



## Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

Trabajo de fin de  
grado

# **Análisis Económico- Financiero**

*BMW IBÉRICA, S.A.U.*

Eloy Castro Deus

Junio 2024

# Resumen

*BMW IBERICA, S.A.U.*, filial del fabricante de automóviles alemán *BMW*, es una empresa española dedicada a la venta de automóviles y vehículos de motor ligeros. Esta empresa opera en un sector especialmente afectado por las circunstancias derivadas de la pandemia de COVID-19 y demás conflictos geopolíticos, así como por la crisis de suministros, y más concretamente, de microchips.

El objetivo del presente trabajo es analizar la situación económico-financiera de *BMW IBERICA, S.A.U.* y su evolución en el período 2018-2022, a través del estudio de su capacidad de pago en el corto y largo plazo y del análisis de sus niveles de rentabilidad y riesgo. Con ello se realizará un diagnóstico de la empresa a fin de conocer su evolución histórica y su situación actual, y con ello plantear posibles propuestas de mejora. Además, el período temporal analizado permitirá investigar, aunque de forma tentativa, el posible impacto de la crisis derivada de la pandemia de COVID-19 en los resultados contables de esta empresa.

Los resultados derivados del estudio muestran un claro efecto de la pandemia en el sector automovilístico en el año 2020, con un especial impacto negativo en los resultados de *BMW Ibérica* en relación con los de sus principales competidores. Sin embargo, la empresa ha sabido recuperarse con rapidez para volver a niveles prepandemia y continuar siendo una de las empresas referentes del sector.

Este trabajo consta de 9.864 palabras.

# Índice

Resumen .....	2
Índice .....	3
Índice de abreviaturas .....	5
Índice de gráficos.....	6
Índice de tablas .....	7
Introducción.....	9
Desarrollo del trabajo.....	10
<b>1. Presentación de la empresa objeto de estudio .....</b>	<b>10</b>
<b>2. Análisis interno y externo .....</b>	<b>11</b>
2.1 Análisis externo .....	11
2.2 Análisis interno .....	15
<b>3. Análisis económico-financiero .....</b>	<b>17</b>
3.1 Objetivo .....	17
3.2 Definición del GC .....	18
3.3 Análisis porcentual y de tendencias .....	18
3.3.1 Análisis porcentual del Balance de <i>BMW Ibérica</i> .....	19
3.3.2 Análisis porcentual del PyG de <i>BMW Ibérica</i> .....	21
3.3.3 Análisis de tendencias del Balance de <i>BMW Ibérica</i> .....	22
3.3.4 Análisis de tendencias del PyG de <i>BMW Ibérica</i> .....	24
3.3.5 Análisis comparativo de los porcentajes verticales .....	25
3.3.6 Análisis comparativo de los porcentajes horizontales.....	27
3.4 Análisis financiero.....	29
3.4.1 Análisis financiero a corto plazo .....	29
3.4.2 Análisis financiero a largo plazo .....	35
3.5 Análisis económico .....	37

3.5.1	Análisis de rentabilidades .....	37
3.5.2	Análisis del riesgo financiero .....	39
3.6	Diagnóstico .....	40
3.7	Propuestas de mejora .....	40
3.8	DAFO sumario .....	41
<b>Conclusiones, limitaciones y posibles ampliaciones.....</b>		<b>42</b>
<b>Bibliografía.....</b>		<b>44</b>
<b>Anexo.....</b>		<b>46</b>

# Índice de abreviaturas

AC	Activo Corriente
ANC	Activo No Corriente
ANFAC	Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones
AT	Activo Total
BAIT	Beneficio Antes de Intereses e Impuestos (EBIT)
BAT	Beneficio Antes de Impuestos (EBT)
<i>BMW Ibérica</i>	<i>BMW IBÉRICA, S.A.U.</i>
<i>BMW</i>	Bayerische Motoren Werke, A.G.
CNAE	Clasificación Nacional de Actividades Económicas
DGT	Dirección General de Tráfico
FR	Fondo de Rotación
FRAE	Fondo de Rotación Ajeno a la Explotación
FRE	Fondo de Rotación de Explotación
GC	Grupo de comparación
INCN	Importe Neto de la Cifra de Negocios
<i>Mercedes España</i>	<i>MERCEDES-BENZ ESPAÑA, S.A.U.</i>
PC	Pasivo Corriente
PIB	Producto Interior Bruto
PMM	Período Medio de Maduración
PN	Patrimonio Neto
PNC	Pasivo No Corriente
PNPT	Patrimonio Neto y Pasivo Total
PyG	Pérdidas y Ganancias
SABI	Sistema de Análisis de Balances Ibéricos
<i>Volkswagen España</i>	<i>VOLKSWAGEN GROUP ESPAÑA DISTRIBUCIÓN, S.A.</i>

