su actividad se basa en un 94,60% en la venta de vehículos y un 6,40% a actividades de servicios de financiación y venta de vehículos como leasing, alquiler, compra, etc., y servicios de movilidad como mantenimiento, extensión de garantía, asistencia, etc.

En 1951 la Sociedad Ibérica de Automóviles de Turismo SIAT (compuesta por Hispano-Suiza, el Banco Urquijo, y Fiat) firma con Renault un contrato de cesión de licencias para fabricar el Renault 4CV en España, ubicando la primera fábrica en Valladolid. Actualmente Renault España SA es una de las filiales más grandes de fabricación del grupo Renault, con 7 sociedades instaladas en Valladolid, Palencia, Sevilla y Madrid. El número de empleados registrados en 2022 es de 10.146.

Hemos realizado un análisis estratégico para conocer mejor el entorno, se han realizado dos análisis uno del entorno general (PESTEL) y otro del entorno específico (Análisis de Porter). A grandes rasgos el análisis PESTEL, arroja que hay varios factores socioeconómicos y sociales muy importantes para el creciente desarrollo de Renault España SA. El análisis de Porter muestra la forma de competir que existe en el sector automotriz, que es por grupos de empresas. Muestra también como la mayoría de los factores que afecta de forma directa al sector tiene alta intensidad.

Para finalizar el capítulo 1, lo haremos con el análisis del entorno DAFO, análisis interno y externo que muestra aquellos factores que afectan de forma directa e indirecta a la empresa y la forma en la que lo hacen. Renault España SA ocupa el cuarto puesto en el ranking de posicionamiento del sector automotriz en facturación y el puesto número tres si comparamos el activo o la plantilla.

En el Capítulo 2, hemos realizado un análisis económico-financiero de Renault España S.A. Con los datos de los balances de SABI, el análisis patrimonial mostró la evolución de la estructura económica y financiera del periodo comprendido entre 2018 y 2022, hemos resaltado el descenso en los años de la crisis del Covid-19 que duro de 2020 hasta 2022, pero en términos generales hemos visto que hubo una recuperación al final del periodo estudiado, debido a las medidas tomadas para la recuperación como la venta de activos no corrientes “instalaciones”.

Del análisis de Estado de Flujos de Efectivo podemos concluir que, el flujo de las actividades de explotación fue positivo a lo largo del periodo demostrando que el ciclo económico es autosuficiente. El flujo de las actividades de Inversión es negativo en todos los años del periodo, indicando que la inversión continuó siendo mayor que la desinversión a pesar de la crisis. Del flujo de las actividades de financiación tenemos que amortizó la deuda que tenía hasta 2021, año donde recurrió nuevamente a la financiación de empresas del grupo y asociadas.

El análisis de la situación financiera lo podemos dividirlo en dos, un análisis a corto plazo o de la liquidez donde analizamos distintas ratios como, el fondo de maniobra, la necesidad del fondo de rotación, y ratios de liquidez, todos ellos indican que a corto plazo Renault España S.A. no ha contado con la financiación suficiente para hacer frente a sus obligaciones. Y otro a largo plazo, donde hemos hecho un análisis de solvencia que consiste en analizar las ratios de solvencia, y de endeudamiento, estos análisis nos indican que a largo plazo Renault España S.A. se encuentra en equilibrio. Por último, completamos este parte con un análisis de proporción de deuda a corto y largo plazo para observar mejor la estructura financiera.

Terminamos el trabajo con la realización de un análisis de rentabilidades, tanto la Rentabilidad Económica (ROA) como la Rentabilidad Financiera (ROE). Este análisis nos indica que la rentabilidad de la estructura Financiera es superior a la rentabilidad de la estructura Económica, ambas positivas a lo largo del periodo estudiado.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARCHEL, P., LIZARRAGA, F., SÁNCHEZ, S., y CANO, M. (2021). Estados contables: elaboración, análisis e interpretación (7ª ed.). Madrid: Ediciones Pirámide.

AZOFRA, V. (1995). “Sobre el análisis financiero y su nueva orientación”. Anales de estudios económicos y empresariales, (10), 9-28.

BERNSTEIN, L. (1984). Análisis de los estados financieros. Bilbao: Deusto.

CORONA, E, BEJARANO, V. y GONZÁLEZ, J.R. (2014). Análisis de estados financieros individuales y consolidados. Madrid: UNED.

CUERVO, A., y RIVERO, P. (1986). “El análisis económico-financiero de la empresa”. Revista española de financiación y contabilidad, 16, (49), 15-33.

FERNÁNDEZ, A.I. (1986). “El diagnóstico financiero de la empresa. Nuevas tendencias en el análisis”. Revista española de financiación y contabilidad, 16, (49), 113-132

GARRIDO, P. y IÑIGUEZ, R. (2017). Análisis de estados contables. Elaboración e interpretación de la información financiera (4ª ed.). Madrid: Ediciones Pirámide.

