

Universidad de Oviedo



Centro Internacional de Postgrado

Máster en Sistemas de Información y Análisis Contable, SIAC

CURSO ACADÉMICO 2013/2014

Trabajo Fin de Máster

**ANALISIS COMPARATIVO DE DOS FABRICAS DE
AUTOMOVILES A PARTIR DE SUS CUENTAS
ANUALES.
LA CONTABILIDAD DE GESTION EN EL SECTOR DE
FABRICACION DE VEHICULOS**

Guillermo Fernández Antuña

Oviedo, Junio 2014



**ANÁLISIS COMPARATIVO DE DOS FABRICAS DE AUTOMOVILES A PARTIR DE
SUS CUENTAS ANUALES.
LA CONTABILIDAD DE GESTION EN EL SECTOR DE FABRICACION DE
VEHICULOS**

INDICE

INDICE DE TABLAS.....	3
INDICE DE ILUSTRACIONES	4
1. INTRODUCCIÓN	5
2. EL SECTOR DE LAS EMPRESAS DE FABRICACIÓN DE AUTOMÓVILES.....	6
2.1 SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR EN ESPAÑA	7
2.2 VOLKSWAGEN NAVARRA	10
2.3 SEAT MARTORELL.....	11
3. ANÁLISIS COMPARATIVO: CUENTAS ANUALES DE VOLKSWAGEN NAVARRA Y SEAT	13
3.1 COMPARACIÓN DE LOS BALANCES DE SITUACIÓN	14
3.1.1 ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES PARTIDAS DE ACTIVO	17
3.1.2 ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES PARTIDAS DE PASIVO	18
3.1.3 ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DEL BALANCE.....	20
3.2 COMPARACIÓN DE CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	22
3.3 ANÁLISIS DE RATIOS	24
3.3.1 EFICACIA Y PRODUCTIVIDAD	24
3.3.2 SOLVENCIA	26
3.3.3 RENTABILIDAD.....	28
3.3.4 PERIODO MEDIO DE MADURACION.....	29
4. EXCESO DE CAPACIDAD Y UMBRAL DE RENTABILIDAD	31
5. LA CONTABILIDAD DE GESTIÓN EN EL SECTOR DE FABRICACIÓN DE VEHICULOS.....	34
5.1 INTRODUCCION.....	34
5.2 PROCESOS DE CÁLCULO Y ASIGNACION DE COSTES	35
5.2.1 METODOS DE ASIGNACION DE COSTES	35
5.2.2 CALCULO DE COSTES	36
5.2.3 COMPONENTES DEL COSTE.....	37
5.2.4 PROCESO DE ASIGNACION DE COSTES.....	38
6. CONCLUSIONES	41
7. BIBLIOGRAFÍA	44



INDICE DE TABLAS

TABLA 1. PRINCIPALES GRUPOS EMPRESARIALES DEL SECTOR CON SUS MARCAS MÁS REPRESENTATIVAS. FUENTE: INTERNATIONAL ORGANIZATION OF MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS (WWW.OICA.NET)	6
TABLA 2. COSTE DE LA MANO DE OBRA DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN EUROPA (€/H). FUENTE: VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE (2011)	8
TABLA 3. RANKING DE PAÍSES POR PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR. FUENTE: INTERNATIONAL ORGANIZATION OF MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS (OICA)	8
TABLA 4. MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS A MOTOR EN ESPAÑA. FUENTE: DIRECCIÓN GENERAL DE TRAFICO	9
TABLA 5. PRODUCCIÓN – VENTAS. VOLKSWAGEN NAVARRA S.A. FUENTE: INFORME ANUAL 2012 (VOLKSWAGEN).....	10
TABLA 6. NÚMERO DE TRABAJADORES. VOLKSWAGEN NAVARRA S.A. FUENTE: INFORME ANUAL 2012 (VOLKSWAGEN)	11
TABLA 7. PRODUCCIÓN – VENTAS SEAT MARTORELL. FUENTE: INFORME ANUAL 2012 (SEAT)	12
TABLA 8. NÚMERO DE TRABAJADORES. SEAT MARTORELL. FUENTE: INFORME ANUAL 2012 (SEAT)	12
TABLA 9. BALANCE DE SITUACIÓN. SEAT Y VOLKSWAGEN NAVARRA. FUENTE: SABI	14
TABLA 10. BALANCE DE SITUACIÓN. PORCENTAJES VERTICALES. SEAT Y VOLKSWAGEN NAVARRA. FUENTE: SABI.....	15
TABLA 11. BALANCE DE SITUACIÓN. PORCENTAJES HORIZONTALES. SEAT Y VOLKSWAGEN NAVARRA. FUENTE: SABI	16
TABLA 12. ESTRUCTURA DEL BALANCE. SEAT Y VOLKSWAGEN NAVARRA (2008-2012).	21
TABLA 13. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS. SEAT. FUENTE: SABI	22
TABLA 14. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS. VOLKSWAGEN NAVARRA. FUENTE: SABI	23
TABLA 15. INDICADORES EFICACIA Y PRODUCTIVIDAD. SEAT. ELABORACIÓN PROPIA. DATOS: SABI Y MEMORIA SEAT (2012)	24
TABLA 16. INDICADORES EFICACIA Y PRODUCTIVIDAD. VOLKSWAGEN NAVARRA. ELABORACIÓN PROPIA. DATOS: SABI Y MEMORIA VOLKSWAGEN NAVARRA (2012).....	25
TABLA 17. INDICADORES SOLVENCIA. SEAT. ELABORACIÓN PROPIA. DATOS: SABI Y MEMORIA SEAT (2012).....	26
TABLA 18. INDICADORES SOLVENCIA. VOLKSWAGEN NAVARRA. ELABORACIÓN PROPIA. DATOS: SABI Y MEMORIA VOLKSWAGEN NAVARRA (2012)	26
TABLA 19. INDICADORES RENTABILIDAD. SEAT. ELABORACIÓN PROPIA. DATOS: SABI Y MEMORIA SEAT (2012)	28
TABLA 20. INDICADORES RENTABILIDAD. VOLKSWAGEN NAVARRA. ELABORACIÓN PROPIA. DATOS: SABI Y MEMORIA VOLKSWAGEN NAVARRA (2012).....	28
TABLA 21. PERIODOS MEDIOS DE MADURACIÓN. VOLKSWAGEN NAVARRA Y SEAT. ELABORACIÓN PROPIA. DATOS: SABI Y MEMORIA VOLKSWAGEN NAVARRA Y SEAT (2012)	29



INDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1. PRINCIPALES CENTROS PRODUCTIVOS DE FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA. FUENTE: ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES (ANFAC).....	9
ILUSTRACIÓN 2. VISTA AÉREA. PLANTA DE VOLKSWAGEN EN NAVARRA.....	10
ILUSTRACIÓN 3. VISTA AÉREA. FÁBRICA DE SEAT MARTORELL.....	11
ILUSTRACIÓN 4. REPRESENTACIÓN GRÁFICA DEL PERIODO MEDIO DE MADURACIÓN	30
ILUSTRACIÓN 5. UMBRAL DE RENTABILIDAD EN VOLKSWAGEN NAVARRA EN EL EJERCICIO 2012 A PARTIR DE UNAS HIPÓTESIS DE TRABAJO. ELABORACIÓN PROPIA.....	33
ILUSTRACIÓN 6. CONTABILIDAD DE GESTIÓN. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA. FUENTE: LA CONTABILIDAD DE GESTIÓN EN LAS EMPRESAS DE FABRICACIÓN DE AUTOMÓVILES. DOCUMENTO Nº28. SERIE CONTABILIDAD DE GESTIÓN. AECA	34
ILUSTRACIÓN 7. COSTE COMPLETO INDUSTRIAL. FUENTE: LA CONTABILIDAD DE GESTIÓN EN LAS EMPRESAS DE FABRICACIÓN DE AUTOMÓVILES. DOCUMENTO Nº28. SERIE CONTABILIDAD DE GESTIÓN. AECA	35
ILUSTRACIÓN 8. COSTE VARIABLE. FUENTE: LA CONTABILIDAD DE GESTIÓN EN LAS EMPRESAS DE FABRICACIÓN DE AUTOMÓVILES. DOCUMENTO Nº28. SERIE CONTABILIDAD DE GESTIÓN. AECA	36
ILUSTRACIÓN 9. PROCESO DE PRODUCCIÓN. FUENTE: LA CONTABILIDAD DE GESTIÓN EN LAS EMPRESAS DE FABRICACIÓN DE AUTOMÓVILES. DOCUMENTO Nº28. SERIE CONTABILIDAD DE GESTIÓN. AECA	39
ILUSTRACIÓN 10. CENTROS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS AL PROCESO PRODUCTIVO. FUENTE: LA CONTABILIDAD DE GESTIÓN EN LAS EMPRESAS DE FABRICACIÓN DE AUTOMÓVILES. DOCUMENTO Nº28. SERIE CONTABILIDAD DE GESTIÓN. AECA	39



1. INTRODUCCIÓN

El sector del automóvil lleva casi un siglo en continua transformación. La constante búsqueda por mejorar su producto conlleva para los fabricantes importantes inversiones en I+D. Los avances en diseño, seguridad, confort, consumo o la búsqueda de energías alternativas menos nocivas para el medioambiente son los pilares sobre los que desarrollan la evolución de sus modelos. Hablamos de un mercado hipercompetitivo, donde las marcas más relevantes quieren situar sus vehículos a la vanguardia, y que requiere de continuas inversiones en publicidad. Los principales fabricantes tienen plantas diseminadas por todo el mundo para atender una demanda desigual y muy sensible a los vaivenes del mercado.

En este escenario las empresas tienen que buscar la rentabilidad. Y se hace esencial la Contabilidad de Gestión. Como herramienta que dota a las organizaciones de la capacidad necesaria para detectar y analizar variaciones en un entorno profundamente cambiante como es el que estamos estudiando, y les permite introducir las medidas correctoras adecuadas en el menor tiempo posible. Se hace preciso destacar que gran parte del desarrollo de la actual Contabilidad de Gestión se ha iniciado en este sector.

El presente trabajo tiene como objetivo poner énfasis en las particularidades propias del sector y su evolución en el periodo 2008-2012, marcado por una profunda crisis económica y financiera. Expondremos primeramente las características más importantes del sector tanto a nivel mundial como en el mercado español, indicando su situación actual y sus rasgos distintivos. En los siguientes bloques centraremos el estudio en el análisis de dos fábricas ubicadas en España y pertenecientes al Grupo Volkswagen, como son Volkswagen Navarra y Seat Martorell, que poseen características diferentes y que han evolucionado con suerte desigual. Examinaremos sus balances, cuentas de resultados y ratios más significativos y trataremos de evaluar las razones por las cuales obtienen resultados tan dispares.

En una primera aproximación a las conclusiones desarrolladas en el bloque 6 cabe reseñar que existen varios factores que entendemos desencadenantes de los diferentes resultados obtenidos por ambas factorías. El único producto desarrollado por Volkswagen Navarra tiene una fuerte demanda en el mercado mundial con un alto índice de exportaciones y la incidencia de la crisis sobre sus ventas ha sido moderada.

Por el contrario de la fábrica de Seat Martorell salen cada día una amplia variedad de modelos para abarcar todos los segmentos del mercado, y las ventas de muchos de ellos han caído con fuerza consecuencia de la crisis. Seat, aunque ha aumentado sus exportaciones en los últimos años, sigue dependiendo en gran medida del mercado español, donde los efectos de la crisis han sido más significativos que en otros mercados. Consecuencia de lo expresado anteriormente, Seat tiene un problema aparejado al exceso de capacidad en su cadena de producción que en gran medida es responsable de sus resultados negativos. La caída de precios de fabricantes con mejor imagen de marca y la entrada de nuevos competidores asiáticos han agravado un problema que ya venía arrastrando incluso antes de la recesión.

Por último hemos expuesto brevemente como debe ser el sistema de costes de una planta de fabricación de vehículos para proporcionar a sus responsables una información adecuada, que les permita emitir juicios de valor y adoptar decisiones con el menor riesgo posible.

2. EL SECTOR DE LAS EMPRESAS DE FABRICACIÓN DE AUTOMÓVILES¹

El sector de la fabricación de automóviles es una industria que debe ser considerada como la más influyente del mundo en términos de impacto económico. Sus niveles de producción, de empleo o su capacidad para generar riqueza convierten a este sector en un pilar fundamental para la economía de cada uno de los países productores. Tiene un fuerte efecto multiplicador y una gran capacidad de arrastre económico con respecto a otros sectores productivos, permitiendo un crecimiento económico directo, indirecto e inducido.

La industria del automóvil es una de las más sofisticadas y tecnológicamente más avanzadas, principalmente en cuanto a técnicas y procedimientos de producción. Determinados procesos como la producción sincronizada o “just in time” o los modernos conceptos de compras supusieron en su momento una importante mejora en la productividad y en la reducción de costes, incrementando la competitividad de las empresas y siendo posteriormente aplicados con éxito en otros sectores.

Aunque el número de vehículos por hogar haya aumentado en las últimas décadas, el mercado de vehículos particulares está saturado y se han reducido notablemente los márgenes de rentabilidad de las empresas. El sector ha experimentado cambios sustanciales, derivados de un intenso proceso de fusiones y alianzas entre los fabricantes, lo que les ha permitido beneficiarse de economías de escala, de gama o alcance. Como resultado del proceso anterior actualmente existen 10 grupos empresariales que acaparan la mayor parte de las ventas en el mercado mundial de automóviles.

PRINCIPALES GRUPOS EMPRESARIALES DEL SECTOR

General Motors	Fiat	Renault	Ford	Toyota	Hyundai	Volkswagen	Daimler	BMW	PSA
Opel	Fiat	Renault	Ford	Toyota	Hyundai	Volkswagen	Mercedes	BMW	Citroen
Daewoo	Ferrari	Nissan	Mazda	Lexus	Kia	Seat	Smart	Mini	Peugeot
Isuzu	Maserati	Samsung		Dahiatu		Skoda		Roll Royce	
Chevrolet	Chrysler	Dacia				Audi			
	Lancia					Porsche			
	Alfa Romeo					Bugatti			
						Bentley			
						Lamborghini			

Tabla 1. Principales grupos empresariales del sector con sus marcas más representativas. Fuente: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (www.oica.net)

El control de costes es el instrumento más importante que poseen estas empresas para afrontar los cambios que actualmente se están produciendo, tanto en el ámbito competitivo como en el productivo. Las elevadas y continuas inversiones en I+D con el objetivo de conseguir coches más eficientes y seguros, el incremento de los precios de los insumos, la aparición de nuevos competidores y las intensas y constantes campañas de comunicación hacen necesario un análisis exhaustivo de los costes de fabricación.

¹ Fuentes:

- El sector del automóvil en España. Boletín Económico Financiero Cajamar. Suplemento 26. Abril 2006.
- Estudio prospectivo. El Sector de Automoción en España. Ministerio de Trabajo e Inmigración. Año 2011.
- Temas candentes de la industria del automóvil en España. Acelerar el cambio para garantizar el futuro. PricewaterhouseCoopers. Año 2013.



El sector del automóvil posee una serie de características que lo hacen afrontar problemáticas particulares y singulares:

- Es un mercado hipercompetitivo donde un pequeño número de grupos empresariales determina la oferta, la innovación y el diseño.
- Requiere una continua inversión en I+D+i para no perder las ventajas competitivas, dado que el mercado demanda continuamente nuevas prestaciones e innovaciones, a nivel de confort, seguridad, consumo y medioambiente.
- Es uno de los sectores donde las cuantías invertidas en publicidad son más elevadas.
- Hablamos de una de las industrias más robotizadas del mundo.
- Genera una gran industria auxiliar y de componentes.
- Es un mercado prácticamente inaccesible a nuevos competidores debido a las elevadas barreras de entrada y de salida.
- Posee un gran impacto medioambiental.
- Es un sector extremadamente sensible a los ciclos económicos.