# Índice de gráficos

Gráfico 1. Cronología de los productos fabricados por <i>BMW</i> . .....	10
Gráfico 2. Matriculaciones por tipo de vehículo en España (2018-2022).....	13
Gráfico 3. Número de turismos y todoterrenos de ocasión vendidos en España (2022) .....	13
Gráfico 4. Mapa de dependencia de <i>BMW Ibérica</i> .....	16
Gráfico 5. Evolución del INCN y Aprovisionamientos (2018-2022).....	21
Gráfico 6. Números índices de las partidas más relevantes del PyG de <i>BMW Ibérica</i> (2018-2022).....	25
Gráfico 7. Evolución del peso relativo de las principales partidas del AC de <i>BMW Ibérica</i> y su GC (2018-2022).....	26
Gráfico 8. Números índice del INCN y resultado de explotación de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022) ..	29

# Índice de tablas

Tabla 1. Principales indicadores del sector automovilístico (2018-2022).....	12
Tabla 2. Principales empresas del sector automovilístico en España por volumen de facturación (2022) 15	
Tabla 3. Marcas distribuidas por las principales empresas del sector .....	15
Tabla 4. Objetivos estratégicos del grupo <i>BMW</i> .....	17
Tabla 5. Porcentajes verticales del Activo de <i>BMW Ibérica</i> (2018-2022) .....	19
Tabla 6. Porcentajes verticales de la estructura financiera de <i>BMW Ibérica</i> (2018-2022) .....	20
Tabla 7. Composición del PN de <i>BMW Ibérica</i> (miles de €, 2018-2022).....	21
Tabla 8. Porcentajes verticales del PyG de <i>BMW Ibérica</i> (%).....	22
Tabla 9. Números índice del Activo de <i>BMW Ibérica</i> (Año base 2018).....	23
Tabla 10. Números índice de la estructura financiera de <i>BMW Ibérica</i> (Año base 2018) .....	24
Tabla 11. Composición del Activo de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022).....	25
Tabla 12. Composición de la estructura financiera de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022) .....	26
Tabla 13. Porcentajes verticales de las principales partidas del PyG de <i>BMW Ibérica</i> y su GC (2018-2022) .....	27
Tabla 14. Números índice del Activo de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022) .....	28
Tabla 15. Números índice de la estructura financiera de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022) .....	28
Tabla 16. Equilibrio financiero de <i>BMW Ibérica</i> (miles de €, 2018-2022).....	30
Tabla 17. Equilibrio financiero del GC (miles de €, 2018-2022) .....	30
Tabla 18. Ratios de liquidez a corto plazo de <i>BMW Ibérica</i> (2018-2022) .....	31
Tabla 19. Ratios de liquidez del GC (2018-2022) .....	32
Tabla 20. Rotaciones de <i>BMW Ibérica</i> (2018-2022).....	33
Tabla 21. Rotaciones del GC (2018-2022) .....	33
Tabla 22. Plazos y PMM de <i>BMW Ibérica</i> (2018-2022).....	34
Tabla 23. Plazos y PMM del GC (2018-2022) .....	34
Tabla 24. Ratios de garantía de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022) .....	35
Tabla 25. Ratios de endeudamiento de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022).....	36
Tabla 26. Ratios de autonomía financiera de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022) .....	36
Tabla 27. Ratio de cobertura de la deuda de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022) .....	36
Tabla 28. Rentabilidad económica y componentes de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022).....	37

Tabla 29. Rentabilidad financiera y componentes de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022) .....	38
Tabla 30. Efecto palanca y componentes de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022) .....	38
Tabla 31. Apalancamiento financiero de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022) .....	39
Tabla 32. Ratio de cobertura de intereses de <i>BMW Ibérica</i> y del GC (2018-2022) .....	39
Tabla 33. Tabla sumario .....	41
Tabla 34. Formulario de ratios .....	46

# Introducción

El presente trabajo académico profundiza en el estudio de la situación económico-financiera de *BMW IBÉRICA, S.A.U.* (en adelante *BMW Ibérica*), permitiendo la identificación de las fortalezas y debilidades de esta empresa automovilística en aras de realizar un diagnóstico de su situación y realizar posibles propuestas de mejora.

El objetivo de este trabajo es, por consiguiente, realizar un diagnóstico adecuado de la situación económico-financiera de *BMW Ibérica* en el período 2018-2022, empleando para ello diversas técnicas y herramientas como análisis verticales y horizontales, además de indicadores y ratios que analizarán su situación financiera a corto y largo plazo y sus niveles de rentabilidad y riesgo. Además, se definirá un grupo de comparación conformado por sus principales empresas competidoras, con el fin de realizar un análisis comparativo.

El trabajo se ha organizado en tres bloques de contenido. El primer bloque presenta la empresa objeto de estudio, ofreciendo una descripción de su actividad, posición e historia. El segundo bloque caracteriza y analiza brevemente el sector en el que opera *BMW Ibérica*, así como la organización interna de la propia empresa. El tercer bloque desarrolla el análisis económico-financiero, objetivo principal del trabajo y núcleo del mismo, finalizando con el diagnóstico extraído del estudio y la propuesta de posibles medidas que puedan subsanar los aspectos más deficientes. A modo de cierre, se recogen las conclusiones derivadas del estudio, además de las limitaciones y posibles ampliaciones que se podrían llevar a cabo.