GONZÁLEZ PASCUAL, J. (2011). Análisis de la empresa a través de su información económico-financiera. (4ª ed.). Madrid: Ediciones Pirámide.

GONZÁLEZ PASCUAL, J. (2016). Análisis de la empresa a través de su información económico-financiera. Fundamentos teóricos y aplicaciones (5ª ed.). Madrid: Ediciones Pirámide.

GUERRA MARTIN L.A., NAVAS LÓPEZ J.E. (2022). “La dirección estratégica de la empresa: Teoría y aplicaciones” (6ª ed.). Editorial Aranzadi, S.A.U.

LEV, B. (1978). Análisis de estados financieros: Un nuevo enfoque (1ª ed.). Madrid: Esic-Market.

LLORENTE OLIER, J.I (2017). Análisis de estados económico-financieros (2ª ed.). Madrid: Centro de Estudios Financieros

MUÑOZ MERCHANT, A.; IBAÑEZ JIMÉNEZ, E.M. y PARTE ESTEBAN, L. (2019). Análisis de estados financieros (1ª ed.). Madrid: Editorial Sanz y Torres, S.L

Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad.

Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad. D «BOE» núm. 278, de 20 de noviembre de 2007 Última modificación: RD 602/2016, de 2 de diciembre (BOE de 17 de diciembre de 2016).

SOMOZA LÓPEZ, A. (2020). Análisis de la empresa a través de la información contable (1ª ed.). Madrid: Ediciones Pirámide.

Páginas web consultadas:

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado BOE. Convenio Colectivo Interprovincial de Renault España 2021-2024. [https://www.boe.es/eli/es/res/2021/08/19/\(15\)](https://www.boe.es/eli/es/res/2021/08/19/(15)). (Consulta: 08 de abril de 2024).

Bases de datos suscritas por la Universidad de Valladolid (2024). <https://login-bvdinfo-com.ponton.uva.es/R1/SabiInforma> (Consulta: 08 de abril de 2024).

E informa información de empresas. Renault España S.A. en Valladolid. [Renault España SA: consulte teléfono, CIF y dirección \(einforma.com\)](#) . (Consulta: 04 de abril de 2024).

El Economista. El eco-diseño, la respuesta de Renault para el futuro de los coches. <https://www.eleconomista.es/motor/noticias/12600052/12/23/el-ecodiseno-la-apuesta-de-renault-para-el-futuro-de-los-coches-.html> . (Consulta: 05 de abril de 2024)

El Norte de Castilla. La junta declara el Plan Industrial de Renault Valladolid y Palencia como prioritario. <https://www.elnortedecastilla.es/castillayleon/junta-declara-plan-20210708153134-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.elnortedecastilla.es%2Fcastillayleon%2Fjunta-declara-plan-20210708153134-nt.html>. (Consulta: 30 de marzo de 2024)

Mercedes Benz. Hace 132 años nació el primer automóvil. <https://lamercedpilar.com/universo-mb/hace-132-anos-nacia-el-primer-automovil> (Consulta: 29 de marzo de 2024).

Henry Ford, La Revolución de la Industria del Automóvil. [Henry Ford, la revolución de la industria del automóvil \(nationalgeographic.com.es\)](#). (Consulta: 29 de marzo de 2024).

Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC). <https://www.icac.gob.es/contabilidad/normativas/nacionales> (Consulta: 24 de marzo de 2024).

La Moncloa. El Gobierno de España Respaldar el plan industrial de Renault para que nuestro país lidere la electrificación del grupo. <https://www.lamoncloa.gob.es/>. (Consulta: 10 abril de 2024)

Renault en España. [Renault Group en España - Renault España](#) . (Consulta: 26 de marzo de 2024).

Wikipedia La Enciclopedia Libre. La Industria Automotriz. <https://es.wikipedia.org/> . (Consulta: 15 abril de 2024)