Podemos determinar, a la vista de los puntos expuestos anteriormente, que el sector de la fabricación de automóviles es un mercado especialmente concentrado, inestable y altamente competitivo.

2.1 SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR EN ESPAÑA²

La creación de las plantas de montaje de automóviles supuso un importante avance para la economía española y para su tejido industrial. Entre otras razones por su capacidad de implicar a otras industrias y por su efecto sobre la distribución y otras actividades del sector servicios. Cuando se constituyó en nuestro país la primera planta de montaje de automóviles (Seat, 1950) el tejido industrial español era muy limitado: bajo nivel de motorización, escasa industrialización, inexistente industria auxiliar y baja cualificación del capital humano. Nuestra única ventaja eran los reducidos costes laborales y la proximidad a un mercado tan importante a nivel de ventas como es el europeo.

Desde ese momento hasta la actualidad España ha sabido evolucionar tanto el ámbito laboral como en el industrial. Ya no es un país con bajos costes laborales, y sin embargo los grandes fabricantes siguen apostando por sus factorías situadas en España para el desarrollo y fabricación de sus nuevos modelos. Las razones son varias pero básicamente se podrían resumir en productividad, flexibilidad laboral, cualificación y una potente industria auxiliar.

² Fuentes:

- El sector del automóvil en España. Boletín Económico Financiero Cajamar. Suplemento 26. Abril 2006.
- Presentaciones Sectoriales. Sector Automoción. Ministerio de Industria, Energía y Turismo. Mayo 2013.
- Estudio prospectivo. El Sector de Automoción en España. Ministerio de Trabajo e Inmigración. Año 2011.
- Temas candentes de la industria del automóvil en España. Acelerar el cambio para garantizar el futuro. PricewaterhouseCoopers. Año 2013.

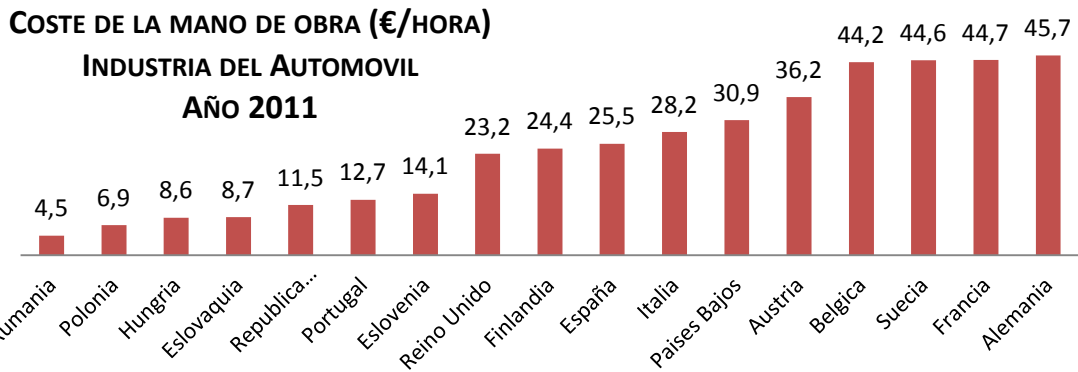


Tabla 2. Coste de la mano de obra de la industria del automóvil en Europa (€/h). Fuente: Verband der Automobilindustrie (2011)

El sector ha generado en España una gran industria de fabricación de equipos y componentes en el que se ven implicadas un amplio número de industrias como siderurgia, electrónica, textil, industria del plástico, industria del cristal e industria química. Este proceso de externalización de servicios ha hecho que los fabricantes de automóviles se constituyan básicamente como ensambladores de vehículos y hayan concentrado su actividad en tareas de ingeniería y diseño.

La automoción debe ser considerada actualmente una parte fundamental de la industria española. No en vano representa un 10% de nuestro PIB y emplea al 9% de la población activa. Ha sido la última ficha que empezó a decaer en España con el estallido de la burbuja inmobiliaria sobre el sector financiero. Es importante reseñar que el coche es, tras la vivienda, la segunda mayor inversión de la mayoría de familias.

PRODUCCIÓN POR PAÍSES DE VEHÍCULOS A MOTOR. AÑO 2012

1	China	19.271.808	7	Brasil	3.342.617
2	ES UU	10.328.884	8	México	3.001.974
3	Japón	9.942.711	9	Tailandia	2.483.043
4	Alemania	5.649.269	10	Canadá	2.463.732
5	Corea del Sur	4.557.738	11	Rusia	2.231.737
6	India	4.145.194	12	ESPAÑA	1.979.179

Tabla 3. Ranking de países por producción de vehículos a motor. Fuente: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA)

Según datos del año 2012, España es una potencia en el sector de fabricación de automóviles: es el primer país productor europeo de vehículos industriales y el segundo a nivel global, detrás de Alemania, y ocupa el duodécimo puesto mundial. En la última década ha descendido desde el quinto puesto que ocupaba en el año 2000, en buena medida debido al empuje de los países emergentes y el fuerte descenso de la demanda interna, producto de la larga crisis económica que afecta a nuestra economía.

Existen 17 centros productivos en España, muchos de ellos muy bien posicionados en varias clasificaciones de productividad realizadas a nivel internacional

por instituciones independientes, como EIU, World Market Research o Harbour Report, así como en otros estudios realizados por consultoras especializadas. Otras plantas españolas son referencia interna en su grupo en cuanto a productividad y rentabilidad.

CENTROS PRODUCTIVOS DE FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA



Ilustración 1.
Principales centros productivos de fabricación de vehículos en España. Fuente: Asociación Española de fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)

La industria española del motor ha experimentado un crecimiento ininterrumpido desde el año 1993 hasta el año 2008, donde la caída de ventas fue de un 29%. Actualmente en el sector subyace una importante crisis estructural, que es generalizada en los principales países productores. En los próximos años la industria del automóvil deberá ser capaz de interpretar un mercado marcado por unos márgenes cada vez más reducidos debido a una cartera de productos crecientemente compleja y diversa. La presión para adaptar la producción, la logística, los vehículos y el I+D a unas exigencias medioambientales cada vez más restrictivas condicionará de manera muy importante la toma de decisiones por parte de las empresas del sector.

MATRICULACIONES DE VEHICULOS EN ESPAÑA Periodo 2008-2012

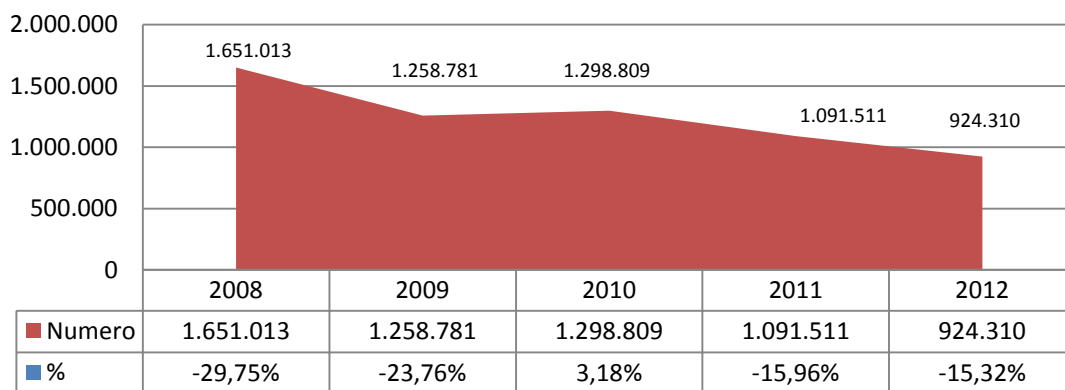


Tabla 4. Matriculaciones de vehículos a motor en España. Fuente: Dirección General de Trafico

2.2 VOLKSWAGEN NAVARRA³



Ilustración 2. Vista aérea. Planta de Volkswagen en Navarra

Volkswagen Navarra es una de las 105 plantas de producción del Grupo Volkswagen y la fábrica líder en la fabricación del Volkswagen Polo, conocido también como Polo “A05” o Polo de 5ª generación. La planta con sede en Pamplona y fundada en 1965 produce en exclusiva este modelo en sus 4 variantes: Polo, Polo BlueMotion, Polo 3 puertas y Polo GTI.

En la actualidad trabajan en Volkswagen Navarra, S.A. más de 4.300 personas. La capacidad técnica de esta empresa es de 1.400 coches/día y su producción se comercializa en más de 75 países distribuidos por todo el mundo.

PRODUCCIÓN - VENTAS

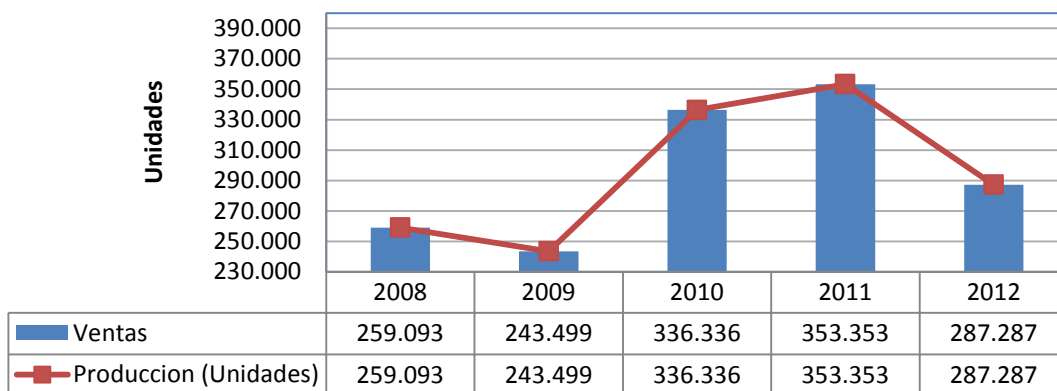


Tabla 5. Producción – Ventas. Volkswagen Navarra S.A. Fuente: Informe Anual 2012 (Volkswagen)

³ Fuentes:

- www.vw-navarra.es
- www.volkswagen.es
- Informe Anual 2012. Volkswagen Navarra S.A.

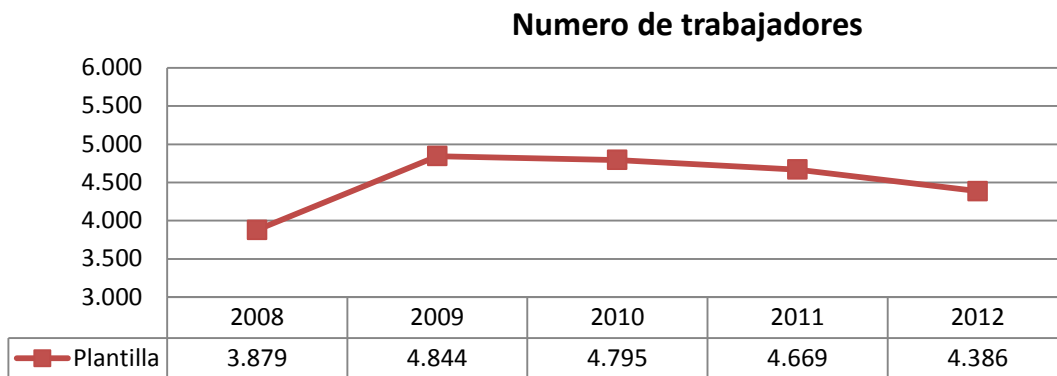


Tabla 6. Número de trabajadores. Volkswagen Navarra S.A. Fuente: Informe Anual 2012 (Volkswagen)

Volkswagen Navarra ha elevado su productividad con respecto al ejercicio 2008, así como el número de trabajadores, con todos sus vehículos vendidos incluso antes de finalizar su fabricación. Algo realmente complejo en un sector con caídas generalizadas en las ventas y donde las plantas reducen sus niveles de producción. El elevado porcentaje de exportaciones y la fortaleza de su producto son dos de las razones que explican éstos datos.

2.3 SEAT MARTORELL⁴



Ilustración 3. Vista aérea. Fábrica de Seat Martorell

La fábrica de Martorell, situada a 30 kilómetros de Barcelona, fue inaugurada en 1993 por el rey Juan Carlos I y es una de las más modernas de Europa. Tiene una superficie de más de 2.800.000 metros cuadrados, de los que 260.000 corresponden a zonas verdes. En sus 13 edificios trabajan más de 11.000 personas, divididas en turnos de mañana, tarde y noche.

⁴ Fuentes:

- www.seat.es
- www.museoseat.com
- Informe Anual 2012. Seat S.A.

La producción de la fábrica se distribuye para su venta, por carretera, mar y ferrocarril, a 72 países. La planta produce aproximadamente un coche cada 40 segundos. Ha sido premiada como una de las más eficientes de Europa por la calidad y la precisión de sus procesos productivos.

La planta dispone para realizar su trabajo de más de 2.400 robots, lo que les permite construir hasta 10 tipos de carrocerías diferentes sobre cuatro plataformas. Sus líneas de montaje ofrecen una gran versatilidad de producción. Una complicación adicional que añade valor a su competitividad. Martorell produce para Seat y también para otras marcas del Grupo Volkswagen. En el periodo 1995-2003 fabricó cuatro modelos de la gama VW Polo y Caddy y, en 2011, inició la producción del Audi Q3, el primer coche Premium fabricado en España. Además del vehículo antes mencionado actualmente se producen en la fábrica los siguientes modelos de Seat: Ibiza y Altea, cada uno en sus 3 versiones disponibles y León y Exeo, en sus dos variantes.

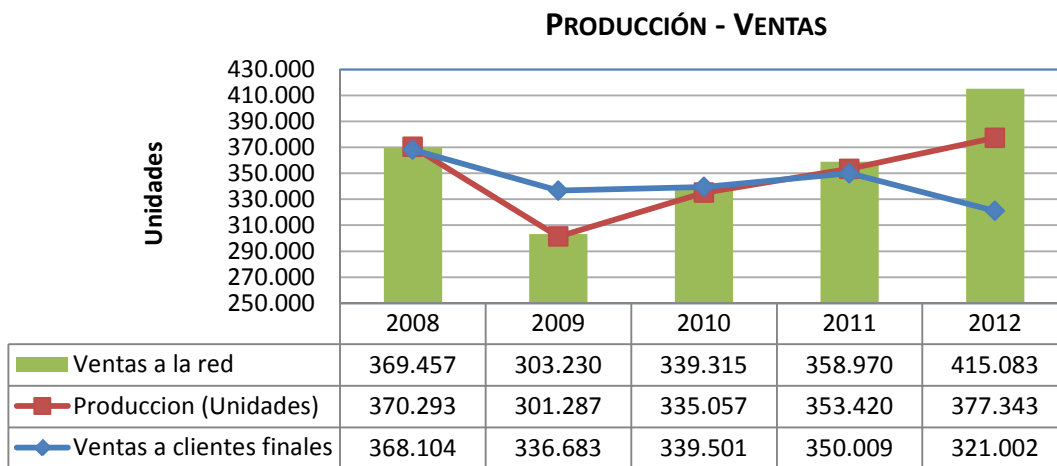


Tabla 7. Producción – Ventas Seat Martorell. Fuente: Informe Anual 2012 (Seat)

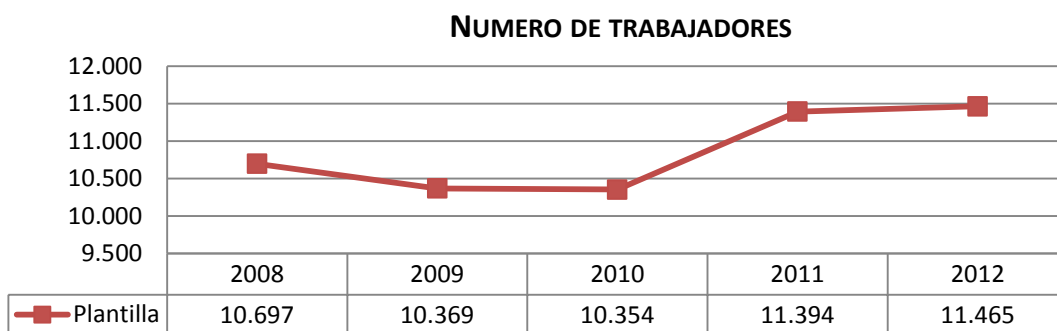


Tabla 8. Número de trabajadores. Seat Martorell. Fuente: Informe Anual 2012 (Seat)

La fábrica destaca por la aplicación del concepto “just in time”, un método de aprovisionamiento de material en la cadena de montaje del que Seat fue pionera en España, ya que cuenta con un completo parque industrial de proveedores junto a sus instalaciones. El “just in time” es una política de mantenimiento de inventarios al mínimo nivel, donde los suministradores entregan los materiales en el momento necesario para completar el proceso productivo.