# Desarrollo del trabajo

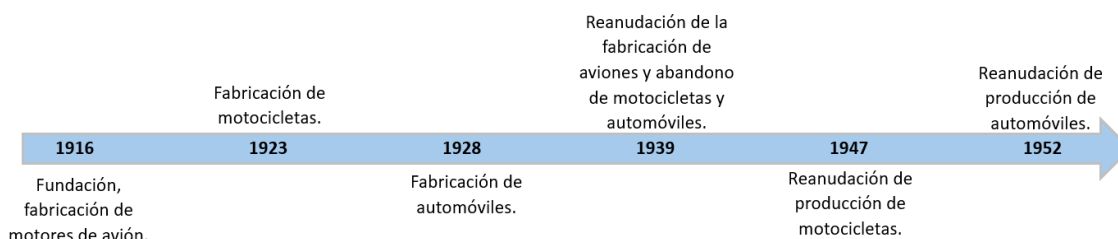
## 1. Presentación de la empresa objeto de estudio

*BMW Ibérica*, constituida el 27 de agosto de 1981 y con sede social en Madrid, es la filial española del fabricante de automóviles alemán *BAYERISCHE MOTOREN WERKE, A.G.*, popularmente conocido como *BMW*.

La empresa, cuya matriz doméstica es *BMW ESPAÑA FINANCE, S.L.*, adopta la forma jurídica de Sociedad Anónima Unipersonal y tiene como actividad principal la venta de automóviles y vehículos de motor ligeros (CNAE-4511). A 31 de diciembre de 2022, su activo ascendía a 674.174.000€ y su patrimonio neto a 225.137.000€, siendo su capital social de 6.000.000€. Ese año, la empresa facturó un total de 1.761.482.000€, dando empleo a un total de 184 personas -71 mujeres y 113 hombres- (SABI, 2024).

La trayectoria de la empresa se alinea con la de su matriz internacional, *BMW*. Fundada en 1916, no sería hasta abril de 1917 cuando adoptó el nombre de *BMW*. En sus inicios, en el contexto de la Primera Guerra Mundial, fabricaba motores de avión, lo que contribuyó a su rápida expansión. Sin embargo, finalizada la guerra, la empresa se vio obligada a detener esta producción debido al Tratado de Versalles. Fue entonces cuando tras una incursión en otros sectores como el agrícola o el ferroviario, en 1923 *BMW* comenzó a fabricar motocicletas y, 5 años más tarde, automóviles.

Gráfico 1. Cronología de los productos fabricados por *BMW*.



Fuente: Elaboración propia

Con la llegada de la Segunda Guerra Mundial, *BMW* retomó la producción de aviones y nuevamente, finalizada ésta, inició un proceso de reconstrucción, reanudando en 1947

la producción de motocicletas y en 1952 la de automóviles. A finales de los años 50, la empresa se encontraba al borde de la bancarrota, por el estancamiento de sus ventas. Tras deliberar posibles fusiones con otro grupo, *BMW* optó por renovar su gama con la llamada “Nueva Clase”, consiguiendo una mayor aceptación en el mercado y mejorando su situación financiera, definiendo la imagen y reconocimiento con los que se le identifica actualmente (Vintauto, 2018). Cabe destacar que dentro del grupo se encuentran, además de la propia *BMW* y *BMW Motorrad* (motocicletas), las firmas automovilísticas *Mini* y *Rolls-Royce*.

La filial española *BMW Ibérica*, que será objeto de análisis en el presente trabajo, fue fundada en el contexto de gran expansión de la década de los 80, coincidiendo con los inicios de *BMW Motorsport*, la división encargada de vehículos deportivos, lo que pudo servir como impulso para su establecimiento en territorio español.

## 2. Análisis interno y externo

### 2.1 Análisis externo

El análisis externo realizará una breve contextualización de la situación del sector automovilístico, en el que principalmente opera *BMW Ibérica*, y de la dinámica competitiva de éste.

Los principales indicadores del sector automovilístico se muestran en la Tabla 1. Los datos revelan que en 2022 este sector contribuía al 8,1% del Producto Interior Bruto (PIB) español (un 0,4% más que el año anterior) y empleaba al 9% de la población activa, manteniéndose esta cifra prácticamente invariable a lo largo del período analizado. El sector automovilístico facturó en 2022 un total de 70.392 millones de euros, alcanzando así el máximo del período analizado.

La producción de vehículos en 2022 ha aumentado respecto a 2021, alcanzando los 2.219.436 vehículos, aunque en el período 2018-2022 se produce una caída del 21,28%. Pese a la evolución negativa, en 2021 España constituía el segundo mayor fabricante de vehículos europeo, situándose noveno a nivel mundial (ICEX, 2022).

Es interesante destacar que aproximadamente el 80% de la producción total de vehículos está conformada por turismos, y que la mayor parte de los vehículos fabricados en España se exportan a terceros países; concretamente, un 87,08% en 2022.