ANEXOS

1. Balance de Situación de Renault España S.A. (Miles de euros)

BALANCE DE SITUACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
ACTIVO	MIL EUROS	MIL EUROS	MIL EUROS	MIL EUROS	MIL EUROS
A) Activo no corriente	1.948.994	2.166.520	2.390.818	2.371.491	1.633.800
I Inmovilizado intangible	378	213	81	63	58
5. Aplicaciones informáticas	378	213	81	63	58
II Inmovilizado material	1.832.192	2.045.732	2.125.672	2.023.969	1.292.208
1. Terrenos y construcciones	198.004	229.163	237.987	225.803	157.825
2. Instalaciones técnicas y otro inmov. Mat.	1.107.714	1.113.682	1.530.002	1.313.995	894.860
3. Inmovilizado en curso y anticipos	526.474	702.887	357.683	484.171	239.523
IV Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	78.116	78.116	78.116	78.116	78.115
1. Instrumentos de patrimonio	78.116	78.116	78.116	78.116	78.115
V Inversiones financieras a largo plazo	3.878	4.857	8.990	5.491	4.107
2. Créditos a terceros	1.651	2.660	3.211	3.134	2.771
5. Otros activos financieros	2.227	2.197	5.779	2.357	1.336
VI Activos por impuesto diferido	34.430	37.602	42.427	53.113	48.573
VII Deudas comerciales no corrientes	n.d.	n.d.	135.532	210.739	210.739
B) Activo corriente	1.444.347	1.207.747	885.240	654.649	1.858.329
I Activos no corrientes mantenidos para la venta	0	0	0	0	788.753
II Existencias	227.084	205.745	190.819	186.360	232.040
2. Materias primas y otros aprovisionamien	182.893	160.701	149.426	153.010	182.272
b) Materias primas y otros aprovisio. a c/p	182.893	160.701	149.426	153.010	182.272
3. Productos en curso	43.658	43.705	41.285	33.198	49.418
b) De ciclo corto de producción	43.658	43.705	41.285	33.198	49.418
4. Productos terminados	533	1.339	108	152	350
b) De ciclo corto de producción	533	1.339	108	152	350
III Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	737.814	716.409	629.910	444.766	825.285
1. Clientes por ventas y prest. De serv.	4.898	3.632	4.066	1.749	1.691
b) Clientes por ventas y prest. serv. c/p	4.898	3.632	4.066	1.749	1.691
2. Clientes empresas del grupo y asociadas	683.999	655.807	606.440	429.328	798.673
3. Deudores varios	1.794	6.518	13.105	6.235	13.215
4. Personal	47.123	50.452	1.968	1.339	1.489
6. Otros créditos con las Admin. Publicas	0	0	4.331	6.115	10.217
IV Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	472.203	281.849	54.658	12.455	10.537
2. Créditos a empresas	472.203	281.849	54.658	12.455	10.537
V Inversiones financieras a C/P	303	179	179	0	0
2. Créditos a empresas	303	179	179	0	0
VI Periodificaciones a corto plazo	1.400	3.168	9.300	10.534	0
VII Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	5.543	397	374	534	1.714
1. Tesorería	5.543	397	374	534	1.714
TOTAL ACTIVO (A + B)	3.393.341	3.374.267	3.276.058	3.026.140	3.492.129

BALANCE DE SITUACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
PASIVO	MIL EUROS	MIL EUROS	MIL EUROS	MIL EUROS	MIL EUROS
A) Patrimonio neto	1.167.343	1.140.815	1.185.496	1.199.587	1.256.093
A-1) Fondos propios	1.142.856	1.123.402	1.173.247	1.190.532	1.246.482
I Capital	126.501	126.501	126.501	126.501	126.501
I. Capital escriturado	126.501	126.501	126.501	126.501	126.501
III Reservas	886.538	886.538	996.901	1.046.745	1.046.745
I. Legal y estatutarias	881.396	881.396	991.759	1.041.603	1.041.603
I. Reserva de capitalización	5.142	5.142	5.142	5.142	5.142
VII Resultado del ejercicio	129.817	110.363	49.845	17.286	es
A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	24.487	17.413	12.249	9.055	9.611
B) Pasivo no corriente	108.822	86.717	77.682	120.379	43.830
I Provisiones a largo plazo	335	426	10.541	6.092	2.922
4. Otras provisiones	335	426	10.541	6.092	2.922
II Deudas a largo plazo	86.143	71.564	61.446	107.576	32.504
5. Otros pasivos financieros	86.143	71.564	61.446	107.576	32.504
IV Pasivos por impuesto diferido	12.144	8.427	2.995	1.328	4.421
V Periodificaciones a largo plazo	10.200	6.300	2.700	5.383	3.983
C) Pasivo corriente	2.117.176	2.146.735	2.012.880	1.706.174	2.192.206
II Provisiones a corto plazo	12.141	1.866	6.748	10.922	12.402
2. Otras provisiones	12.141	1.866	6.748	10.922	12.402
III Deudas a corto plazo	18.278	18.948	143.757	18.699	77.240
5. Otros pasivos financieros	18.278	18.948	143.757	18.699	77.240
IV Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	542.202	552.239	408.633	621.991	750.672
V Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	1.541.455	1.569.509	1.448.625	1.053.118	1.350.492
I. Proveedores	1.006.663	1.059.773	1.040.230	774.800	1.025.341
b) Proveedores a corto plazo	1.006.663	1.059.773	1.040.230	774.800	1.025.341
2. Proveedores, empresas del grupo y asociadas	57.854	28.991	61.819	61.574	77.144
3. Acreedores varios	294.728	292.538	212.091	127.010	141.790
4. Personal (remuneraciones pendientes de pago)	111.279	125.502	81.904	27.429	36.745
5. Pasivos por impuesto corriente	14.074	2.481	0	0	0
6. Otras deudas con las Adm. Públicas	56.857	60.224	52.581	62.305	69.472
VI Periodificaciones a corto plazo	3.100	4.173	5.117	1.444	1.400
Total patrimonio neto y pasivo (A+B+C)	3.393.341	3.374.267	3.276.058	3.026.140	3.492.129