La fábrica de Martorell se encuentra en una posición intermedia en términos de coste de producción, siendo menores que los de las fábricas alemanas del norte de Europa pero mayores que los de las plantas situadas en Europa Central.

La planta ha disminuido su producción como consecuencia de la caída de sus ventas. Sólo el encargo por parte del Grupo Volkswagen para la fabricación de más de 100.000 unidades del modelo Audi Q3 en el año 2011 ha logrado frenar esta caída. No obstante sigue sin alcanzar unos niveles de producción óptimos y sus resultados son negativos.

3. ANÁLISIS COMPARATIVO: CUENTAS ANUALES DE VOLKSWAGEN NAVARRA Y SEAT⁵

Al objeto de realizar el análisis comparativo de las Cuentas Anuales de ambas empresas hemos representado en las tablas siguientes los Balances de Situación y la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de los últimos 5 ejercicios de ambas factorías, así como sus porcentajes tanto verticales como horizontales.

Con el análisis vertical hemos calculado el peso proporcional porcentual de cada una de las partidas que componen la estructura económica y financiera del balance. Con ello pretendemos determinar si ambas fábricas poseen una distribución equitativa de sus activos y de acuerdo a sus necesidades financieras y operativas.

En cambio el análisis horizontal representa la variación porcentual que ha experimentado cada una de las partidas que componen el balance sobre el periodo inmediatamente anterior. Con todos estos datos analizaremos el comportamiento de las fábricas en dicho periodo. Evaluaremos si sus diferentes particularidades tienen reflejo en la cuenta de resultados y en el balance y representaremos gráficamente su estructura.

Por último hemos calculado los periodos medios de maduración y ratios más representativos y comentado brevemente los resultados obtenidos, tratando de analizar el estado de ambas factorías en relación a los niveles óptimos definidos para ellas.

⁵ Fuentes:

- Base de datos SABI.
- Informe Anual 2012. Seat S.A.
- Informe Anual 2012. Volkswagen Navarra S.A.
- Ratios Sectoriales. Banco de España.

3.1 COMPARACIÓN DE LOS BALANCES DE SITUACIÓN

BALANCE DE SITUACION		2012	2011	2010	2009	2008
		mil EUR	mil EUR	mil EUR	mil EUR	mil EUR
ACTIVO						
A.- ACTIVO NO CORRIENTE	SEAT	3.390.000	3.094.200	3.106.300	2.924.500	2.845.300
	Volkswagen	452.007	463.375	496.819	515.891	482.232
Inmovilizado inmaterial	SEAT	739.500	576.300	571.900	517.700	491.000
	Volkswagen	5.902	3.865	4.985	6.066	4.166
Inmovilizado material	SEAT	1.118.200	1.009.500	1.042.400	1.062.400	1.086.300
	Volkswagen	415.002	436.659	471.644	490.411	464.965
Otros activos fijos	SEAT	1.532.300	1.508.400	1.492.000	1.344.400	1.268.000
	Volkswagen	31.103	22.851	20.190	19.414	13.101
B.- ACTIVO CORRIENTE	SEAT	952.100	1.037.100	741.700	524.000	1.267.100
	Volkswagen	514.590	571.531	554.788	519.854	421.843
Existencias	SEAT	331.500	364.700	279.600	308.500	373.300
	Volkswagen	39.746	34.757	36.934	35.199	30.258
Deudores	SEAT	545.400	554.200	386.700	186.900	291.900
	Volkswagen	146.236	93.768	102.360	111.861	44.896
Otros activos líquidos	SEAT	75.200	118.200	75.400	28.600	601.900
	Volkswagen	328.608	443.006	415.494	372.794	346.689
TOTAL ACTIVO (A+B)	SEAT	4.342.100	4.131.300	3.848.000	3.448.500	4.112.400
	Volkswagen	966.597	1.034.906	1.051.607	1.035.745	904.075
PATRIMONIO NETO Y PASIVO						
A.- PATRIMONIO NETO	SEAT	642.500	671.800	736.000	837.800	1.097.200
	Volkswagen	655.281	666.252	654.925	608.593	633.573
Capital suscrito	SEAT	100	100	100	100	100
	Volkswagen	411.685	411.685	411.685	411.685	411.685
Otros fondos propios	SEAT	642.400	671.700	735.900	837.700	1.097.100
	Volkswagen	243.596	254.567	243.240	196.908	221.888
B.- PASIVO NO CORRIENTE	SEAT	297.000	321.800	331.900	350.100	372.600
	Volkswagen	35.356	36.333	32.698	22.103	7.189
Acreeedores a L. P.	SEAT	90.400	95.600	94.400	112.800	106.200
	Volkswagen	27.544	27.240	22.584	15.473	2.612
Otros pasivos fijos	SEAT	206.600	226.200	237.500	237.300	266.400
	Volkswagen	7.812	9.093	10.114	6.630	4.577
C.- PASIVO CORRIENTE	SEAT	3.402.600	3.137.700	2.780.100	2.260.600	2.642.600
	Volkswagen	275.960	332.321	363.984	405.049	263.313
Deudas financieras	SEAT	4.300	4.100	3.900	5.100	5.400
	Volkswagen	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Acreeedores comerciales	SEAT	560.500	681.200	701.300	565.200	668.200
	Volkswagen	132.701	139.666	152.902	209.853	116.446
Otros pasivos líquidos	SEAT	2.837.800	2.452.400	2.074.900	1.690.300	1.969.000
	Volkswagen	143.259	192.655	211.082	195.196	146.867
TOTAL PN Y PASIVO (A+B+C)	SEAT	4.342.100	4.131.300	3.848.000	3.448.500	4.112.400
	Volkswagen	966.597	1.034.906	1.051.607	1.035.745	904.075

Tabla 9. Balance de situación. Seat y Volkswagen Navarra. Fuente: Sabi



BALANCE DE SITUACION		2012	2011	2010	2009	2008
		mil EUR	mil EUR	mil EUR	mil EUR	mil EUR
ACTIVO						
A.- ACTIVO NO CORRIENTE	SEAT	78,07%	74,90%	80,73%	84,80%	69,19%
	Volkswagen	46,76%	44,77%	47,24%	49,81%	53,34%
Inmovilizado inmaterial	SEAT	17,03%	13,95%	14,86%	15,01%	11,94%
	Volkswagen	0,61%	0,37%	0,47%	0,59%	0,46%
Inmovilizado material	SEAT	25,75%	24,44%	27,09%	30,81%	26,42%
	Volkswagen	42,93%	42,19%	44,85%	47,35%	51,43%
Otros activos fijos	SEAT	35,29%	36,51%	38,77%	38,99%	30,83%
	Volkswagen	3,22%	2,21%	1,92%	1,87%	1,45%
B.- ACTIVO CORRIENTE	SEAT	21,93%	25,10%	19,27%	15,20%	30,81%
	Volkswagen	53,24%	55,23%	52,76%	50,19%	46,66%
Existencias	SEAT	7,63%	8,83%	7,27%	8,95%	9,08%
	Volkswagen	4,11%	3,36%	3,51%	3,40%	3,35%
Deudores	SEAT	12,56%	13,41%	10,05%	5,42%	7,10%
	Volkswagen	15,13%	9,06%	9,73%	10,80%	4,97%
Otros activos líquidos	SEAT	1,73%	2,86%	1,96%	0,83%	14,64%
	Volkswagen	34,00%	42,81%	39,51%	35,99%	38,35%
TOTAL ACTIVO (A+B)	SEAT	100%	100%	100%	100%	100%
	Volkswagen	100%	100%	100%	100%	100%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO						
A.- PATRIMONIO NETO	SEAT	14,80%	16,26%	19,13%	24,29%	26,68%
	Volkswagen	67,79%	64,38%	62,28%	58,76%	70,08%
Capital suscrito	SEAT	0,002%	0,002%	0,003%	0,003%	0,002%
	Volkswagen	42,59%	39,78%	39,15%	39,75%	45,54%
Otros fondos propios	SEAT	14,79%	16,26%	19,12%	24,29%	26,68%
	Volkswagen	25,20%	24,60%	23,13%	19,01%	24,54%
B.- PASIVO NO CORRIENTE	SEAT	6,84%	7,79%	8,63%	10,15%	9,06%
	Volkswagen	3,66%	3,51%	3,11%	2,13%	0,80%
Acreedores a L. P.	SEAT	2,08%	2,31%	2,45%	3,27%	2,58%
	Volkswagen	2,85%	2,63%	2,15%	1,49%	0,29%
Otros pasivos fijos	SEAT	4,76%	5,48%	6,17%	6,88%	6,48%
	Volkswagen	0,81%	0,88%	0,96%	0,64%	0,51%
C.- PASIVO CORRIENTE	SEAT	78,36%	75,95%	72,25%	65,55%	64,26%
	Volkswagen	28,55%	32,11%	34,61%	39,11%	29,13%
Deudas financieras	SEAT	0,10%	0,10%	0,10%	0,15%	0,13%
	Volkswagen	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Acreedores comerciales	SEAT	12,91%	16,49%	18,23%	16,39%	16,25%
	Volkswagen	28,55%	32,11%	34,61%	39,11%	29,13%
Otros pasivos líquidos	SEAT	65,36%	59,36%	53,92%	49,02%	47,88%
	Volkswagen	14,82%	18,62%	20,07%	18,85%	16,25%
TOTAL PN Y PASIVO (A+B+C)	SEAT	100%	100%	100%	100%	100%
	Volkswagen	100%	100%	100%	100%	100%

Tabla 10. Balance de situación. Porcentajes verticales. Seat y Volkswagen Navarra. Fuente: Sabi

BALANCE DE SITUACION		2012	2011	2010	2009
		mil EUR	mil EUR	mil EUR	mil EUR
ACTIVO					
A.- ACTIVO NO CORRIENTE	SEAT	9,56%	-0,39%	6,22%	2,78%
	Volkswagen	-2,45%	-6,73%	-3,70%	6,98%
Inmovilizado inmaterial	SEAT	28,32%	0,77%	10,47%	5,44%
	Volkswagen	52,70%	-22,47%	-17,82%	45,61%
Inmovilizado material	SEAT	10,77%	-3,16%	-1,88%	-2,20%
	Volkswagen	-4,96%	-7,42%	-3,83%	5,47%
Otros activos fijos	SEAT	1,58%	1,10%	10,98%	6,03%
	Volkswagen	36,11%	13,18%	4,00%	48,19%
B.- ACTIVO CORRIENTE	SEAT	-8,20%	39,83%	41,55%	-58,65%
	Volkswagen	-9,96%	3,02%	6,72%	23,23%
Existencias	SEAT	-9,10%	30,44%	-9,37%	-17,36%
	Volkswagen	14,35%	-5,89%	4,93%	16,33%
Deudores	SEAT	-1,59%	43,32%	106,90%	-35,97%
	Volkswagen	55,96%	-8,39%	-8,49%	149,16%
Otros activos líquidos	SEAT	-36,38%	56,76%	163,64%	-95,25%
	Volkswagen	-25,82%	6,62%	11,45%	7,53%
TOTAL ACTIVO (A+B)	SEAT	5,10%	7,36%	11,58%	-16,14%
	Volkswagen	-6,60%	-1,59%	1,53%	14,56%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO					
A.- PATRIMONIO NETO	SEAT	-4,36%	-8,72%	-12,15%	-23,64%
	Volkswagen	-1,65%	1,73%	7,61%	-3,94%
Capital suscrito	SEAT	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Volkswagen	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Otros fondos propios	SEAT	-4,36%	-8,72%	-12,15%	-23,64%
	Volkswagen	-4,31%	4,66%	23,53%	-11,26%
B.- PASIVO NO CORRIENTE	SEAT	-7,71%	-3,04%	-5,20%	-6,04%
	Volkswagen	-2,69%	11,12%	47,93%	207,46%
Acreedores a L. P.	SEAT	-5,44%	1,27%	-16,31%	6,21%
	Volkswagen	1,12%	20,62%	45,96%	492,38%
Otros pasivos fijos	SEAT	-8,66%	-4,76%	0,08%	-10,92%
	Volkswagen	-14,09%	-10,09%	52,55%	44,85%
C.- PASIVO CORRIENTE	SEAT	8,44%	12,86%	22,98%	-14,46%
	Volkswagen	-16,96%	-8,70%	-10,14%	53,83%
Deudas financieras	SEAT	4,88%	5,13%	-23,53%	-5,56%
	Volkswagen	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Acreedores comerciales	SEAT	-17,72%	-2,87%	24,08%	-15,41%
	Volkswagen	-4,99%	-8,66%	-27,14%	80,21%
Otros pasivos líquidos	SEAT	15,72%	18,19%	22,75%	-14,15%
	Volkswagen	-25,64%	-8,73%	8,14%	32,91%
TOTAL PN Y PASIVO (A+B+C)	SEAT	5,10%	7,36%	11,58%	-16,14%
	Volkswagen	-6,60%	-1,59%	1,53%	14,56%

Tabla 11. Balance de situación. Porcentajes horizontales. Seat y Volkswagen Navarra. Fuente: Sabi

3.1.1 ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES PARTIDAS DE ACTIVO

- Inmovilizado Inmaterial

El peso de esta partida en ambas fábricas es desigual. La razón de datos tan dispares radica en la partida de I+D. Mientras que Seat (17,03% en 2012) soporta unas altas inversiones en investigación y desarrollo necesarias para el diseño y evolución de sus modelos, Volkswagen Navarra (0,61% en 2012) se dedica únicamente a la fabricación de productos Volkswagen, ya que sus gastos en I+D se centran únicamente en la optimización de las tecnologías utilizadas en el proceso de producción.

- Inmovilizado Material

En términos absolutos el importe de esta partida en el balance de la fábrica de Seat (1.118.200 miles de € en 2012) es mucho mayor que el de Volkswagen Navarra (415.002 miles de € en 2012), lo cual no es extrañar dada la diferencia de envergadura y capacidad de producción existente entre ambas.

Sin embargo en términos relativos el porcentaje que representa ésta partida para Volkswagen Navarra es mucho mayor. La razón hay que buscarla en el poco peso (prácticamente irrelevante) que tienen el resto de las partidas del activo no corriente en su balance. Para Volkswagen Navarra el activo no corriente está constituido casi exclusivamente por inmovilizado material.

- Otros activos fijos

Para Seat constituye un porcentaje importante de su activo no corriente (35,29% en 2012). Del estudio de la memoria del ejercicio 2012 obtenemos que este importe se corresponde con “Inversiones en empresas del grupo a largo plazo”. Seat participa en el capital social de numerosas sociedades, entre ellas Volkswagen Navarra, de la que posee el 100% de su capital.

Para Volkswagen Navarra el importe consignado en “Otros activos fijos” (3,22% en 2012) se corresponde en un porcentaje muy elevado con “Activos por impuesto diferido” o cantidades sobre el Impuesto de Sociedades a recuperar en ejercicios futuros.