Tabla 1. Principales indicadores del sector automovilístico (2018-2022)

	Unidades	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Participación en PIB</b>	% sobre total	8,6%	8,5%	8,0%	7,7%	8,1%
<b>Contribución al empleo</b>	% sobre población activa	9,0%	9,0%	9,0%	9,0%	9,0%
<b>Producción de vehículos</b>	nº	2.819.565	2.822.632	2.268.185	2.098.133	2.219.436
<b>Producción de turismos</b>	nº	2.215.599	2.248.291	1.800.664	1.663.199	1.787.197
<b>Prod. Turismos/ Prod. Vehículos</b>	%	78,6%	79,7%	79,4%	79,3%	80,5%
<b>Exportación de vehículos</b>	nº	2.304.418	2.310.070	1.951.448	1.820.727	1.932.629
<b>Exportación de turismos</b>	nº	1.873.085	1.867.477	1.588.889	1.455.634	1.583.558
<b>Exp. Turismos / Exp. Vehículos</b>	%	81,3%	80,8%	81,4%	79,9%	81,9%
<b>Facturación</b>	Millones de €	66.550	69.500	59.987	60.908	70.392

\*datos de empresas y fabricantes asociados a ANFAC

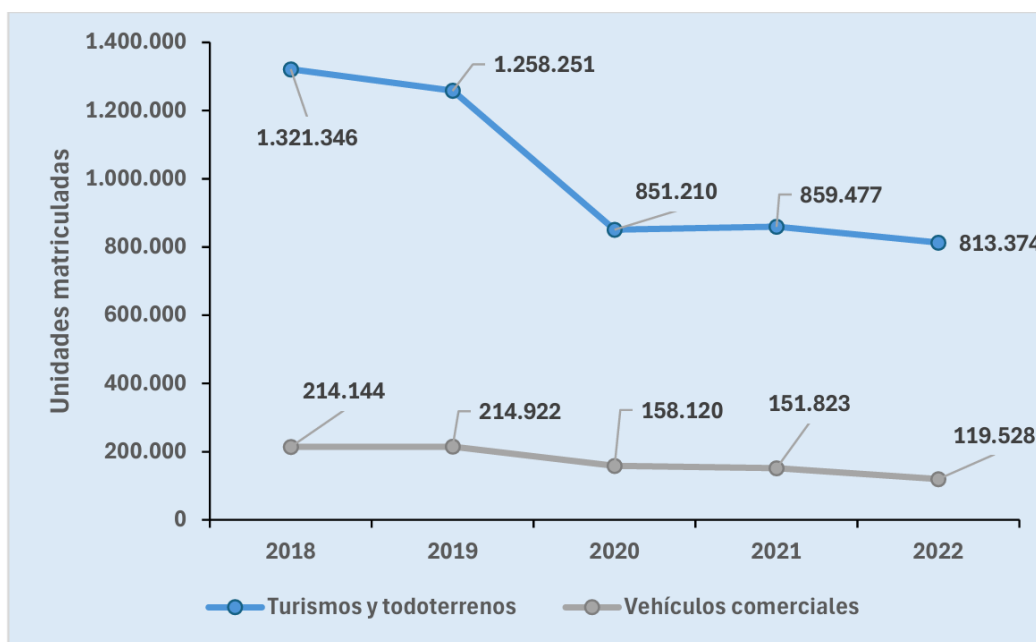
Fuente: Elaboración propia con datos de los informes anuales de ANFAC (2018-2022)

Una visión global de los datos presentados en la Tabla 1 pone de manifiesto que la pandemia de COVID-19 ha tenido un gran impacto en el sector, principalmente en los años 2020 y 2021, donde indicadores como el volumen de facturación han experimentado un fuerte retroceso. Los primeros signos de recuperación se observan en 2022 con un incremento general de todas las variables y, especialmente del volumen de facturación, que además crece en términos generales a pesar de la caída en los niveles de producción.

Siguiendo esta línea, las circunstancias de los últimos años han condicionado gravemente la economía y los mercados. El sector automovilístico no es una excepción, siendo uno de los que más han acusado los efectos de la pandemia de COVID-19 y, posteriormente, de la guerra entre Rusia y Ucrania. El cierre de fábricas durante el confinamiento y las respectivas restricciones han provocado una escasez de microchips que ha dificultado y ralentizado la fabricación de vehículos. La producción de estos elementos se concentra en su mayor parte en Asia, por lo que Europa se encuentra en una posición dependiente (Telefónica, 2022). España, en particular, no cuenta con industria en este sector, por lo que la problemática se agrava.

Con el objetivo de aproximar las ventas del sector en España, se analiza la evolución de las matriculaciones de vehículos nuevos y las ventas de vehículos de ocasión. Las primeras han experimentado una caída en el período 2018-2022 (Gráfico 2), agravándose en 2020, con el inicio de la pandemia, sobre todo en el caso de turismos y todoterrenos, que entre los años 2018 y 2020 han caído un 35,58%.