1. Balance de Situación de Renault España S.A. (Miles de euros)
Porcentajes Verticales (año base 2018)

BALANCE DE SITUACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
ACTIVO	%	%	%	%	%
A) Activo no corriente	57,436%	64,207%	72,979%	78,367%	46,785%
I Inmovilizado intangible	0,011%	0,006%	0,002%	0,002%	0,002%
5. Aplicaciones informáticas	0,011%	0,006%	0,002%	0,002%	0,002%
II Inmovilizado material	53,994%	60,627%	64,885%	66,883%	37,003%
1. Terrenos y construcciones	5,835%	6,791%	7,264%	7,462%	4,519%
2. Instalaciones técnicas y otro inmov. Mat.	32,644%	33,005%	46,703%	43,421%	25,625%
3. Inmovilizado en curso y anticipos	15,515%	20,831%	10,918%	16,000%	6,859%
IV Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	2,302%	2,315%	2,384%	2,581%	2,237%
1. Instrumentos de patrimonio	2,302%	2,315%	2,384%	2,581%	2,237%
V Inversiones financieras a l/p	0,114%	0,144%	0,274%	0,181%	0,118%
2. Créditos a terceros	0,049%	0,079%	0,098%	0,104%	0,079%
5. Otros activos financieros	0,066%	0,065%	0,176%	0,078%	0,038%
VI Activos por impuesto diferido	1,015%	1,114%	1,295%	1,755%	1,391%
VII Deudas comerciales no corrientes	0,000%	0,000%	4,137%	6,964%	6,035%
B) Activo corriente	42,564%	35,793%	27,021%	21,633%	53,215%
I Activos no corrientes mantenidos para la venta	0,000%	0,000%	0,000%	0,000%	22,587%
II Existencias	6,692%	6,097%	5,825%	6,158%	6,645%
2. Materias primas y otros aprovisionamien	5,390%	4,763%	4,561%	5,056%	5,220%
b) Materias primas y otros aprovisio. a c/p	5,390%	4,763%	4,561%	5,056%	5,220%
3. Productos en curso	1,287%	1,295%	1,260%	1,097%	1,415%
b) De ciclo corto de producción	1,287%	1,295%	1,260%	1,097%	1,415%
4. Productos terminados	0,016%	0,040%	0,003%	0,005%	0,010%
b) De ciclo corto de producción	0,016%	0,040%	0,003%	0,005%	0,010%
III Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	21,743%	21,232%	19,228%	14,697%	23,633%
1. Clientes por ventas y prest. de serv.	0,144%	0,108%	0,124%	0,058%	0,048%
b) Clientes por ventas y prest. de serv. c/p	0,144%	0,108%	0,124%	0,058%	0,048%
2. Clientes empresas del grupo y asociadas	20,157%	19,436%	18,511%	14,187%	22,871%
3. Deudores varios	0,053%	0,193%	0,400%	0,206%	0,378%
4. Personal	1,389%	1,495%	0,060%	0,044%	0,043%
6. Otros créditos con las Admin. Publicas	0,000%	0,000%	0,132%	0,202%	0,293%
IV Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	13,916%	8,353%	1,668%	0,412%	0,302%
2. Créditos a empresas	13,916%	8,353%	1,668%	0,412%	0,302%
V Inversiones financieras a C/P	0,009%	0,005%	0,005%	0,000%	0,000%
2. Créditos a empresas	0,009%	0,005%	0,005%	0,000%	0,000%
VI Periodificaciones a corto plazo	0,041%	0,094%	0,284%	0,348%	0,000%
VII Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	0,163%	0,012%	0,011%	0,018%	0,049%
1. Tesorería	0,163%	0,012%	0,011%	0,018%	0,049%
TOTAL ACTIVO (A + B)	100,000%	100,000%	100,000%	100,000%	100,000%