- Existencias

El contenido de este apartado lo forman las existencias comerciales, materias primas y otros aprovisionamientos, productos en curso y semielaborados, y productos terminados. Cabe destacar, que según la información contenida en la memoria, Seat tiene al cierre del ejercicio 2012 un importante stock de productos terminados que representan el 50% de sus existencias, valoradas en 331.500 miles de €.

Volkswagen Navarra tiene existencias por importe de 39.746 miles de €. Dicho importe está formado mayoritariamente por materias primas y productos en curso. Carece de existencias de productos terminados.

La crisis ha tenido un impacto importante sobre esta partida. La caída de la demanda y el cambio en las preferencias de los consumidores hacia vehículos más baratos y con menor consumo supuso en un primer momento un incremento brusco de las existencias y un problema para los fabricantes, que derivaron las

existencias hacia los concesionarios, y fueron éstos los que en último término acabaron soportando su coste.

- Deudores

Para Seat representan un 12,56% de su activo corriente y para Volkswagen Navarra un 15,13% en el ejercicio 2012. Esta partida se ha ido incrementado de manera muy significativa desde el inicio de la serie objeto de estudio, con unos valores de partida de 7,10% y 4,97% respectivamente. En ambos casos un porcentaje muy significativo (alrededor de un 50% en el caso de Seat y casi un 99% para Volkswagen Navarra) corresponde a deudas de empresas del grupo y asociadas.

También es muy relevante para Seat “Otros créditos con las administraciones públicas” que recoge subvenciones, compensaciones o devoluciones de impuestos. Tiene en su balance 140 millones de € por este concepto y representa un 26% del importe total de deudores.

Los deudores por ventas y prestaciones de servicios a terceros suponen una cantidad irrelevante en el caso de Volkswagen Navarra (menos del 1% del total de este apartado) y un 17% para Seat. El elevado porcentaje de Seat, que se ha ido incrementando sustancialmente en los ejercicios 2010 y 2011, puede esconder retrasos en los pagos de los clientes.

- Otros activos líquidos

Como podemos observar para Seat el peso de los activos líquidos sobre el total del activo no es muy representativo (0,83% - 1,73%), con la excepción puesta en el ejercicio 2008 (14,64%), lo cual es lógico pues no es rentable tener grandes cantidades de efectivo a disposición sin generar rentabilidad alguna. Toda empresa debe procurar no tener más efectivo del estrictamente necesario. Habría que analizar las causas que provocaron el dato porcentualmente alejado de la serie del ejercicio 2008.

Mención especial merece Volkswagen Navarra (34%) donde se incluye en este apartado la cuenta corriente de tesorería centralizada con el grupo. Este dato puede desvirtuarnos análisis de rentabilidades, lo cual explicaremos más adelante.

3.1.2 ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES PARTIDAS DE PASIVO

- Otros fondos propios

Según el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto Seat tiene a 31 de diciembre del año 2012 unos resultados negativos de ejercicios anteriores por valor de 351.900 miles de € y un resultado negativo del ejercicio por importe de 29.600 miles de €. El importe de ésta partida se completa con una Prima de Emisión de 1.008.100 miles de € y unas subvenciones de 15.800 miles de €, no existiendo reservas.

En cambio Volkswagen Navarra presenta una situación más saneada, ya que recoge en su balance del ejercicio 2012 un resultado positivo de 44.236 miles de €, reservas por 189.217 miles de € y subvenciones por importe de 10.143 miles de €.



- Acreeedores a largo plazo

Representa para ambas fabricas un 2-3% de su Patrimonio Neto + Pasivo. Seat en el periodo de estudio siempre se ha movido más o menos en esa franja, en cambio para Volkswagen Navarra esta partida en el ejercicio 2008 sólo representaba el 0,29% de su estructura financiera. Su composición en el ejercicio 2012 es la siguiente:

Seat posee una deuda con terceros a largo plazo por importe de 88.500 miles de € mientras que la deuda con empresas del grupo a largo plazo es de 1.900 miles de €. Una parte importante de la deuda a largo plazo de Seat es con Organismos Oficiales (Prestamos Oficiales con intereses subvencionados a interés 0).

Volkswagen Navarra recoge en éste apartado principalmente anticipos reembolsables concedidos por el Ministerio de Ciencia y Tecnología a tipo de interés 0 y registrados a su coste amortizado (26.746 miles de €); el resto se corresponde con seguros de prejubilación (798 miles de €).

- Otros pasivos fijos

Recogen “Pasivos por Impuesto Diferido” y “Provisiones a largo plazo”. Las provisiones recogen las dotaciones por las garantías de los vehículos.

- Otros pasivos líquidos

Para Seat representan un 65,36% de su estructura financiera. En el ejercicio 2012 la deuda con empresas del grupo a corto plazo ascendía a 1.349.900 miles de € a lo que hay que añadir otros 536.500 miles de € correspondiente a “Proveedores, Empresas del Grupo”. También se recogen provisiones a corto plazo por valor de 588.300 miles de €.

Para Volkswagen Navarra este punto representa un 14,82% de su estructura financiera en el ejercicio 2012. Sus importes más representativos en este apartado son: “Proveedores, empresas del grupo y asociadas” (48.489 miles de €), “Remuneraciones pendientes de pago” (32.886 miles de €) y “Proveedores de inmovilizado a corto plazo” (16.900 miles de €).

3.1.3 ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DEL BALANCE

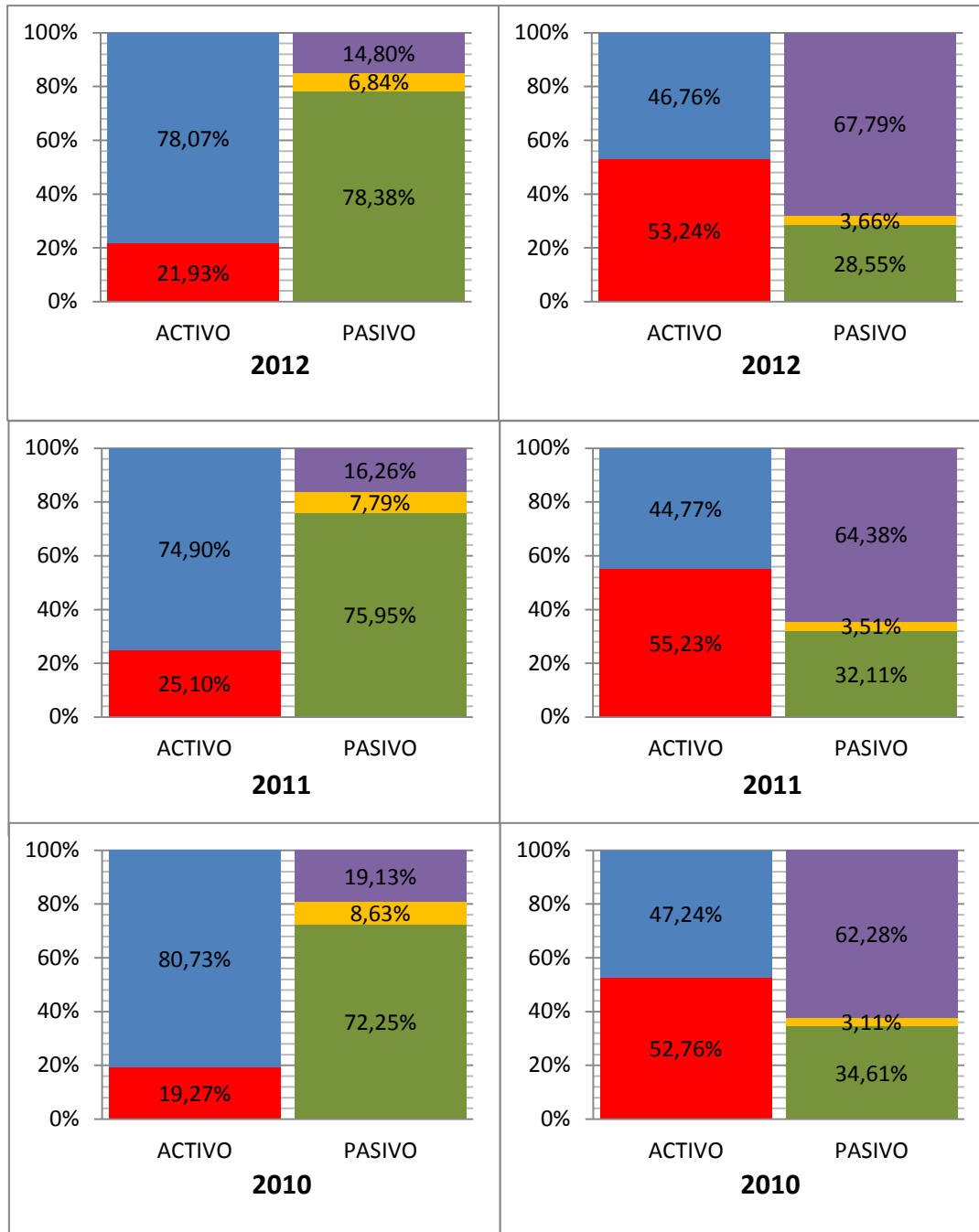
SEAT MARTORELL

VOLKSWAGEN NAVARRA

LEYENDA

ACTIVO NO CORRIENTE
ACTIVO CORRIENTE

PATRIMONIO NETO
PASIVO NO CORRIENTE
PASIVO CORRIENTE



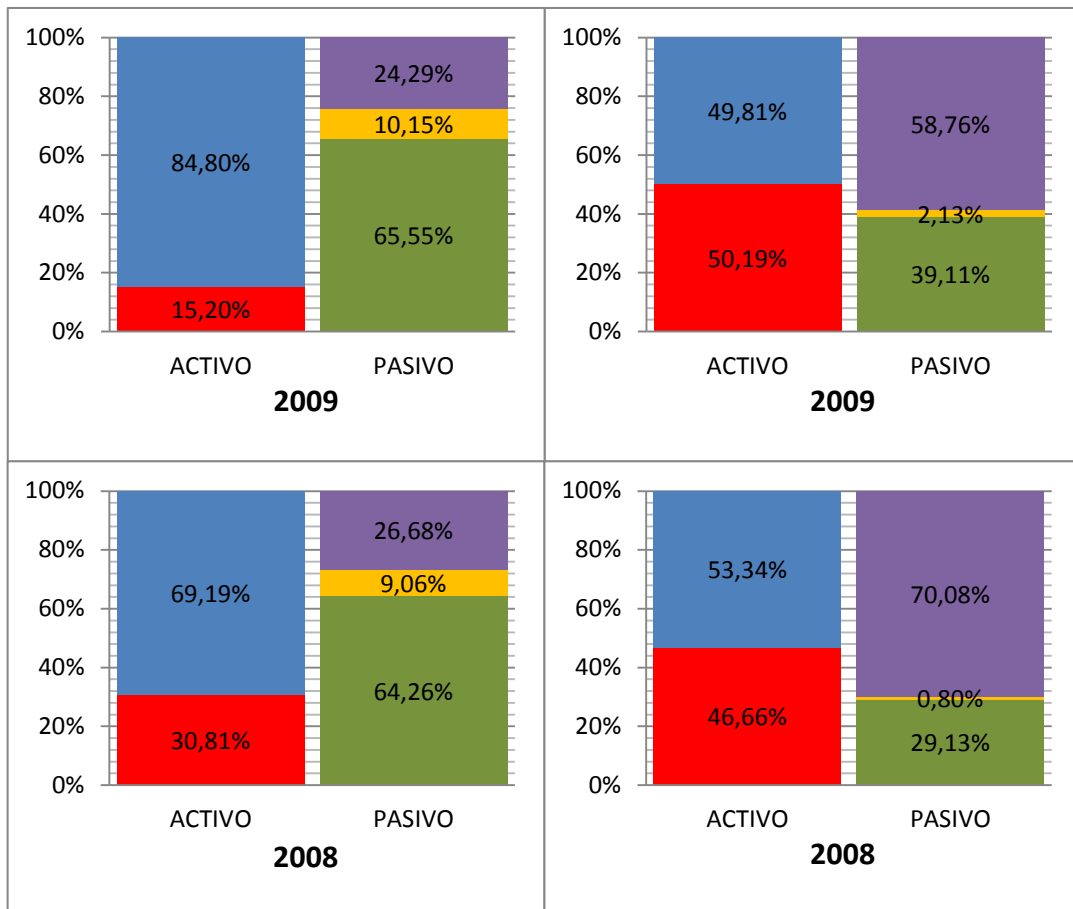


Tabla 12. Estructura del Balance. Seat y Volkswagen Navarra (2008-2012).

Como se puede observar en las gráficas anteriores ambas fábricas presentan estructuras de activo y pasivo muy diferentes:

- Activo no corriente

La mediana sectorial del activo no corriente se sitúa en el 40,42% en el ejercicio 2012. Para Seat representa el 78,07%. Aunque su inmovilizado material se sitúa en la mediana del sector (en torno a un 26%), las inversiones en empresas del grupo a largo plazo para Seat representan un 26% frente a la mediana sectorial en inmovilizado financiero (5,97%).

Volkswagen Navarra obtiene un valor que se aproxima a la mediana del sector (46,76%) aunque el peso del inmovilizado material sobre su balance es muy superior (42,93%). Prácticamente carece de inmovilizado financiero (0,75%), obteniendo un valor muy por debajo de la mediana sectorial.

- Activo corriente

La mediana sectorial del activo corriente se sitúa en el 59,58% en el ejercicio 2012. Para Seat representa el 21,93% de su balance. Este valor, muy por debajo de la mediana y de su pasivo corriente, parece indicar problemas importantes de solvencia a corto plazo para la planta puesto que las deudas a corto plazo son mucho mayores que los recursos de los que dispone la fábrica para hacerles frente.

Volkswagen Navarra por el contrario presenta una situación más saneada aunque el gráfico queda distorsionado por la presencia de la cuenta corriente de tesorería centralizada con el grupo, que representa un 33,9% de su activo corriente. Si prescindimos de éste dato su activo corriente se quedaría en un 29,22%. No obstante y a falta de realizar un análisis más exhaustivo, no presenta aparentemente problemas de solvencia al ser mayor que el pasivo corriente (fondo de maniobra positivo).

- Patrimonio neto y Pasivo

El patrimonio neto para Seat se ha ido reduciendo paulatinamente desde el ejercicio 2008 (26,68%) hasta el 2012 (14,80%) consecuencia de las pérdidas acumuladas, muy por debajo de la mediana sectorial, situada en el 36,22%. La situación del pasivo de Seat en el ejercicio 2012 es preocupante: 15% de fondos propios y un 85% de deuda de la cual casi el 80% es a corto plazo. En otra situación estaríamos ante un escenario propio de concurso de acreedores. En el caso que nos ocupa queda patente que el grupo está sosteniendo la planta, ya que el 67% de la deuda a corto plazo es con empresas del grupo.

Volkswagen Navarra presenta un pasivo diametralmente opuesto con un 67,79% de patrimonio neto, apoyado en unos resultados positivos durante todo el periodo analizado y un importante nivel de reservas, como hemos visto anteriormente. El pasivo corriente representa un 28,55%, muy por debajo de la mediana del sector (50,44%).