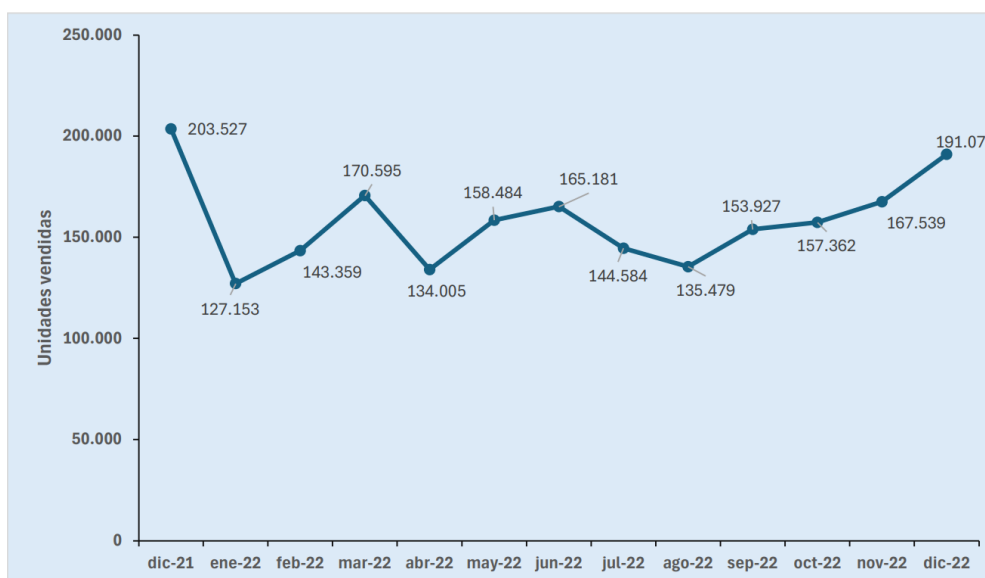
Gráfico 2. Matriculaciones por tipo de vehículo en España (2018-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de ANFAC (2023)

Además del mercado de vehículos nuevos, es conveniente tener en cuenta el mercado de segunda mano o de ocasión, que además toma una especial importancia en el contexto actual, puesto que la crisis del sector ha provocado una subida generalizada de precios que lleva a los consumidores a buscar alternativas más asequibles, aunque el precio del vehículo de ocasión también se ha incrementado.

Gráfico 3. Número de turismos y todoterrenos de ocasión vendidos en España (2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de Motor.es (2023)

El Gráfico 3 cuantifica el volumen de venta de turismos y todoterrenos seminuevos durante el año 2022. Tras una caída inicial posiblemente motivada por la subida de

precios y la falta de stock (Fernández, 2023), las ventas en el mercado de segunda mano se recuperaron en la segunda mitad de año. En 2022 las ventas de turismos y todoterrenos ascendieron a 1.848.745 unidades, superando las 813.374 matriculaciones de vehículos nuevos (Gráfico 1).

Este cambio de tendencia hacia los vehículos seminuevos entra en conflicto con la dirección que está tomando el sector en los últimos años; sector que camina hacia la electrificación e hibridación, siguiendo las directrices establecidas por la Unión Europea y demás organismos internacionales en materia de sostenibilidad. Según datos de ANFAC (2023), el parque automovilístico español en 2022 estaba formado por 30,2 millones de vehículos, cuya edad media se sitúa en los 13,9 años, siendo uno de los parques más envejecidos a nivel europeo. Del total de vehículos que conforman el parque, solo 241.707 cuentan con la Etiqueta Cero de la DGT y 1.058.245 con la Etiqueta ECO, lo que supone un 0,8% y un 3,5% del total, respectivamente.

Este escenario supone una problemática para los fabricantes. Por una parte, se ven en la necesidad de avanzar hacia la electrificación para cumplir con las normas medioambientales y, por otra, no pueden abandonar el vehículo de combustión debido a la todavía incipiente fase de desarrollo en la que se encuentra el mercado del vehículo eléctrico.

Además de los desafíos geopolíticos que afectan a la actividad empresarial y a la cadena de suministro y de la demanda de una mayor sostenibilidad, otros factores aumentan el nivel de incertidumbre en el sector automovilístico, como son el incremento de la intensidad competitiva, un mercado de capitales centrado en la rentabilidad y el crecimiento o la elevada inflación y los tipos de interés (*BMW Group Report*, 2023).

Una vez analizada la situación del sector, pasamos a definir los principales competidores de *BMW Ibérica* en España, por volumen de facturación (Tabla 2). La mayor parte de las principales competidores son, al igual que *BMW Ibérica*, filiales de los principales fabricantes de automóviles a nivel mundial, exceptuando a *ASTARA MOBILITY, S.A.* y *AUTOS MONTALT, S.A.*. Entre las principales empresas competidoras se ha conformado un grupo de comparación (GC) conformado por *MERCEDES-BENZ ESPAÑA, S.A.U.* (en adelante *Mercedes España*), y *VOLKSWAGEN GROUP ESPAÑA DISTRIBUCIÓN, S.A.* (en adelante *Volkswagen España*); ambas con una estrategia de negocio similar a la de *BMW Ibérica*.