BALANCE DE SITUACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
PASIVO	%	%	%	%	%
A) Patrimonio neto	34,40%	33,81%	36,19%	39,64%	35,97%
A-1) Fondos propios	33,68%	33,29%	35,81%	39,34%	35,69%
I Capital	3,73%	3,75%	3,86%	4,18%	3,62%
I. Capital escriturado	3,73%	3,75%	3,86%	4,18%	3,62%
III Reservas	26,13%	26,27%	30,43%	34,59%	29,97%
I. Legal y estatutarias	25,97%	26,12%	30,27%	34,42%	29,83%
I. Reserva de capitalización	0,15%	0,15%	0,16%	0,17%	0,15%
VII Resultado del ejercicio	3,83%	3,27%	1,52%	0,57%	#¡VALOR!
A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	0,72%	0,52%	0,37%	0,30%	0,28%
B) Pasivo no corriente	3,21%	2,57%	2,37%	3,98%	1,26%
I Provisiones a largo plazo	0,01%	0,01%	0,32%	0,20%	0,08%
4. Otras provisiones	0,01%	0,01%	0,32%	0,20%	0,08%
II Deudas a largo plazo	2,54%	2,12%	1,88%	3,55%	0,93%
5. Otros pasivos financieros	2,54%	2,12%	1,88%	3,55%	0,93%
IV Pasivos por impuesto diferido	0,36%	0,25%	0,09%	0,04%	0,13%
V Periodificaciones a largo plazo	0,30%	0,19%	0,08%	0,18%	0,11%
C) Pasivo corriente	62,39%	63,62%	61,44%	56,38%	62,78%
II Provisiones a corto plazo	0,36%	0,06%	0,21%	0,36%	0,36%
2. Otras provisiones	0,36%	0,06%	0,21%	0,36%	0,36%
III Deudas a corto plazo	0,54%	0,56%	4,39%	0,62%	2,21%
5. Otros pasivos financieros	0,54%	0,56%	4,39%	0,62%	2,21%
IV Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	15,98%	16,37%	12,47%	20,55%	21,50%
V Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	45,43%	46,51%	44,22%	34,80%	38,67%
1. Proveedores	29,67%	31,41%	31,75%	25,60%	29,36%
b) Proveedores a corto plazo	29,67%	31,41%	31,75%	25,60%	29,36%
2. Proveedores, empresas del grupo y asociadas	1,70%	0,86%	1,89%	2,03%	2,21%
3. Acreedores varios	8,69%	8,67%	6,47%	4,20%	4,06%
4. Personal (remuneraciones pendientes de pago)	3,28%	3,72%	2,50%	0,91%	1,05%
5. Pasivos por impuesto corriente	0,41%	0,07%	0,00%	0,00%	0,00%
6. Otras deudas con las Administraciones Públicas	1,68%	1,78%	1,61%	2,06%	1,99%
VI Periodificaciones a corto plazo	0,09%	0,12%	0,16%	0,05%	0,04%
Total patrimonio neto y pasivo (A + B + C)	100%	100%	100%	100%	100%

2. Balance de Situación de Renault España S.A. (Miles de euros)
Porcentajes Horizontales (año base 2018)

BALANCE DE SITUACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
ACTIVO	INDICE	% VARIACION	% VARIACION	% VARIACION	% VARIACION
A) Activo no corriente	100%	11,16%	22,67%	21,68%	-16,17%
I Inmovilizado intangible	100%	-43,65%	-78,57%	-83,33%	-84,66%
5. Aplicaciones informáticas	100%	-43,65%	-78,57%	-83,33%	-84,66%
II Inmovilizado material	100%	11,65%	16,02%	10,47%	-29,47%
1. Terrenos y construcciones	100%	15,74%	20,19%	14,04%	-20,29%
2. Instalaciones técnicas y otro inmov. Mat.	100%	0,54%	38,12%	18,62%	-19,22%
3. Inmovilizado en curso y anticipos	100%	33,51%	-32,06%	-8,04%	-54,50%
IV Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	100%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
1. Instrumentos de patrimonio	100%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
V Inversiones financieras a largo plazo	100%	25,24%	131,82%	41,59%	5,91%
2. Créditos a terceros	100%	61,11%	94,49%	89,82%	67,84%
5. Otros activos financieros	100%	-1,35%	159,50%	5,84%	-40,01%
VI Activos por impuesto diferido	100%	9,21%	23,23%	54,26%	41,08%
VII Deudas comerciales no corrientes	0%	0%	0%	0%	0%
B) Activo corriente	100%	-16,38%	-38,71%	-54,68%	28,66%
I Activos no corrientes mantenidos para la venta	0%	0%	0%	0%	0%
II Existencias	100%	-9,40%	-15,97%	-17,93%	2,18%
2. Materias primas y otros aprovisionamien	100%	-12,13%	-18,30%	-16,34%	-0,34%
b) Materias primas y otros aprovisio. a c/p	100%	-12,13%	-18,30%	-16,34%	-0,34%
3. Productos en curso	100%	0,11%	-5,44%	-23,96%	13,19%
b) De ciclo corto de producción	100%	0,11%	-5,44%	-23,96%	13,19%
4. Productos terminados	100%	151,22%	-79,74%	-71,48%	-34,33%
b) De ciclo corto de producción	100%	151,22%	-79,74%	-71,48%	-34,33%
III Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	100%	-2,90%	-14,62%	-39,72%	11,86%
1. Clientes por ventas y prest. De serv.	100%	-25,85%	-16,99%	-64,29%	-65,48%
b) Clientes por ventas y prest. serv. c/p	100%	-25,85%	-16,99%	-64,29%	-65,48%
2. Clientes empresas del grupo y asociadas	100%	-4,12%	-11,34%	-37,23%	16,77%
3. Deudores varios	100%	263,32%	630,49%	247,55%	636,62%
4. Personal	100%	7,06%	-95,82%	-97,16%	-96,84%
6. Otros créditos con las Admin. Publicas	0%	0%	0%	0%	0%
IV Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	100%	-40,31%	-88,42%	-97,36%	-97,77%
2. Créditos a empresas	100%	-40,31%	-88,42%	-97,36%	-97,77%
V Inversiones financieras a C/P	100%	-40,92%	-40,92%	-100,00%	-100,00%
2. Créditos a empresas	100%	-40,92%	-40,92%	-100,00%	-100,00%
VI Periodificaciones a corto plazo	100%	126,29%	564,29%	652,43%	-100,00%
VII Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	100%	-92,84%	-93,25%	-90,37%	-69,08%
1. Tesorería	100%	-92,84%	-93,25%	-90,37%	-69,08%
TOTAL ACTIVO (A + B)	100%	-0,56%	-3,46%	-10,82%	2,91%