3.2 COMPARACIÓN DE CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	31 dic 2012 mil EUR	31 dic 2011 mil EUR	31 dic 2010 mil EUR	31 dic 2009 mil EUR	31 dic 2008 mil EUR
Ingresos de explotación	6.499.800	5.635.900	5.073.300	4.492.500	5.183.900
Importe neto Cifra de Ventas	6.086.900	5.049.100	4.662.800	4.101.300	4.816.900
Consumo mercaderías y materias	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Resultado bruto	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Otros gastos de explotación	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
RESULTADO DE EXPLOTACION	-134.300	-231.900	-330.000	-390.600	-141.200
Ingresos financieros	105.000	111.100	84.900	121.800	258.300
Gastos financieros	50.100	33.400	24.600	30.700	116.200
RESULTADO FINANCIERO	54.900	77.700	60.300	91.100	142.100
RDO. ORDINARIO ANTES IMPUES.	-79.400	-154.200	-269.700	-299.500	900
Impuestos sobre sociedades	-49.800	-92.700	-165.800	-113.000	-43.500
RDO. ACTIVIDADES ORDINARIAS	-29.600	-61.500	-103.900	-186.500	44.400
Ingresos extraordinarios	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Gastos extraordinarios	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Rdo. actividades extraordinarias	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
RESULTADO DEL EJERCICIO	-29.600	-61.500	-103.900	-186.500	44.400
Materiales	4.728.100	3.959.000	3.451.000	3.073.300	3.728.300
Gastos de personal	566.200	528.000	459.700	443.100	488.000
Dot. para amortiz. de inmovil.	268.900	301.200	307.700	339.200	276.600
Gastos financieros / asimilados	21.000	19.600	24.600	29.700	116.200

Tabla 13. Cuenta de pérdidas y ganancias. Seat. Fuente: Sabi

Seat arrastra resultados negativos desde el ejercicio 2009, lo cual se manifiesta, como hemos visto anteriormente, en un paulatino descenso de su patrimonio neto. El resultado de explotación de la factoría (el generado por la propia actividad del negocio) registra valores negativos durante toda la serie analizada y en cantidades todavía más preocupantes, que se ven atenuadas por los resultados financieros positivos registrados todos los ejercicios.

El incremento de la producción y de las ventas desde el ejercicio 2009 no ha sido suficiente para conseguir resultados de explotación positivos. Subyace aquí un exceso de capacidad de la fábrica para la demanda actual del mercado. La caída de la producción y la bajada precios han provocado que muchas plantas de fabricación no sean capaces de cubrir los costes asociados a la producción. El exceso de capacidad instalada provoca que las instalaciones y la mano de obra se encuentren infrutilizadas hasta el punto de generar pérdidas. Unos elevados costes fijos que impiden a Seat obtener resultados de explotación positivos por debajo de un determinado nivel de producción y ventas.

Según fuentes del sector durante el ejercicio 2012 la fábrica funcionaba ligeramente por encima del 60% de su capacidad real. La mejora de las exportaciones, que en el 2012 han supuesto un 84% de las ventas, y sobre todo el encargo de 100.000 unidades del modelo Audi Q3, han propiciado incrementos en la producción y una mejora de sus resultados, pero a tenor de los números ésta se encuentra todavía lejos de su punto muerto.

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	31 dic 2012 mil EUR	31 dic 2011 mil EUR	31 dic 2010 mil EUR	31 dic 2009 mil EUR	31 dic 2008 mil EUR
Ingresos de explotación	2.632.228	3.254.568	3.072.102	2.195.114	2.224.824
Importe neto Cifra de Ventas	2.616.972	3.237.695	3.056.936	2.168.434	2.203.930
Consumo mercaderías y materias	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Resultado bruto	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Otros gastos de explotación	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
RESULTADO DE EXPLOTACION	63.802	85.545	74.594	12.418	58.844
Ingresos financieros	4.223	7.622	3.683	5.175	22.917
Gastos financieros	4.911	10.510	7.486	5.098	11.936
RESULTADO FINANCIERO	-688	-2.888	-3.803	77	10.981
RDO.ORDINARIO ANTES IMPUES.	63.114	82.657	70.791	12.495	69.825
Impuestos sobre sociedades	18.878	24.632	21.237	-727	20.867
RDO. ACTIVIDADES ORDINARIAS	44.236	58.025	49.554	13.222	48.958
Ingresos extraordinarios	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Gastos extraordinarios	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Rdo. actividades extraordinarias	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
RESULTADO DEL EJERCICIO	44.236	58.025	49.554	13.222	48.958
Materiales	2.221.844	2.770.489	2.636.827	1.846.420	1.883.524
Gastos de personal	225.272	262.399	230.520	216.661	183.273
Dot. para amortiz. de inmovil.	70.836	71.755	66.791	58.103	38.707
Gtos. financieros / asimilados	4.911	10.373	7.181	5.098	11.195

Tabla 14. Cuenta de pérdidas y ganancias. Volkswagen Navarra. Fuente: Sabi

Volkswagen Navarra presenta resultados positivos, tanto de explotación como del ejercicio en todos los años analizados. Las razones ha resultados tan dispares son varias; no soporta costes de I+D y además el único producto que fabrican, el Volkswagen Polo, es uno de los modelos “estrella” del Grupo, ubicado en un segmento

con fuerte demanda, menor caída de ventas y situado año tras año en el top 5 de ventas en España y en Europa.

La fábrica exporta el 42% de su producción fuera de Europa y el 58% restante se reparte entre Alemania, Francia, Italia, Holanda, Gran Bretaña y España por lo que su dependencia del mercado Español es reducida. No obstante se aprecia una reducción en la producción y en la cifra neta de ventas en el ejercicio 2012. Los dos ejercicios anteriores habían tenido una fuerte demanda derivada de la salida al mercado de un nuevo modelo Volkswagen Polo de 5ª generación.

3.3 ANÁLISIS DE RATIOS

A continuación hemos estudiado los ratios que hemos considerado más relevantes para interpretar los resultados obtenidos desde la perspectiva de la productividad, solvencia y rentabilidad, analizando su evolución durante el periodo 2008-2012 y estableciendo comparaciones entre las dos fábricas y los datos sectoriales obtenidos a través de la Central de Balances del Banco de España. Por último hemos calculado y analizado los periodos medios de maduración de ambas factorías en el ejercicio 2012.

3.3.1 EFICACIA Y PRODUCTIVIDAD

SEAT

INDICADORES	AÑO 2012	AÑO 2011	AÑO 2010	AÑO 2009	AÑO 2008
% Coste de personal s/ ventas <i>Coste de personal / Importe neto cifra ventas</i>	9,30%	10,46%	9,86%	10,80%	10,13%
% Aprovisionamientos s/ ventas <i>Aprovisionamientos / Importe neto cifra ventas</i>	77,68%	78,41%	74,01%	74,93%	77,40%
% Otros gastos explotación s/ ventas <i>Otros gtos. explotación / Importe neto cifra vtas.</i>	21,56%	24,71%			
% Amortización Inmovilizado s/ ventas <i>Amort. inmovilizado / Importe neto cifra ventas</i>	4,42%	5,97%			
Coste medio por trabajador (€) <i>Coste de personal / Numero trabajadores</i>	49.385,09	46.340,18	44.398,30	42.733,15	45.620,27
Productividad por trabajador (€) <i>Importe neto cifra ventas / Numero trabajadores</i>	530.911,47	443.136,74	450.338,03	395.534,77	450.303,82
Producción por trabajador (Uds) <i>Producción (Uds.) / Numero trabajadores</i>	32,91	31,02	32,36	29,06	34,62

Tabla 15. Indicadores eficacia y productividad. Seat. Elaboración propia. Datos: Sabi y Memoria Seat (2012)



VOLKSWAGEN NAVARRA

INDICADORES	AÑO 2012	AÑO 2011	AÑO 2010	AÑO 2009	AÑO 2008
% Coste de personal s/ ventas <i>Coste de personal / Importe neto cifra ventas</i>	8,61%	8,10%	7,54%	9,99%	8,32%
% Aprovisionamientos s/ ventas <i>Aprovisionamientos / Importe neto cifra ventas</i>	84,90%	85,57%	86,26%	85,15%	85,46%
% Otros gastos explotación s/ ventas <i>Otros gtos. explotación / Importe neto cifra vtas.</i>	2,45%	2,24%			
% Amortización Inmovilizado s/ ventas <i>Amort. inmovilizado / Importe neto cifra ventas</i>	2,71%	2,22%			
Coste medio por trabajador (€) <i>Coste de personal / Numero trabajadores</i>	51.361,61	56.200,26	48.075,08	44.727,70	47.247,49
Productividad por trabajador (€) <i>Importe neto cifra ventas / Numero trabajadores</i>	596.664,84	693.445,06	637.525,76	447.653,59	568.169,63
Producción por trabajador (Uds) <i>Producción (Uds.) / Numero trabajadores</i>	65,50	75,68	70,14	50,27	66,79

Tabla 16. Indicadores eficacia y productividad. Volkswagen Navarra. Elaboración propia. Datos: Sabi y Memoria Volkswagen Navarra (2012)

- El peso del coste del personal sobre las ventas se sitúa en ambas factorías por encima de la mediana del sector, que el ejercicio 2012 se situó en el 7,82%⁶, aunque Seat obtiene porcentajes significativamente superiores.
- Según el último estudio del Ministerio de Industria, Energía y Turismo⁷ el coste medio por trabajador en el sector en el año 2011 se situó en 44.200 €. Seat obtiene valores en sintonía con el sector pero Volkswagen Navarra tiene unos costes por trabajador más altos aunque tienen menos peso sobre las ventas, y su productividad y producción son mucho mayores.
- Según el estudio anterior⁸ la productividad media por trabajador en el sector en el año 2011 se situó en 446.841 €, ligeramente superior a los datos obtenidos por Seat. Volkswagen Navarra destaca por su alta productividad, muy superior a la media del sector.
- Seat soporta sobre sus ventas unos importes de amortización de inmovilizado muy superiores a Volkswagen Navarra. El sector del automóvil requiere de cuantiosas inversiones en inmovilizado que le ayuden a alcanzar economías de escala. Un volumen tan elevado necesita largos periodos de retorno, con lo que la financiación resulta fundamental para poder rentabilizar la inversión. Inevitablemente supone un importante gasto en concepto de intereses y amortización de la deuda, y representa un impacto negativo en los resultados de las fábricas.
- En resumen estos ratios parecen indicar principalmente que la producción en Volkswagen Navarra se encuentra cerca de su capacidad práctica y que Seat no llega a alcanzar los niveles de producción adecuados para mejorar estos indicadores, que tienen especial influencia en el resultado de la planta.

⁶ Central de Balances. Banco de España. Año 2012.

⁷ Presentaciones Sectoriales. Sector Automoción. Ministerio de Industria, Energía y Turismo. Mayo 2013.

⁸ Presentaciones Sectoriales. Sector Automoción. Ministerio de Industria, Energía y Turismo. Mayo 2013.



Actualmente las medidas adoptadas por las empresas del sector van encaminadas principalmente a mejorar la productividad, cuyo impacto sobre el resultado es mayor que actuar sobre el coste medio por trabajador.

3.3.2 SOLVENCIA

SEAT

RATIOS	AÑO 2012	AÑO 2011	AÑO 2010	AÑO 2009	AÑO 2008
Endeudamiento <i>Pasivo / Patrimonio Neto + Pasivo</i>	0,85	0,84	0,84	0,81	0,76
Garantía <i>Activo / Pasivo</i>	1,17	1,19	1,19	1,24	1,32
Solvencia Corriente <i>Activo Corriente / Pasivo Corriente</i>	0,28	0,33	0,27	0,23	0,48
Prueba del Acido <i>Activo Corriente – Exist. / Pasivo Corriente</i>	0,18	0,21	0,17	0,10	0,34
Estabilidad <i>PN + Pasivo no corriente / Activo no corriente</i>	0,28	0,32	0,34	0,41	0,52
Calidad de la Deuda <i>Pasivo corriente / Pasivo</i>	0,92	0,91	0,89	0,87	0,88
Flujos Efectivo Explotación / Pasivo <i>Flujos efectivo explotación / Pasivo</i>	0,06	0,05			
Cobertura de intereses <i>Resultado de explotación / Gastos financieros</i>	-2,68	-6,94	-13,41	-12,72	-1,22

Tabla 17. Indicadores solvencia. Seat. Elaboración propia. Datos: Sabi y Memoria Seat (2012)

VOLKSWAGEN NAVARRA

RATIOS	AÑO 2012	AÑO 2011	AÑO 2010	AÑO 2009	AÑO 2008
Endeudamiento <i>Pasivo / Patrimonio Neto + Pasivo</i>	0,32	0,36	0,36	0,38	0,41
Garantía <i>Activo / Pasivo</i>	3,10	2,81	2,81	2,65	2,42
Solvencia Corriente <i>Activo Corriente / Pasivo Corriente</i>	1,86	1,72	1,52	1,28	1,60
Prueba del Acido <i>Activo Corriente – Exist. / Pasivo Corriente</i>	1,72	1,62	1,42	1,20	1,49
Estabilidad <i>PN + Pasivo no corriente / Activo no corriente</i>	1,53	1,52	1,38	1,22	1,33
Calidad de la Deuda <i>Pasivo corriente / Pasivo</i>	0,89	0,90	0,92	0,95	0,97
Flujos Efectivo Explotación / Pasivo <i>Flujos efectivo explotación / Pasivo</i>	-0,08	0,27			
Cobertura de intereses <i>Resultado de explotación / Gastos financieros</i>	12,99	8,14	9,96	2,44	4,93

Tabla 18. Indicadores solvencia. Volkswagen Navarra. Elaboración propia. Datos: Sabi y Memoria Volkswagen navarra (2012)



- El ratio de endeudamiento de Seat es 0,85 en el ejercicio 2012 obteniendo valores superiores a 0,76 los ejercicios anteriores. Un 85% de su pasivo son deudas frente a un 15% de fondos propios. La mediana del sector en el ejercicio 2012 es 63,78%⁹. Porcentajes muy altos implican mayor riesgo de insolvencia. En el caso de Seat un porcentaje muy alto de la deuda es con empresas del grupo, lo cual le otorga un mayor margen de maniobra. Queda patente que el grupo está manteniendo a la fábrica. Volkswagen Navarra se encuentra en valores por debajo de la mediana del sector.
- El ratio de garantía informa de la cobertura que el activo empresarial ofrece a sus acreedores en caso de liquidación. Cuanto mayor de 1 sea este ratio mayor será la garantía y por lo tanto más alejada estará la empresa de la quiebra. Por debajo de uno representaría situaciones de quiebra técnica. Seat obtiene valores muy bajos, cercanos a la unidad todos los ejercicios. Volkswagen Navarra obtiene buenos resultados aunque no son representativos por la presencia de la cuenta corriente de tesorería centralizada con el grupo.
- El ratio de solvencia corriente mide el grado de cobertura del activo circulante respecto del pasivo circulante, de modo que cuanto mayor sea su valor, mayor será la capacidad de la empresa para afrontar el pago de sus deudas a corto plazo. Seat obtiene valores muy por debajo de la unidad lo cual parece indicar que no tiene la solvencia necesaria para hacer frente a los pagos a corto plazo. Gran parte del activo no corriente está siendo financiado con deudas corrientes. El resultado obtenido por Volkswagen Navarra refleja una situación más solvente aunque como en el caso anterior el ratio no es representativo.
- La prueba del ácido excluye las existencias para determinar la solvencia, puesto que su conversión en liquidez está condicionada a su venta previa y posterior cobro. Seat obtiene valores todavía más bajos que no hacen sino confirmar la idea expresada en el punto anterior. Volkswagen Navarra mantiene todos los ejercicios un nivel bajo de existencias por lo que obtiene un valor en sintonía con el obtenido para la solvencia corriente.
- El ratio de estabilidad nos indica la proporción de activo no corriente financiado con recursos financieros a largo plazo. El valor de referencia para este ratio es 1. Seat únicamente está financiando un 28% de su activo no corriente con recursos financieros a largo plazo en el ejercicio 2012, lo cual incide en aumentar su riesgo de insolvencia a corto plazo. En los ejercicios anteriores obtiene valores menores a la unidad y la tendencia es claramente bajista. Volkswagen Navarra alcanza valores por encima de la unidad en todos los ejercicios analizados y en el 2012 consigue el valor más alto de la serie.
- La calidad de la deuda nos indica el porcentaje de la deuda total con vencimiento en el corto plazo. Para Seat supone casi un 92% en el ejercicio 2012. Como hemos comentado con anterioridad la mayor parte de la deuda de Seat a corto plazo está en manos de sociedades de su mismo grupo empresarial. Volkswagen Navarra obtiene unos valores semejantes pero su deuda total supone tan sólo un 30% de su estructura financiera frente al 85% de Seat. Con todos estos datos queda constatado que Seat tendrá muy complicado hacer frente al pago de sus obligaciones a corto plazo con las empresas del grupo.