Tabla 2. Principales empresas del sector automovilístico en España por volumen de facturación (2022)

(miles de euros)	<b>FACTURACIÓN</b>
<b>MERCEDES-BENZ ESPAÑA, S.A.U.</b>	6.667.858
<b>ASTARA MOBILITY, S.A.</b>	4.597.789
<b>VOLKSWAGEN GROUP ESPAÑA DISTRIBUCIÓN, S.A.</b>	3.287.662
<b>RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, S.A.</b>	2.156.904
<b>BMW IBERICA, S.A.U.</b>	1.765.127
<b>TOYOTA ESPAÑA, S.L.</b>	1.624.471
<b>KIA IBERIA, S.L.U.</b>	1.234.639
<b>HYUNDAI MOTOR ESPAÑA, S.L.</b>	1.230.771
<b>STELLANTIS &amp; YOU ESPAÑA, S.A.</b>	850.089
<b>NISSAN IBERIA, S.A.U.</b>	626.934
<b>AUTOS MONTALT, S.A.</b>	513.769
<b>VOLVO CAR ESPAÑA, S.L.</b>	493.874
<b>PORSCHE IBERICA S.A.</b>	367.943
<b>MAZDA AUTOMOVILES ESPAÑA, S.A.</b>	311.328

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

Al igual que *BMW* cuenta con las firmas *Mini* y *Rolls-Royce*, algunas de estas empresas distribuyen otras marcas (Tabla 3).

Tabla 3. Marcas distribuidas por las principales empresas del sector

	<b>MARCAS QUE DISTRIBUYEN</b>
<b>MERCEDES-BENZ ESPAÑA, S.A.U.</b>	Mercedes-Benz, Smart
<b>VOLKSWAGEN GROUP ESPAÑA DISTRIBUCIÓN, S.A.</b>	Volkswagen, Audi, Škoda
<b>RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, S.A.</b>	Renault, Dacia, Alpine
<b>BMW IBERICA, S.A.U.</b>	BMW, Mini, Rolls-Royce
<b>KIA IBERIA, S.L.</b>	KIA
<b>HYUNDAI MOTOR ESPAÑA, S.L.</b>	Hyundai
<b>STELLANTIS &amp; YOU ESPAÑA, S.A.</b>	Abarth, Alfa Romeo, Citroën, DS Automobiles, Fiat, Jeep, Opel, Peugeot
<b>NISSAN IBERIA, S.A.U.</b>	Nissan
<b>VOLVO CAR ESPAÑA, S.L.</b>	Volvo
<b>PORSCHE IBERICA S.A.</b>	Porsche
<b>MAZDA AUTOMOVILES ESPAÑA, S.A.</b>	Mazda

Fuente: Elaboración propia.

## 2.2 Análisis interno

El análisis interno estudiará la situación organizacional de la empresa, tanto en la actualidad como en perspectiva de futuro.

*BMW Ibérica* es, como mencionamos anteriormente, la filial en España del grupo *BMW*. El Gráfico 4 detalla la relación de control de la empresa.

Gráfico 4. Mapa de dependencia de *BMW Ibérica*



Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

Todas las compañías cuentan con el 100% de participación en la siguiente, por lo que los objetivos y estrategias de *BMW Ibérica* se alinean con los del grupo al que pertenece.

La misión, visión y valores del grupo son los pilares fundamentales que orientan la estrategia corporativa. En particular, como señala Guardiola (2024), su misión se centra en diseñar y fabricar vehículos que combinen el máximo rendimiento con los más altos estándares de calidad, seguridad y eficiencia. Por su parte, su visión busca convertirse en la empresa líder a nivel mundial en movilidad premium, ofreciendo experiencias de conducción únicas. Para alcanzarlas, los valores que promueve el grupo *BMW* son, entre otros, la innovación constante, el máximo cuidado de los detalles, la responsabilidad social y medioambiental, la integridad y transparencia, el espíritu de superación y el enfoque al cliente.

El grupo *BMW* estructura su estrategia en cuatro bloques fundamentales, en los cuales encontramos implícitos los fundamentos de su misión, visión y valores (*BMW Group Report*, 2023):

- **Posicionamiento.** El grupo se compromete con dos principios básicos: el desarrollo sostenible y la movilidad de alta calidad. Para ello, trata de buscar un compromiso entre negocios, medio ambiente y sociedad, actuando bajo el Acuerdo de París en el ámbito climático, y estableciendo una serie de objetivos en materia de reducción de la huella de carbono. También se destaca la implicación de la marca con la electrificación del sector, tratando de expandir la infraestructura de carga de vehículos eléctricos.
- **Dirección.** *BMW* busca asumir el liderazgo en el cambio de tendencia del sector hacia la movilidad sostenible. Para ello, oferta productos atractivos, tratando de maximizar la satisfacción de su clientela, establecer su marca y expandir su presencia en el mercado, pero sin descuidar la rentabilidad.
- **Enfoque estratégico.** El grupo *BMW* se compromete con sus clientes y sus diferentes necesidades, tratando de superar las expectativas de éstos, utilizando una tecnología innovadora y una atención personalizada. En cuanto a la experiencia del consumidor, *BMW* está expandiendo su entorno digital.

- **Colaboración.** El grupo busca apoyar a su plantilla en el desarrollo de sus capacidades para conseguir los mejores resultados en un entorno cambiante. Esta colaboración no solo se limita al personal empleado; también se expande hacia las relaciones externas, como puede ser la cadena de suministro.

En línea con los aspectos principales que definen su estrategia, el grupo *BMW* delimita sus objetivos estratégicos en el corto-medio plazo, como se muestra en la Tabla 4.