BALANCE DE SITUACIÓN	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
PASIVO	INDICE	% VARIACION	% VARIACION	% VARIACION	% VARIACION
A) Patrimonio neto	100%	-2,27%	1,56%	2,76%	7,60%
A-1) Fondos propios	100%	-1,70%	2,66%	4,17%	9,07%
I Capital	100%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
I. Capital escriturado	100%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
III Reservas	100%	0,00%	12,45%	18,07%	18,07%
I. Legal y estatutarias	100%	0,00%	12,52%	18,18%	18,18%
I. Reserva de capitalización	100%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
VII Resultado del ejercicio	100%	-14,99%	-61,60%	-86,68%	#¡VALOR!
A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	100%	-28,89%	-49,98%	-63,02%	-60,75%
B) Pasivo no corriente	100%	-20,31%	-28,62%	10,62%	-59,72%
I Provisiones a largo plazo	100%	27,16%	3046,57%	1718,51%	772,24%
4. Otras provisiones	100%	27,16%	3046,57%	1718,51%	772,24%
II Deudas a largo plazo	100%	-16,92%	-28,67%	24,88%	-62,27%
5. Otros pasivos financieros	100%	-16,92%	-28,67%	24,88%	-62,27%
IV Pasivos por impuesto diferido	100%	-30,61%	-75,34%	-89,06%	-63,60%
V Periodificaciones a largo plazo	100%	-38,24%	-73,53%	-47,23%	-60,95%
C) Pasivo corriente	100%	1,40%	-4,93%	-19,41%	3,54%
II Provisiones a corto plazo	100%	-84,63%	-44,42%	-10,04%	2,15%
2. Otras provisiones	100%	-84,63%	-44,42%	-10,04%	2,15%
III Deudas a corto plazo	100%	3,67%	686,50%	2,30%	322,58%
5. Otros pasivos financieros	100%	3,67%	686,50%	2,30%	322,58%
IV Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	100%	1,85%	-24,63%	14,72%	38,45%
V Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	100%	1,82%	-6,02%	-31,68%	-12,39%
I. Proveedores	100%	5,28%	3,33%	-23,03%	1,86%
b) Proveedores a corto plazo	100%	5,28%	3,33%	-23,03%	1,86%
2. Proveedores, empresas del grupo y asociadas	100%	-49,89%	6,85%	6,43%	33,34%
3. Acreedores varios	100%	-0,74%	-28,04%	-56,91%	-51,89%
4. Personal (remuneraciones pendientes de pago)	100%	12,78%	-26,40%	-75,35%	-66,98%
5. Pasivos por impuesto corriente	100%	-82,37%	-100,00%	-100,00%	-100,00%
6. Otras deudas con las Adm. Públicas	100%	5,92%	-7,52%	9,58%	22,19%
VI Periodificaciones a corto plazo	100%	34,61%	65,06%	-53,42%	-54,84%
Total patrimonio neto y pasivo (A+B+C)	100%	-0,56%	-3,46%	-10,82%	2,91%