⁹ Central de Balances. Banco de España. Año 2012.

3.3.3 RENTABILIDAD

SEAT

RATIOS	AÑO 2012	AÑO 2011	AÑO 2010	AÑO 2009
Rentabilidad Económica <i>Rdo. de explotación / Activo total medio</i>	-3,17%	-5,81%	-9,05%	-10,33%
Margen <i>Rdo. explotación / Importe neto cifra ventas</i>	-2,21%	-4,59%	-7,08%	-9,52%
Rotación <i>Importe neto cifra ventas / Activo total medio</i>	1,44	1,27	1,28	1,08
Rentabilidad Financiera <i>Resultado del ejercicio / PN medio</i>	-4,50%	-8,74%	-13,20%	-19,28%
Rentabilidad Financiera (a. impuestos) <i>Rdo. de explotación / PN medio</i>	-20,44%	-32,95%	-41,94%	-40,37%
ROCE <i>Rdo. de explotación x (1-t) / Activo Fijo + Clientes + Existencias - Proveedores</i>	-1,42%	-2,89%	-4,29%	-8,54%
Coste de la deuda (a. impuestos) <i>Gastos financieros / Pasivo medio</i>	1,40%	1,02%	0,86%	1,09%
Coste de la deuda (d. impuestos) <i>Gastos financieros x (1-t) / Pasivo medio</i>	0,52%	0,41%	0,33%	0,68%

Tabla 19. Indicadores rentabilidad. Seat. Elaboración propia. Datos: Sabi y Memoria Seat (2012)

VOLKSWAGEN NAVARRA

RATIOS	AÑO 2012	AÑO 2011	AÑO 2010	AÑO 2009
Rentabilidad Económica <i>Rdo. de explotación / Activo total medio</i>	6,38%	8,20%	7,15%	1,28%
Margen <i>Rdo. explotación / Importe neto cifra ventas</i>	2,44%	2,64%	2,44%	0,57%
Rotación <i>Importe neto cifra ventas / Activo total medio</i>	2,62	3,10	2,93	2,24
Rentabilidad Financiera <i>Resultado del ejercicio / PN medio</i>	6,69%	8,78%	7,84%	2,13%
Rentabilidad Financiera (a. impuestos) <i>Rdo. de explotación / PN medio</i>	9,66%	12,95%	11,81%	2,00%
ROCE <i>Rdo. de explotación x (1-t) / Activo Fijo + Clientes + Existencias - Proveedores</i>	9,34%	12,84%	11,15%	2,94%
Coste de la deuda (a. impuestos) <i>Gastos financieros / Pasivo medio</i>	1,44%	2,75%	1,82%	1,46%
Coste de la deuda (d. impuestos) <i>Gastos financieros x (1-t) / Pasivo medio</i>	1,01%	1,93%	1,27%	1,55%

Tabla 20. Indicadores rentabilidad. Volkswagen Navarra. Elaboración propia. Datos: Sabi y Memoria Volkswagen Navarra (2012)

- Como hemos comentado anteriormente el descenso de las ventas ha originado que las plantas no lleguen a cubrir los costes, por lo que, en términos generales, las empresas del sector obtienen resultados de explotación y rentabilidades negativas. A ello ha contribuido también la creciente intensidad de la competencia, conduciendo a precios más bajos.
- Las empresas del sector utilizaron la fórmula de crecimiento mediante el endeudamiento. La crisis ha frenado el crédito empresarial y les ha impedido seguir creciendo de esta manera. Este hecho ha dejado a muchas fábricas al borde de la insolvencia.
- Volkswagen Navarra obtiene rentabilidades muy por encima del sector por razones ya comentadas: el Volkswagen Polo, su único producto, tiene una importante cuota de mercado en Europa y a nivel mundial y pertenece a un segmento cuya demanda ha disminuido con menor intensidad. A ello hay que sumarle el alto nivel de exportación de su producción.
- El sector actualmente trabaja con márgenes muy reducidos, fruto del exceso de capacidad de las fábricas. Los elevados costes fijos y las importantes inversiones en inmovilizado obligan a las plantas a trabajar con elevados volúmenes de producción para que el impacto de los costes fijos sobre el coste unitario sea mínimo. Esto obliga a las empresas a bajar los precios para obtener altas rotaciones de producto y garantizar su viabilidad.

3.3.4 PERIODO MEDIO DE MADURACION

	Seat Año 2012	Volkswagen Navarra Año 2012
Periodo medio de maduración (días) <i>PM productos terminados + PM Crédito a Clientes – PM crédito de proveedores</i>	-55,01	-22,93
Productos terminados (días) <i>Saldo medio productos terminados / Coste de las ventas</i>	14,11	0,70
Crédito a clientes (días) <i>Saldo medio clientes / Ventas netas</i>	20,65	11,68
Crédito de proveedores (días) <i>Saldo medio proveedores / Compras netas</i>	89,77	35,31

Tabla 21. Periodos medios de maduración. Volkswagen Navarra y Seat. Elaboración propia. Datos: Sabi y Memoria Volkswagen Navarra y Seat (2012)

El periodo medio de maduración es el tiempo que transcurre desde que se invierte una unidad monetaria en la adquisición de factores hasta que es convertida en liquidez a través de su cobro. Dicho periodo se obtiene a partir de las distintas subfases o periodos medios y se mide en días. En este caso es negativo en las dos fábricas lo cual indica que cobran el producto antes de efectuar el pago a los proveedores. Es algo común en el sector puesto que la forma de pago utilizada en la mayoría de las ventas es al contado mientras que los proveedores tienen unos plazos de pago.

- Materias primas. Periodo que transcurre desde que las materias primas son compradas hasta que las mismas se introducen en el proceso productivo. Aunque no lo hemos calculado por carecer de los datos necesarios podemos afirmar que el empleo de procesos “just in time” por parte de ambas fabricas reduce estos tiempos al mínimo.
- Fabricación. Periodo que transcurre desde que las materias primas se incorporan al proceso productivo hasta que salen del mismo convertidas en producto terminado. Al igual que el apartado anterior no lo hemos calculado por carecer de los datos necesarios pero es de suponer que son muy reducidos dadas las características de la cadena de montaje de una planta dedicada a la fabricación de vehículos. Según diversas fuentes¹⁰ del sector consultadas el tiempo medio de fabricación de un vehículo no excede de 24 horas.
- Productos terminados. Periodo que transcurre desde que el producto sale del proceso productivo hasta que es vendido. En el caso de Volkswagen Navarra (0,7 días) parece indicar que la producción está vendida antes de acabar de fabricarse y que hay lista de espera de clientes para obtener el vehículo.
- Crédito a clientes. Indica el tiempo que transcurre desde la venta del producto hasta el cobro por parte del cliente. En ambos casos el periodo es bastante reducido ya que las ventas por termino general son al contado.
- Crédito de proveedores. Periodo que tarda la empresa en pagar a sus proveedores.

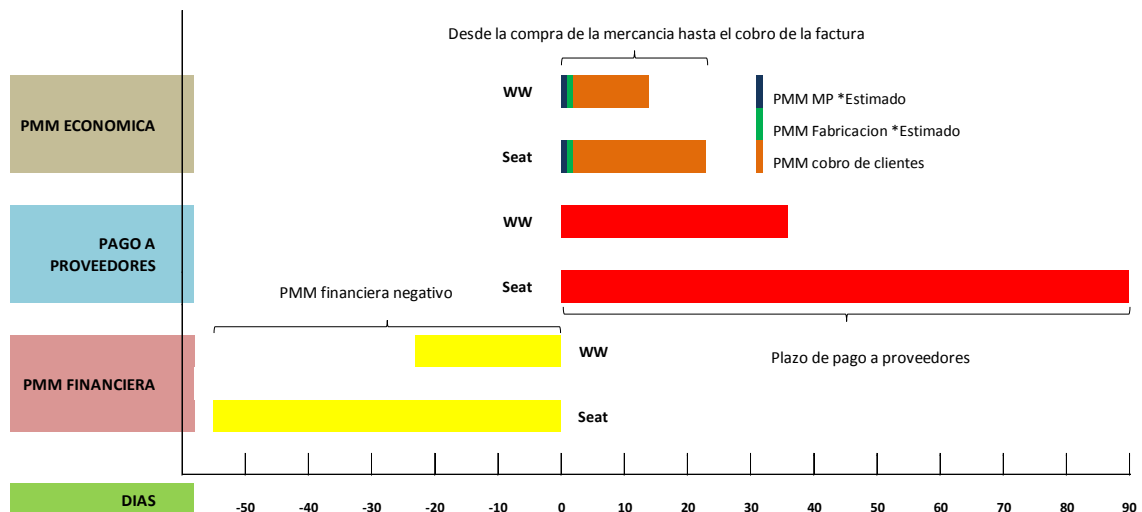


Ilustración 4. Representación gráfica del periodo medio de maduración

¹⁰ Consulta efectuada en los concesionarios Volkswagen y Seat en Oviedo.

4. EXCESO DE CAPACIDAD Y UMBRAL DE RENTABILIDAD

Hemos analizado como la crisis del sector se ha traducido en un exceso de capacidad que afecta a las plantas de producción a nivel mundial. Este exceso de capacidad de carácter estructural ha conducido a una bajada generalizada de precios, mermando de manera considerable la rentabilidad de la industria automovilística. La reducción en la producción ha sido de tal intensidad que las instalaciones y la mano de obra se encuentran infrautilizadas, de tal forma que no es posible cubrir los costes asociados a la producción, ocasionando pérdidas en las empresas del sector.

Vamos a tratar de calcular el exceso de capacidad y el umbral de rentabilidad en la planta de Volkswagen Navarra en el ejercicio 2012. Hemos elegido esta fábrica porque la variación de existencias en ese año ha sido prácticamente irrelevante y su producción se centra en la fabricación de un sólo producto.

Como no disponemos de todos los datos vamos a partir de una serie de hipótesis que marcarán nuestro estudio:

- Suponemos como costes variables un 30% de los gastos de personal, un 30% de los gastos de explotación y el 100% de los gastos de materiales, que en términos generales suponen aproximadamente un 70%¹¹ del coste final del producto en el sector.
- Consideramos que los costes fijos están compuestos por un 70% de los gastos de personal, las amortizaciones del inmovilizado y un 70% de los gastos de explotación. Entendemos que un porcentaje de gastos de personal tienen la consideración de costes fijos, por un lado debido a la rigidez del mercado laboral, y por otro por la necesidad de la planta de mantener un elevado número de trabajadores aunque sus niveles de producción se reduzcan considerablemente.
- Para el cálculo de los gastos de explotación hemos tomado las partidas de la cuenta de resultados “Otros ingresos de explotación” y “Otros gastos de explotación” y para el presente estudio hemos determinado que: Gastos de explotación = Otros gastos de explotación + Otros ingresos de explotación.
- Calcularemos el coste de venta unitario como el resultado de dividir el importe neto de la cifra de ventas entre el número de vehículos vendidos.
- Hemos estimado que la capacidad práctica de la planta de Volkswagen Navarra es de unos 400.000 vehículos al año.

Evidentemente hemos simplificado mucho el modelo y nuestros resultados probablemente no coincidan con los que maneja la fábrica en su contabilidad de gestión.

La información suministrada por la contabilidad financiera es insuficiente para el cálculo de estos índices siendo necesaria para las empresas la correcta implantación y llevanza de una contabilidad analítica. Por lo tanto sirva éste ejemplo simplemente como ilustrativo del cálculo del exceso de capacidad y del punto muerto o umbral de rentabilidad.

¹¹ La contabilidad de Gestión en las Empresas de Fabricación de Automóviles. Documento Nº28. Serie Contabilidad de Gestión. AECA.



DATOS

Gastos de personal = 225.272 miles de €
Amortización del Inmovilizado = 70.836 miles de €
Gastos de explotación = 64.167 – 15.256 = 48.911 miles de €
Aprovisionamientos = 2.221.844 miles de €
Producción = 287.287 vehiculos
Importe neto cifra de ventas = 2.616.972 miles de €
Ventas (Vehiculos) = 287.287 vehiculos

CALCULO COSTE FIJO

Amortización del Inmovilizado = 70.836 miles de €
Gastos de explotación = 70% x 48.911 = 34.237,70 miles de €
Gastos de personal = 70% x 225.272 = 157.690,40 miles de €
***Coste fijo* = 262.764,10 miles de €**

CALCULO COSTE VARIABLE

Aprovisionamientos = 2.221.844 miles de €
Gastos de explotación = 30% x 48.911 = 14.673,30 miles de €
Gastos de personal = 30% x 225.272 = 67.581,60 miles de €
***Coste variable total* = 2.304.098,90 miles de €**
Producción = 287.287 vehiculos
***Coste variable unitario* = 8,02 miles de €**

Para hacer la estimación de la parte fija y variable de “Gastos de personal” y “Gastos de explotación” se podría haber utilizado el método de los puntos extremos (se escogen los puntos de mínima y máxima actividad y se calcula el coste variable unitario como $[(\text{Coste máximo} - \text{Coste mínimo}) / (\text{Producción máxima} - \text{Producción mínima})]$). Este valor multiplicado por la producción de uno de los dos puntos extremos permite obtener el coste variable total, que restado del coste total me da el importe de los costes fijos. En este caso uno de los puntos extremos no permite hacer la estimación así que escogeríamos el siguiente por volumen. Según esta estimación el importe variable de “Gastos de explotación” quizá sería superior a la hipótesis realizada en este trabajo.

CALCULO PRECIO DE VENTA UNITARIO

Importe neto cifra de ventas = 2.616.972 miles de €
Ventas (Vehiculos) = 287.287 vehiculos
***Precio de venta unitario* = 9,11 miles de €**

El *punto muerto o umbral de rentabilidad* nos permite conocer el nivel de producción y ventas necesario a partir del cual la empresa obtiene beneficios. Buscamos el número de unidades producidas y vendidas que igualen los ingresos totales por ventas a los costes totales. A partir de ese volumen mínimo el producto será rentable para la empresa.

CALCULO UMBRAL DE RENTABILIDAD

$IT = CT$
 $Q \times Pv = Q \times Cv + Cf$

$$Q = \frac{\text{Coste fijo}}{\text{Precio de venta unitario} - \text{Coste variable unitario}} = \frac{262.764,10}{9,11-8,02} = 241.068 \text{ vehic.}$$

$$\text{Ingresos Totales} = 241.068 \times 9,11 = 2.196.129,48 \text{ miles de } \text{€}$$

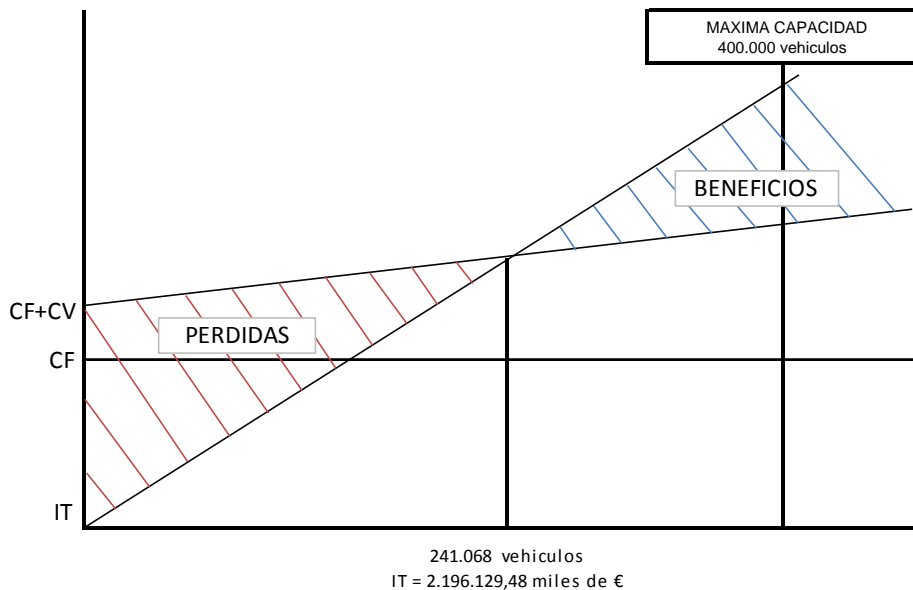


Ilustración 5. Umbral de rentabilidad en Volkswagen Navarra en el ejercicio 2012 a partir de unas hipótesis de trabajo. Elaboración propia.