Tabla 4. Objetivos estratégicos del grupo *BMW*

OBJETIVOS FINANCIEROS	OBJETIVOS HASTA 2025	OBJETIVOS HASTA 2030
Margen BAT del grupo superior al 10%.	Aumento de la proporción de coches electrificados sobre el total entregado superior al 30%.	Aumento de la proporción de vehículos 100% eléctricos sobre el total entregado superior al 50%.
Margen BAIT en el segmento de automoción entre el 8 y el 10%.	Aumento de la proporción de mujeres en puestos de administración superior al 22%.	Reducción de emisiones de carbono por vehículo en producción del 80%.
		Reducción de emisiones de carbono durante el uso del vehículo superior al 50%.
		Reducción de emisiones de carbono en la cadena de suministro superior al 20%.

Fuente: Elaboración propia con datos del *BMW Group Report* (2023)

Como podemos observar, sus objetivos principales siguen la tendencia del sector hacia la electrificación y la sostenibilidad, adaptándose a las directrices medioambientales. También se persigue el aumento de la diversidad en puestos de administración y dirección, en aras de una mayor igualdad de oportunidades.

### 3. Análisis económico-financiero

#### 3.1 Objetivo

Esta sección tiene como objetivo la realización de un análisis económico-financiero de *BMW Ibérica* en el período 2018-2022. Con este propósito, se realiza un análisis porcentual y de tendencias de las partidas que conforman dos de sus estados financieros (en particular, Balance y Cuenta de Pérdidas y Ganancias -PyG-) y se calculan diferentes ratios a través de datos financieros obtenidos de la base de datos de Sistema de Análisis

de Balances Ibéricos (SABI), que permitirán elaborar un diagnóstico sobre la situación financiera a corto y largo plazo y los niveles de rentabilidad y riesgo de la empresa.

Los datos de *BWM Ibérica* se pondrán en perspectiva con los de sus principales empresas competidoras en España a través de la conformación de un GC, para así poner en perspectiva la situación de la empresa objeto de estudio con la de otras de su sector.

De forma tentativa, este análisis busca también ver en qué medida los fenómenos políticos y socio-económicos más recientes (por ejemplo, la crisis derivada del COVID-19) han podido afectar a las cuentas de *BMW Ibérica* y de su GC.

## 3.2 Definición del GC

En la definición del GC se realiza una búsqueda en SABI de las principales empresas del sector a través del código CNAE primario de *BMW Ibérica* (4511 – “Venta de automóviles y vehículos de motor ligeros”). Se busca que las empresas que conformen el grupo sean filiales de los principales fabricantes de automóviles a nivel mundial, cuenten con un volumen de ingresos de explotación similar al de *BMW Ibérica*, dispongan de datos financieros para el período a analizar y tengan una estrategia de negocio similar. Aplicando estos criterios, las empresas que conformarán el GC son dos: *Mercedes España* y *Volkswagen España*.

La carteras de productos de las tres empresas, cuyas empresas matrices son alemanas, no coinciden totalmente. *BMW Ibérica*, además de vehículos, también comercializa motocicletas procedentes de la división *BMW Motorrad*, aunque es una parte minoritaria; y *Mercedes España* y *Volkswagen España* cuentan con furgones y furgonetas en su cartera de productos.

## 3.3 Análisis porcentual y de tendencias

El análisis porcentual o vertical cuantifica el peso relativo de las diferentes partidas contables con respecto a una magnitud de referencia. En el Balance, esta magnitud de referencia será el Activo Total (AT) y en PyG, el Importe Neto de la Cifra de Negocios (INCN).

El análisis de tendencias u horizontal refleja la evolución porcentual de las diferentes partidas contables a lo largo del período analizado, tomando el año 2018 como año base. De este modo, se muestra el valor de cada partida en un año determinado, como porcentaje de su valor en 2018.

### 3.3.1 Análisis porcentual del Balance de BMW Ibérica

El análisis porcentual del Balance da comienzo a través del estudio de la estructura del Activo (Tabla 5). Se constata un peso mayoritario del AC sobre el AT en todo el período analizado, oscilando entre el 89,97% y el 91,25% entre los años 2018 y 2021, respectivamente, y produciéndose en 2022 un incremento más notable hasta alcanzar un peso del 95,46%.

Tabla 5. Porcentajes verticales del Activo de *BMW Ibérica* (2018-2022)

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>10,13%</b>	<b>9,48%</b>	<b>11,07%</b>	<b>8,75%</b>	<b>4,54%</b>
I) Inmovilizado Intangible	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
II) Inmovilizado Material	0,84%	0,81%	0,82%	0,96%	0,85%
III) Inversiones inmobiliarias	7,16%	6,96%	7,76%	6,05%	2,36%
IV) Inversiones en empresas del grupo y asociadas a l/p	0,64%	0,63%	0,71%	0,63%	0,00%
V) Inversiones financieras a l/p	0,11%	0,10%	0,12%	0,13%	0,21%
VI) Activos por impuesto diferido	1,39%	0,98%	1,66%	0,96%	1,12%
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>89,87%</b>	<b>90,52%</b>	<b>88,93%</b>	<b>91,25%</b>	<b>95,46%</b>
II) Existencias	56,47%	48,71%	32,53%	20,80%	21,40%
III) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	24,33%	28,83%	20,23%	5,71%	6,90%
IV) Inversiones en empresas del grupo y asociadas a c/p	8,83%	12,81%	36,07%	64,10%	67,15%
V) Inversiones financieras a c/p	0,20%	0,16%	0,09%	0,63%	0,00%
VII) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	0,05%	0,01%	0,01%	0,01%	0,02%
<b>TOTAL ACTIVO (A+B)</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