3. Cuenta de Pérdidas y Ganancias de Renault España S.A. (en miles de euros)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	MIL EUROS	MIL EUROS	MIL EUROS	MIL EUROS	MIL EUROS
A) Operaciones continuadas					
1. Importe neto de la cifra de negocios	7.575.770	7.594.373	6.218.955	5.156.591	6.092.664
a) Ventas	7.535.151	7.532.848	6.135.842	5.069.250	5.983.411
b) Prestaciones de servicios	40.619	61.525	83.113	87.341	109.253
2. Variación de existencias de productos terminados y en curso de fabricación	3.883	852	-3.651	-8.043	16.419
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	34.831	28.037	21.528	20.674	30.343
4. Aprovisionamientos	-6.384.943	-6.399.543	-5.184.017	-4.175.817	-5.094.967
b) Consumo de materias primas y otras materias consumibles	-6.378.947	-6.380.560	-5.172.061	-4.161.178	-5.089.534
c) Trabajos realizados por otras empresas	-4.249	-15.845	-13.296	-15.973	-4.611
d) Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos	-1.747	-3.138	1.340	1.334	-822
5. Otros ingresos de explotación	46.200	54.631	57.983	34.439	40.421
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	44.812	50.196	40.106	30.965	36.384
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	1.388	4.435	17.877	3.474	4.037
6. Gastos de personal	-503.590	-507.225	-460.310	-406.813	-433.873
a) Sueldos, salarios y asimilados	-375.941	-374.604	-323.446	-277.539	-312.641
b) Cargas sociales	-127.649	-132.621	-136.864	-129.274	-121.232
7. Otros gastos de explotación	-389.961	-385.732	-337.728	-270.675	-300.547
a) Servicios exteriores	-376.645	-373.972	-326.984	-256.882	-275.916
b) Tributos	-12.460	-9.838	-9.252	-9.071	-10.508
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	n.d.	n.d.	n.d.	-2.750	-11.353
d) Otros gastos de gestión corriente	-856	-1.922	-1.492	-1.972	-2.770
8. Amortización del inmovilizado	-242.276	-268.716	-313.630	-303.160	-290.287
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	12.215	9.453	7.135	4.259	2.806
10. Excesos de provisiones	n.d.	n.d.	n.d.	538	n.d.
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-2.261	-5.298	-15.478	-8.671	-10.739
b) Resultados por enajenaciones y otras	-2.261	-5.298	-15.478	-8.671	-10.739
A1) Resultado de explotación (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10 + 11 + 12 + 13)	149.868	120.832	-9.213	43.322	52.240

14. Ingresos financieros	20.325	22.960	54.310	1.959	32.353
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	20.004	22.662	53.853	1.487	32.009
a) En empresas del grupo y asociadas	20.004	22.662	53.853	1.487	32.009
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	321	298	457	472	344
a) De empresas del grupo y asociadas	293	191	333	345	317
b) De terceros	28	107	124	127	27
15. Gastos financieros	-5.958	-4.692	-7.277	-7.639	-9.161
a) Por deudas con empresas del grupo y asociadas	-3	-144	-1.537	-3.663	-6.136
b) Por deudas con terceros	-5.955	-4.548	-5.740	-3.976	-3.025
17. Diferencias de cambio	-1.022	-1.152	609	-1.204	722
A2) Resultado financiero (14 + 15 + 16 + 17 + 18 + 19)	13.345	17.116	47.642	-6.884	23.914
A3) Resultado antes de impuestos (A1 + A2)	163.213	137.948	38.429	36.438	76.154
20. Impuestos sobre beneficios	-33.396	-27.585	11.416	-19.152	-2.918
A4) Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas (A3 + 19)	129.817	110.363	49.845	17.286	73.236
B) Operaciones interrumpidas					
A5) Resultado del ejercicio (A4 + 20)	129.817	110.363	49.845	17.286	73.236