Vamos a calcular el coste asociado al *exceso de capacidad* de la fábrica o coste de subactividad. Existen recursos de carácter fijo infrautilizados en la planta como consecuencia del desaprovechamiento de su capacidad productiva. En el año 2012 la planta ha producido 287.287 vehículos sobre una capacidad práctica que hemos cifrado en 400.000. En estas circunstancias sólo debemos imputar a la producción la parte proporcional de costes fijos que le corresponden considerando el resto como coste de subactividad.

CALCULO COSTE DE SUBACTIVIDAD

Capacidad Práctica = 400.000 vehiculos

Producción = 287.287 vehiculos

$$\text{Coeficiente de imputacion} = \frac{287.287}{400.000} = 0,7182$$

$$\text{Costes Fijos asoc. a la producción} = 0,7182 \times 262.763,70 = 188.716,89 \text{ miles } \text{€}$$

$$\text{Coste de subactividad} = 262.763,70 - 188.716,89 = 74.046,81 \text{ miles } \text{€}$$

Es preciso puntualizar que la estimación del exceso de capacidad de la fábrica muy probablemente este sobreestimada. La razón se encuentra en que el nivel de producción señalado como capacidad práctica se corresponde aparentemente con la capacidad teórica de la planta. Se trata de un dato extraído de un informe técnico del Gobierno de Navarra¹², en el que no se hace distinción entre capacidad teórica y práctica, siendo la única fuente fiable a la que hemos tenido acceso para determinar los niveles de capacidad de la planta.

¹² RESOLUCION 1537/2011, de 29 de septiembre, del Director General de Medio Ambiente y Agua, por la que se modifica la autorización ambiental integrada de la instalación de fabricación de vehículos automóviles, en el término municipal de Cendea de Olza, cuyo titular es Volkswagen Navarra S.A.

5. LA CONTABILIDAD DE GESTIÓN EN EL SECTOR DE FABRICACIÓN DE VEHICULOS¹³

5.1 INTRODUCCION

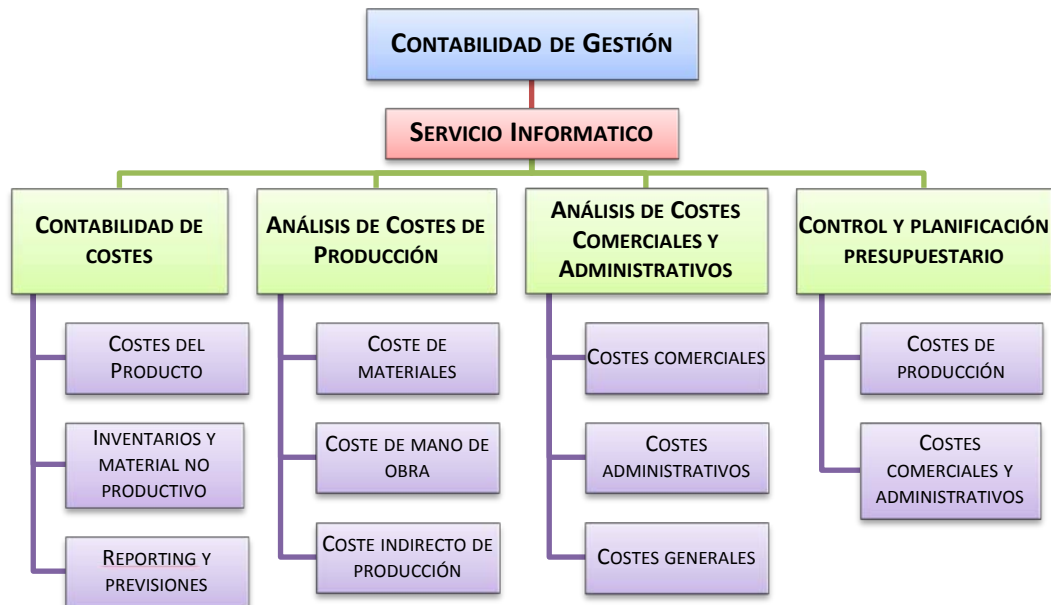


Ilustración 6. Contabilidad de Gestión. Estructura Organizativa. Fuente: La contabilidad de Gestión en las Empresas de Fabricación de Automóviles. Documento N°28. Serie Contabilidad de Gestión. AECA

La función de la contabilidad de gestión es elaborar, analizar, controlar e interpretar la información contable requerida para la toma de decisiones a corto plazo, tácticas y operativas. Su estructura está formada principalmente por las siguientes áreas: planificación, control presupuestario, análisis de costes y contabilidad de costes. En el sector que nos ocupa se tiene en cuenta el coste total desde el inicio del diseño de un nuevo producto hasta la retirada y reciclaje del mismo por lo que en la cadena de valor se incluyen desde los proveedores hasta los clientes. Los objetivos del sistema de control de gestión no se limitan al cálculo del coste de productos y valoración de inventarios sino que se han ampliado introduciendo nuevas metas como la obtención de información relacionada con la medición del rendimiento de la gestión en las distintas áreas operativas.

El entorno altamente competitivo obliga a los fabricantes a producir al mínimo coste posible, por lo que se hace necesario disponer en todo momento de la información necesaria para tratar de optimizar la gestión, reducir el tiempo de fabricación y aumentar la producción, tratando de obtener la mayor rentabilidad posible. Actualmente el sector dispone de modernos sistemas informáticos capaces de facilitar en tiempo real información sobre los costes acumulados en los procesos y el estado de la producción en las distintas fases, con la finalidad de controlar y corregir cualquier desviación y reducir los tiempos de actuación al mínimo.

¹³ Fuentes:

- La contabilidad de Gestión en las Empresas de Fabricación de Automóviles. Documento N°28. Serie Contabilidad de Gestión. AECA.

Los objetivos generales de la contabilidad de gestión en el sector de fabricación de automóviles son los siguientes:

- Fijar costes estándares.
- Calcular el coste por unidad fabricada.
- Identificar los costes de producción.
- Fijar tasas de reparto de costes indirectos.
- Determinar el coste por departamentos, centros, secciones y actividades.
- Calcular el coste de la producción vendida.
- Valoración de inventarios.
- Calcular las desviaciones.
- Determinar la relación de los CPV con los ingresos.

5.2 PROCESOS DE CÁLCULO Y ASIGNACION DE COSTES

5.2.1 METODOS DE ASIGNACION DE COSTES

COSTE COMPLETO INDUSTRIAL

La mayoría de las empresas del sector utilizan para el proceso de asignación de costes el denominado *Coste Completo Industrial* incorporando al coste de la producción terminada todos los costes relacionados con la producción. Los productos van absorbiendo todos los costes relacionados con su fabricación. Al coste de los materiales se le va imputando, a través de los distintos procesos productivos, todos los costes de mano de obra directa y los costes indirectos asignados a la producción, obteniendo así los costes de la producción en curso y de los productos terminados. En los costes indirectos de producción se incluyen todas las partidas que la empresa considere relacionadas con la producción aunque no intervengan directamente en la misma.

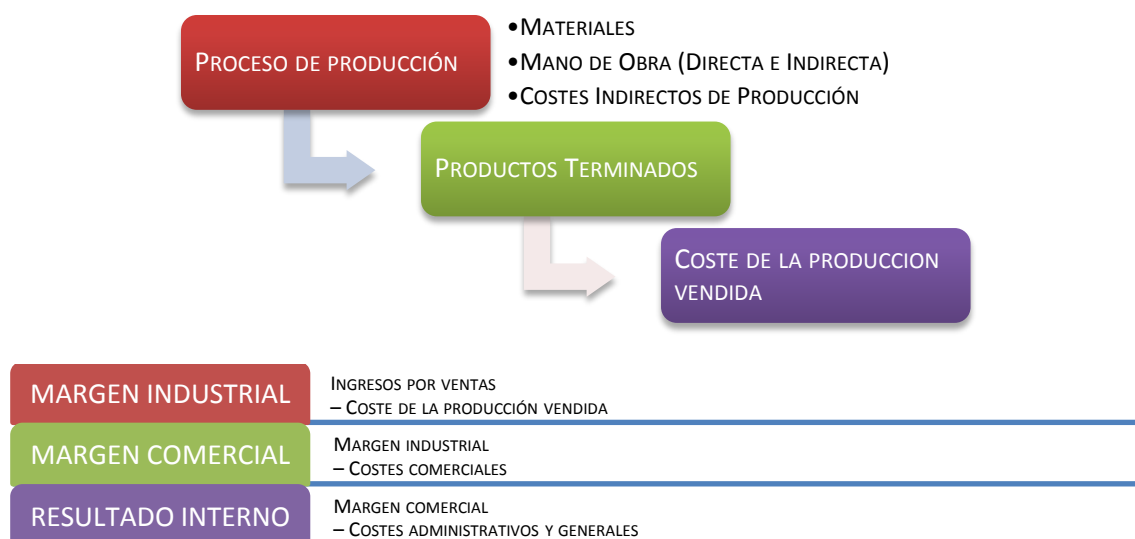


Ilustración 7. Coste Completo Industrial. Fuente: La contabilidad de Gestión en las Empresas de Fabricación de Automóviles. Documento Nº28. Serie Contabilidad de Gestión. AECA

COSTE VARIABLE

Existen contadas excepciones que emplean *Coste Variable*, método mediante el cual sólo se incorporan al coste de producción los costes variables de producción. Mediante éste método las empresas pretenden eliminar la subjetividad que supone la asignación de determinados costes que dificultan la comparabilidad entre las distintas plantas. Recordemos que es frecuente entre las grandes empresas industriales fomentar la competencia entre sus distintas plantas de fabricación, aumentando la cartera de pedidos de las fábricas más eficientes.



Ilustración 8. Coste Variable. Fuente: *La contabilidad de Gestión en las Empresas de Fabricación de Automóviles. Documento N°28. Serie Contabilidad de Gestión. AECA*

5.2.2 CALCULO DE COSTES

COSTE ESTANDAR

Sistema utilizado por una gran parte de las empresas del sector para calcular sus costes de producción. Se fija un precio para cada pieza que entra en la cadena de fabricación así como para cada unidad elaborada en cualquier proceso, manteniéndose los precios inamovibles durante el ejercicio económico. Posteriormente y a medida que la fábrica va conociendo sus costes reales se calculan las desviaciones a fin de determinar las causas que las motivaron y aplicar las medidas correctoras pertinentes. La aplicación de este sistema proporciona una serie de ventajas:

- Evaluación de resultados: Representan objetivos medibles y alcanzables y suministran la base sobre la que se lleva a cabo el análisis de las desviaciones producidas.
- Información financiera: Sirven de apoyo a diversos departamentos para la preparación de presupuestos, estudios de carácter financiero y políticas de precios.

- Eficiencia administrativa: Por ejemplo en la valoración de transacciones que afectan a las entradas y salidas de los inventarios.

COSTE NORMAL

La mejora en los procesos de información ha propiciado que numerosas empresas del sector hayan iniciado estudios para la aplicación de este sistema en detrimento del anterior. Actualmente con modernos programas y equipos informáticos ya es posible conocer en tiempo real el coste de los diferentes elementos en el momento en el entran en la cadena de producción. De esta forma la valoración de los productos se hace con costes reales en lo que respecta a materiales y mano de obra y con costes estándar para los costes indirectos de producción, ya que en la mayoría de los casos sólo puede conocerse su coste real con posterioridad incluso a la venta del producto. La aplicación de este sistema evita la fijación de precios y posterior análisis de desviaciones.

5.2.3 COMPONENTES DEL COSTE



Primeramente los costes son clasificados según su naturaleza, para en un proceso posterior ser reclasificados según el objetivo perseguido. Cada una de las posibles clasificaciones de los componentes del coste atiende a una finalidad: según su naturaleza, para la elaboración de las cuentas anuales, según su función, para el análisis y control de cada una de las plantas de fabricación y centros de costes, según su capacidad para asociarlos a un objetivo de costes, para la asignación de costes y para el cálculo del coste de producción, y por último, según su variabilidad, para la presupuestación y control.

SEGÚN SU NATURALEZA

- Costes de materias primas
- Costes de servicios exteriores
- Costes de personal
- Costes de amortizaciones
- Costes de tributos

SEGÚN SU FUNCION

- Costes de aprovisionamiento

Son costes relacionados con la cadena logística. La logística comprende las todas las actividades realizadas para la adquisición y ubicación de materias primas en los almacenes así como la recepción, conservación y traslado de las



existencias. Estos costes se han reducido drásticamente con la aplicación de procesos “just in time”.

- Costes de fabricación

Directamente relacionados con el proceso de fabricación (costes de personal indirecto, consumos energéticos, amortizaciones y mantenimientos, entre otros). Son costes vinculados a la obtención del output en cada etapa o fase de producción.

- Coste comerciales y de administración

Englobamos aquí costes comerciales, de distribución, administrativos, generales, I+D, etc... Cuando conocemos su origen y destino se reparten entre las áreas a las que prestan servicio.

SEGÚN SU RELACION CON EL OBJETIVO DE COSTE

- Costes directos

Los costes directos se asignan al objetivo de coste sin necesidad de establecer claves de reparto. Cabe destacar la relatividad del concepto de coste directo puesto que un coste puede ser directo con respecto a un centro de coste pero indirecto con respecto al producto. En el sector por término general son costes directos al producto la mano de obra directa y las materias primas y se estima que representan aproximadamente un 70% del coste de total de fabricación.

- Costes indirectos

Los costes indirectos no tienen relación directa con las etapas o fases de producción. Distinguimos entre costes indirectos de producción, que se asignan al coste del producto al estar vinculados al proceso productivo, y costes indirectos generales (administración, financieros, comerciales), que son costes del periodo. La asignación al producto de éstos últimos dependerá del sistema de costes utilizado. En el sector resulta habitual el reparto de determinados costes indirectos entre varias plantas de fabricación (marketing, desarrollo, diseño, etc...).

SEGÚN SU VARIABILIDAD Y COMPORTAMIENTO

- Costes variables
- Costes fijos

5.2.4 PROCESO DE ASIGNACION DE COSTES

La metodología del procedimiento de cálculo de costes en el sector del automóvil lleva a ordenar los costes atendiendo a su relación con el objetivo de coste. Según este criterio diferenciamos entre costes directos e indirectos. Como ya hemos comentado con anterioridad, los costes directos con respecto al producto, generalmente materias primas y mano de obra directa, se asignan al objetivo de coste directamente, sin necesidad de establecer claves de reparto. Sin embargo, los costes indirectos de producción se reparten entre centros de coste a través de claves de reparto para posteriormente ser imputados al producto. Se utiliza un sistema de acumulación de costes por proceso. Existen distintos objetivos de coste para obtener información relevante para el cálculo de rentabilidades y eficiencias.

Los sistemas de información de costes utilizados en las plantas de fabricación de vehículos se dividen en “sistemas principales de contabilidad de costes” y recogen, por un lado, información relativa a la asignación de costes a lo largo del proceso productivo y que afecta a la valoración de los productos terminados, y por otro, información correspondiente a inventarios de vehículos terminados y el coste de venta de los mismos. Existen unos sistemas adicionales denominados “sistemas de soporte” dedicados al control de inventarios, consumos de materiales no productivos y control de órdenes de trabajo.

El proceso de fabricación en el sector es secuencial. Los vehículos en fase de producción pasan por distintas áreas que se pueden englobar en:

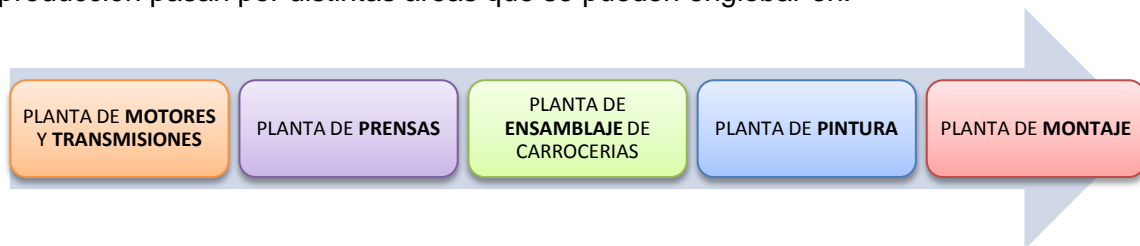


Ilustración 9. Proceso de producción. Fuente: La contabilidad de Gestión en las Empresas de Fabricación de Automóviles. Documento N°28. Serie Contabilidad de Gestión. AECA

Las áreas se dividen en etapas o fases de producción y en cada una de ellas se realiza una macro actividad. Cada actividad requiere de unos inputs, generalmente mano de obra directa, diversos materiales, otros costes directos a esa actividad y costes indirectos imputados mediante una tasa de asignación determinada. En cada etapa obtendremos un output o material transformado consecuencia del proceso. Este output, con un valor equivalente al coste de obtención o importe total de costes aplicados en el esa fase de producción, servirá de input para la etapa siguiente, donde se unirá con los inputs necesarios para ejecutar dicho proceso y así sucesivamente. Podemos afirmar que el proceso de cálculo de costes se obtiene mediante la agregación de los costes asociados a los inputs consumidos a lo largo de la ejecución de cada etapa o fase de producción. Esto permite el cálculo inmediato del coste de los productos.

CENTROS DE PRESTACION DE SERVICIOS AL PROCESO PRODUCTIVO

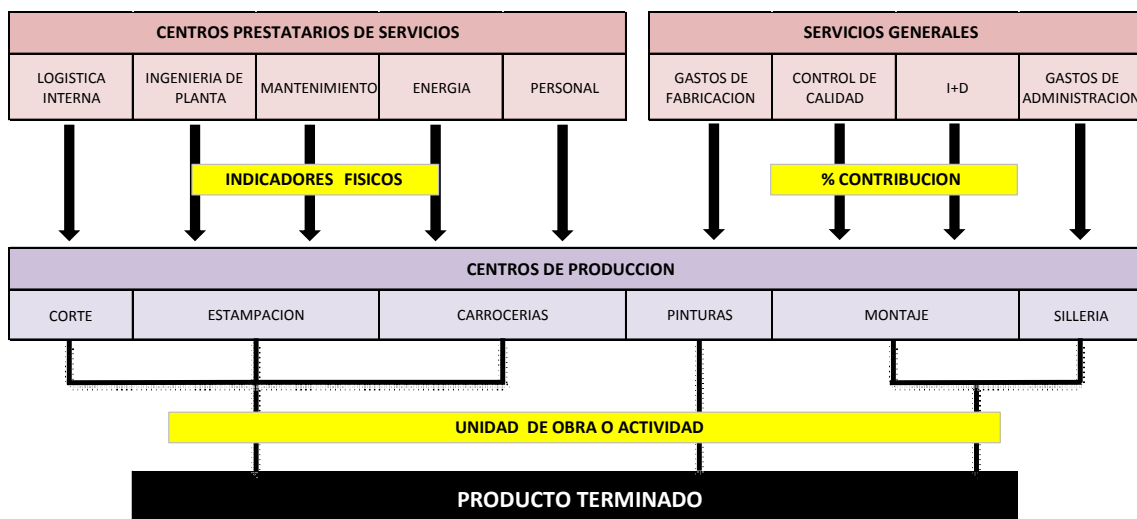


Ilustración 10. Centros de prestación de servicios al proceso productivo. Fuente: La contabilidad de Gestión en las Empresas de Fabricación de Automóviles. Documento N°28. Serie Contabilidad de Gestión. AECA



Parte de la problemática del proceso de asignación de costes recae sobre los costes indirectos de producción. Estos pasan por diversas fases antes de ser imputados al producto. Primeramente deben ser asignados a centros de coste. Los centros de costes pueden ser principales o auxiliares. En los centros principales se realizan procesos de fabricación y sus costes asociados se imputan directamente al producto. Los centros auxiliares dan apoyo a los centros principales y realizan actividades no relacionadas directamente con el proceso de fabricación. Los costes indirectos pueden asignarse de forma directa a los centros de costes o de forma indirecta cuando se hace necesaria la aplicación de alguna clave de reparto para poder imputarlo. Posteriormente los costes acumulados en los centros auxiliares se reparten entre los centros principales mediante indicadores físicos o porcentajes de contribución. Una vez efectuado el reparto ya tenemos el coste total en los centros principales que se imputará al producto, procediendo a la elección de una unidad de actividad.



6. CONCLUSIONES

El sector de la fabricación de automóviles es un mercado hipercompetitivo con fuertes barreras de entrada y salida, que requiere de cuantiosas y continuas inversiones tanto en I+D como en publicidad.

Se trata de un sector clave para las economías de los principales países productores, debido a su gran capacidad para generar industria auxiliar y de componentes y a su gran incidencia sobre el empleo, lo que le convierte en un sector estratégico y destino de ayudas públicas por parte de los gobiernos.

En los últimos años el sector ha experimentado cambios sustanciales; la caída de las ventas y la entrada de nuevos competidores asiáticos ha obligado a las grandes compañías a reducir drásticamente los precios para mantener los niveles de producción de sus factorías, cuya capacidad de fabricación actual excede la demanda. Este hecho ha afectado de manera significativa a la rentabilidad, reduciéndose de manera considerable y provocando pérdidas en muchas fábricas. El sector ha pasado por un intenso proceso de fusiones y alianzas, con cierres de las plantas menos productivas y fuertes reestructuraciones de personal, intentando adaptarse a unas condiciones impuestas por el mercado que el sector no ha podido anticipar.

La contabilidad de gestión en éste sector siempre ha sido importante. Los principales avances en este campo se han ideado y desarrollado en las plantas de fabricación de vehículos para después ser adaptados e implantados con éxito en otras industrias. Pero con el nuevo escenario las compañías han redoblado sus esfuerzos y la contabilidad de gestión ha adquirido una importancia capital en la búsqueda de la rentabilidad. La mejora continua de la eficiencia y eficacia en los procesos de fabricación, la reducción de costes en todos los campos, gestionar la capacidad, redimensionar y optimizar los recursos de las plantas, todos ellos son factores claves para mejorar la productividad, para incrementar los márgenes y reducir y prevenir las sobreproducciones. Las plantas que gestionen mejor todos estos puntos obtendrán una ventaja competitiva muy significativa no sólo frente a la competencia sino también dentro de su propia empresa, ya que es política habitual en el sector que las marcas encarguen la fabricación de sus nuevos modelos a las plantas más productivas, promoviendo la competencia entre ellas.

Históricamente España ha sido un mercado atractivo para los fabricantes del sector debido a su posición privilegiada en Europa y los bajos costes de mano de obra. Dos factores clave para que las marcas instalaran sus primeras plantas en nuestro país. Actualmente la situación ha cambiado completamente y nuestras fábricas son valoradas en gran medida por la calidad de la mano de obra y la presencia de una potente industria auxiliar, alcanzando valores de productividad que las sitúan entre las más eficientes del mundo. Aunque se han visto fuertemente perjudicadas por la crisis en España, con fuertes caídas en la demanda interna, los fabricantes siguen apostando por ellas y en la actualidad existen 17 plantas de producción de vehículos en nuestro país.

Volkswagen Navarra S.A. es una de las 105 plantas del Grupo Volkswagen y dedicada en exclusiva a la fabricación del Volkswagen Polo, en sus múltiples variantes. Su reducido gasto en I+D se centra en la mejora de sus procesos productivos, no en su producto, cuyo diseño y mejoras se desarrollan en Alemania. Los resultados de la fábrica han sido siempre positivos en el periodo analizado, en gran medida gracias a que el único producto que elaboran está ubicado en un



segmento donde la caída de ventas ha tenido un menor impacto consecuencia de la crisis económica. Es uno de los modelos más vendidos del Grupo Volkswagen en Europa y en el mundo. La fábrica ha mantenido su producción con un alto porcentaje de exportaciones, lo que le ha permitido evitar las consecuencias negativas de la caída de la demanda interna.

Seat Martorell es la planta de fabricación de vehículos más importante de España en términos de capacidad de producción. Pertenece al Grupo Volkswagen y se encarga del diseño, desarrollo y fabricación de prácticamente todos los modelos de la marca, soportando por lo tanto importantes inversiones en I+D. Los resultados de la planta han sido negativos en todo el periodo analizado. La crisis económica ha provocado un descenso generalizado de las ventas y la planta ha tenido que reducir de manera significativa la producción para evitar incrementos sustanciales en los niveles de existencias. En el periodo analizado la producción ha oscilado entre 301.000 y 377.000 vehículos de los casi 600.000 que se estima puede producir la fábrica. Este exceso de capacidad es una de las principales razones que le impide obtener resultados positivos. El ser una planta multiproducción para abarcar todos los segmentos del mercado ha afectado de manera negativa a su producción; mientras algunos modelos han resultado ser muy rentables otros han visto reducir sus ventas de manera muy significativa, obligando a disminuir considerablemente su producción o incluso a interrumpirla.

Queda patente que ambas fabricas son muy diferentes y sus resultados también los son. El inmovilizado material de Seat Martorell es casi tres veces el de Volkswagen Navarra lo cual es indicativo de la diferente envergadura de ambas factorías. La cuantía y el peso porcentual del inmovilizado inmaterial nos indica que mientras que Volkswagen "solo fabrica", Seat soporta los gastos derivados del diseño y desarrollo de sus vehículos. Pero la principal diferencia radica en su cadena de montaje; mientras que Seat es una fábrica multiproducto, Volkswagen Navarra elabora un sólo producto. Lo que en principio podía ser una debilidad (fabricar un solo producto) se convierte en éste caso en fortaleza dada la relevancia que éste tiene para el Grupo Volkswagen y la resistencia de sus ventas en un entorno de caída de ventas generalizada. Para Seat, obligada como marca a tener varios modelos en el mercado para llegar a todos los segmentos de población, este hecho ha supuesto un verdadero quebradero de cabeza.

Como hemos comentado con anterioridad Volkswagen Navarra ha mantenido una producción óptima en toda la serie y no existen divergencias con sus ventas. Vende todo lo que fabrica y prácticamente no tiene existencias de productos finales. En cambio la producción de Seat ha tenido que adaptarse rápidamente a una drástica caída de las ventas y la fábrica ha entrado en unos niveles de producción y ventas por debajo de su punto muerto. Consecuentemente ha sufrido acumulaciones importantes de existencias que ha tenido que derivar a su red de ventas.

Los niveles de endeudamiento en el caso de Volkswagen Navarra indican una situación mejor que la media del sector, con un patrimonio neto que representa el 67% de su estructura financiera y un activo no corriente que prácticamente dobla al pasivo no corriente. Para Seat sus deudas representan un lastre aparentemente difícil de superar. En términos porcentuales prácticamente un 85% de su estructura financiera en el ejercicio 2012 son deudas de las cuales un 79% tienen su vencimiento a corto plazo, dejando el patrimonio neto en un exiguo 15%, muy mermado por los resultados negativos de ejercicios anteriores. En términos numéricos sólo expondremos un dato que es fiel reflejo de la gravedad de su situación: su activo corriente en el ejercicio 2012 asciende a 952.100 miles de euros mientras que su pasivo corriente es de 3.402.600 miles de euros, casi cuatro veces más, y no ha dejado de aumentar desde



el ejercicio 2008. Una situación como ésta hubiera desencadenado en concurso de acreedores pero con estos datos creemos que el Grupo Volkswagen está sosteniendo a la fábrica, ya que un elevado porcentaje del global de la deuda es con empresas del grupo.

Cabe destacar las cuantiosas ayudas recibidas de los Organismos Públicos en forma de préstamos a interés cero, lo cual indica la importancia que tiene la fábrica para la economía de la comunidad en donde está situada en particular, y para España en general.

El análisis de los ratios no hace más que corroborar las conclusiones anteriores. La productividad por trabajador en términos de número de vehículos es el doble para Volkswagen Navarra lo cual parece indicar la existencia de mano de obra infrautilizada en la fábrica de Seat consecuencia de unos bajos volúmenes de producción. Además el porcentaje de amortización de la deuda sobre las ventas también es prácticamente el doble, producto de tener que amortizar la enorme infraestructura de la fábrica entre unos bajos niveles de producción y ventas, lo cual afecta negativamente y de manera importante a su resultado.

Los indicadores de rentabilidad dejan en evidencia la situación actual del sector: la caída de precios y la obligación de mantener unos niveles de producción consecuencia del exceso de capacidad de las fábricas obliga a las compañías a trabajar con unos márgenes muy reducidos, lo cual exige alcanzar altas rotaciones de producto para obtener rentabilidades positivas.

Los ratios de solvencia hacen referencia principalmente a la estructura del balance, por lo cual no es de extrañar después de lo comentado con anterioridad que Seat obtenga unos valores muy por debajo de los ideales establecidos para cada ratio y de los obtenidos por Volkswagen Navarra, máxime conociendo el gran volumen de deuda a corto plazo que presenta la planta de Martorell. Los resultados obtenidos por Volkswagen Navarra son muy positivos como hemos tenido la oportunidad de explicar en el apartado correspondiente.

El periodo medio de maduración representa el tiempo que transcurre desde que se invierte una unidad monetaria en la adquisición de factores hasta que es convertida en liquidez a través de su cobro. Es negativo en ambas fábricas, algo común en las empresas del sector, dado que ventas se realizan al contado y el pago a proveedores se hace aplazado. Seat obtiene un valor negativo más elevado que Volkswagen Navarra debido a un mayor periodo de pago a proveedores.



7. BIBLIOGRAFÍA

- www.vw-navarra.es . Página oficial Volkswagen Navarra S.A.
- www.volkswagen.es . Página oficial Volkswagen España.
- www.seat.es . Página oficial Seat S.A.
- www.anfac.es . Asociación Nacional de fabricantes de Automóviles y Camiones.
- Central de Balances del Banco de España. Base de datos RSE (Ratios sectoriales de entidades no financieras (Años 2008-2012)).
- www.sabi.bvdinfo.com . Base de datos SABI.
- www.ine.es . Instituto Nacional de Estadística.
- Observatorio Europeo del Automóvil 2013. Fundación Cetelem.
- Informe Anual 2012. Seat S.A.
- Informe Anual 2012. Volkswagen Navarra S.A.
- La Contabilidad de Gestión en las Empresas de Fabricación de Automóviles. Documento N°28. Serie Contabilidad de Gestión. AECA.
- García Suarez, J.L., 2013. Calculo, Análisis y Gestión de Costes. Guía Práctica para su Aplicación en la Empresa, 2ª Edición, Delta Publicaciones, Madrid.
- El sector del automóvil en España. Boletín Económico Financiero Cajamar. Suplemento N°26. Abril 2006.
- Presentaciones Sectoriales. Sector Automoción. Ministerio de Industria, Energía y Turismo. Mayo 2013.
- Estudio prospectivo. El Sector de Automoción en España. Ministerio de Trabajo e Inmigración. Año 2011.
- Temas candentes de la industria del automóvil en España. Acelerar el cambio para garantizar el futuro. PricewaterhouseCoopers. Año 2013.