4. Estado de Flujos de Efectivo Cuenta de Pérdidas y Ganancias de Renault España S.A. (en miles de euros)

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO RENAULT ESPAÑA SA (millones de euros)	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018
A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación	239.452	31.280	214.143	427.584	267.808
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	76.154	36.438	38.429	137.948	163.213
2. Ajustes del resultado	276.109	316.834	290.921	237.572	228.017
a) Amortización del inmovilizado (+)	290.287	303.160	313.630	268.716	242.276
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	822	5.493	3.598	3.138	1.747
c) Variación de provisiones (+/-)	-1.690	-275	14.997	-10.184	8.993
d) Imputación de subvenciones (-)	-2.806	-4.259	-7.135	-9.453	-12.215
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	10.739	3.773	11.880	5.298	2.261
f) Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)	0	0	0	0	0
g) Ingresos financieros (-)	-32.353	-1.959	-53.853	-22.960	-20.325
h) Gastos financieros (+)	9.161	7.639	7.277	4.692	5.958
i) Diferencias de cambio (+/-)	-722	1.204	-609	1.152	1.022
j) Variación de valor razonable en instrumentos financieros (+/-)	0	0	0	0	0
k) Otros ingresos y gastos (-/+)	2.671	2.058	1.136	-2.827	-1.700
3. Cambios en el capital corriente	-128.825	-308.555	-158.196	77.485	-121.065
a) Existencias (+/-)	-45.680	6.614	16.266	18.201	-30.873
b) Deudores y otras cuentas para cobrar (+/-)	-380.519	185.144	86.499	21.405	17.493
c) Otros activos corrientes (+/-)	0	-77.957	-135.711	-1.768	-351
d) Acreedores y otras cuentas para pagar (+/-)	297.374	-422.356	-125.250	39.647	-107.334
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	0	0	0	0	0
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	0	0	0	0	0
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	16.014	-13.437	42.989	-25.421	-2.357
a) Pagos de intereses (-)	-9.161	-7.639	-7.277	-4.692	-5.958
b) Cobros de dividendos (+)	32.353	1.959	53.853	22.960	20.325
c) Cobros de intereses (+)	0	0	0	0	0
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)	-7.178	-7.757	-3.587	-42.934	-16.967
e) Otros pagos (cobros) (-/+)	0	0	0	-755	243
5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación (1 + 2 + 3 + 4)	239.452	31.280	214.143	427.584	267.808
B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión	-349.375	-164.346	-185.860	-297.889	-64.622
6. Pagos por inversiones (-)	-361.273	-212.608	-415.240	-491.399	-596.956
a) Empresas del grupo y asociadas	0	0	0	0	0
b) Inmovilizado intangible	0	0	0	0	-305
c) Inmovilizado material	-361.273	-212.608	-411.107	-490.544	-596.651
d) Inversiones inmobiliarias	0	0	0	0	0
e) Otros activos financieros	0	0	-4.133	-855	0

f) Activos no corrientes mantenidos para venta	0	0	0	0	0
g) Unidad de negocio	0	0	0	0	0
h) Otros activos	0	0	0	0	0
7. Cobros por desinversiones (+)	11.898	48.262	229.380	193.510	532.334
a) Empresas del grupo y asociadas	1.918	42.203	227.191	190.354	527.825
b) Inmovilizado intangible	0	0	0	0	0
c) Inmovilizado material	8.596	2.560	2.189	3.156	2.968
d) Inversiones inmobiliarias	0	0	0	0	0
e) Otros activos financieros	1.384	3.499	0	0	1.541
f) Activos no corrientes mantenidos para venta	0	0	0	0	0
g) Unidad de negocio	0	0	0	0	0
h) Otros activos	0	0	0	0	0
8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión (6 + 7)	-349.375	-164.346	-185.860	-297.889	-64.622
C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación	110.381	134.430	-28.915	-133.689	-207.715
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	0	0	0	0	831
a) Emisión de instrumentos de patrimonio (+)	0	0	0	0	0
b) Amortización de instrumentos de patrimonio (-)	0	0	0	0	0
c) Adquisición de instrumentos de patrimonio propio (-)	0	0	0	0	0
d) Enajenación de instrumentos de patrimonio propio (+)	0	0	0	0	0
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	0	0	0	0	831
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	110.381	134.430	-28.915	-3.872	-94.898
a) Emisión	128.681	213.358	114.691	10.037	0
1. Obligaciones y otros valores negociables (+)	0	0	0	0	0
2. Deudas con entidades de crédito (+)	0	0	0	0	0
3. Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)	128.681	213.358	0	10.037	0
4. Deudas con características especiales (+)	0	0	0	0	0
5. Otras deudas (+)	0	0	114.691	0	0
b) Devolución y amortización de	-18.300	-78.928	-143.606	-13.909	-94.898
1. Obligaciones y otros valores negociables (-)	0	0	0	0	0
2. Deudas con entidades de crédito (-)	0	0	0	0	0
3. Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)	0	0	-143.606	0	-79.412
4. Deudas con características especiales (-)	0	0	0	0	0
5. Otras deudas (-)	-18.300	-78.928	0	-13.909	-15.486
11. Pagos por dividendos y remuneraciones de otros inst. patrim.	0	0	0	-129.817	-113.648
a) Dividendos (-)	0	0	0	-129.817	-113.648
b) Remuneración de otros instrumentos de patrimonio (-)	0	0	0	0	0
12. Flujos de efectivo de las actividades de financiación (9+10 +11)	110.381	134.430	-28.915	-133.689	-207.715
D) Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	722	-1.204	609	-1.152	-1.022
E) Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes (5+8+12+D)	1.180	160	-23	-5.146	-5.551
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	534	374	397	5.543	11.094
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	1.714	534	374	397	5.543