En los años 2018 y 2019, el gran peso del AC se debe principalmente a la inversión en “Existencias” y en “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar”. Sin embargo, a partir del año 2020 se produce un cambio de tendencia, en tanto que las “Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo” pasan a representar el peso mayoritario del Activo. El desencadenante de este cambio podría deberse a la irrupción de la pandemia de COVID-19, con la consiguiente paralización de la actividad comercial y el descenso de la demanda. En el caso de los deudores, como se aclara en la memoria, la partida “Clientes por ventas y prestaciones de servicios” reduce su valor un 89,71% en 2020 con respecto al año anterior, por lo que la matriz, *BMW AG*, decide conceder a *BMW Ibérica* un derecho de cobro de 74 millones de euros para compensar los efectos negativos de la pandemia, ajustando los precios de los vehículos adquiridos y revendidos por la empresa en el ejercicio (*BMW Ibérica*, 2021). A su vez, el aumento de las inversiones en empresas del grupo se debe principalmente a una inversión de aproximadamente 126 millones de euros en la matriz.

El ANC está conformado, mayoritariamente, por las “Inversiones inmobiliarias”, que suponen más de la mitad de su importe pero que, en términos generales, representan menos de un 10% del AT.

La estructura de la financiación de *BMW Ibérica* muestra un peso mayoritario de los recursos ajenos a lo largo del período analizado, representando prácticamente dos tercios de la financiación total (PNPT), (Tabla 6). El Pasivo está conformado mayoritariamente por PC, como ocurre en las empresas comerciales. Sin embargo, aunque el peso relativo del PC permanece prácticamente invariable entre los años 2018-2022, la composición de éste varía significativamente. Los “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar” disminuyen su peso relativo a lo largo del período analizado, posiblemente por la reducción de las compras durante la pandemia, mientras que las “Provisiones a corto plazo” lo aumentan. En este caso, al tratarse de una filial comercial, la mayor parte de sus deudas con proveedores son con empresas del grupo y asociadas, lo que facilita las relaciones y la adaptación en condiciones cambiantes.

Tabla 6. Porcentajes verticales de la estructura financiera de *BMW Ibérica* (2018-2022)

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>33,98%</b>	<b>35,65%</b>	<b>34,42%</b>	<b>35,00%</b>	<b>33,39%</b>
A-1) Fondos Propios	33,98%	35,65%	34,42%	35,00%	33,39%
I) Capital	0,96%	0,94%	1,06%	0,95%	0,89%
III) Reservas	29,97%	29,38%	33,14%	29,64%	27,83%
VII) Resultado del ejercicio	3,05%	5,33%	0,23%	4,41%	4,68%
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>2,99%</b>	<b>2,93%</b>	<b>4,75%</b>	<b>3,93%</b>	<b>4,45%</b>
I) Provisiones a l/p	2,69%	2,77%	4,61%	3,80%	4,39%
II) Deudas a l/p	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%
IV) Pasivos por impuesto diferido	0,28%	0,14%	0,12%	0,12%	0,03%
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>63,03%</b>	<b>61,41%</b>	<b>60,83%</b>	<b>61,07%</b>	<b>62,16%</b>
II) Provisiones a c/p	19,41%	21,89%	27,03%	26,50%	26,51%
IV) Deudas con empresas del grupo y asociadas a c/p	0,00%	1,46%	2,30%	0,00%	0,00%
V) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	43,62%	38,07%	31,49%	34,57%	35,65%
<b>TOTAL PN Y PASIVO (A+B+C)</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

El peso del PN se mantiene estable durante el período, suponiendo aproximadamente un tercio del PNPT de *BMW Ibérica*. Los fondos propios están formados prácticamente en su totalidad por reservas. La Tabla 7 muestra el importe desglosado del PN, para un mayor detalle, evidenciando que la reserva legal se mantiene en el 20% del importe del Capital Social; el máximo permitido en España para las sociedades anónimas (BOE, 2010). Las reservas voluntarias se mantienen prácticamente invariables en el período, al igual que el capital social, por lo que las variaciones del PN se deben fundamentalmente a fluctuaciones del resultado del ejercicio, que disminuye fuertemente en 2020, como consecuencia de la pandemia, aunque experimenta una gran mejoría en el año posterior.

El PNC se compone prácticamente en su totalidad de “Provisiones a largo plazo”, mientras que las “Deudas a largo plazo” y los “Pasivos por impuesto diferido” tienen un peso relativo poco significativo.

Tabla 7. Composición del PN de *BMW Ibérica* (miles de €, 2018-2022)

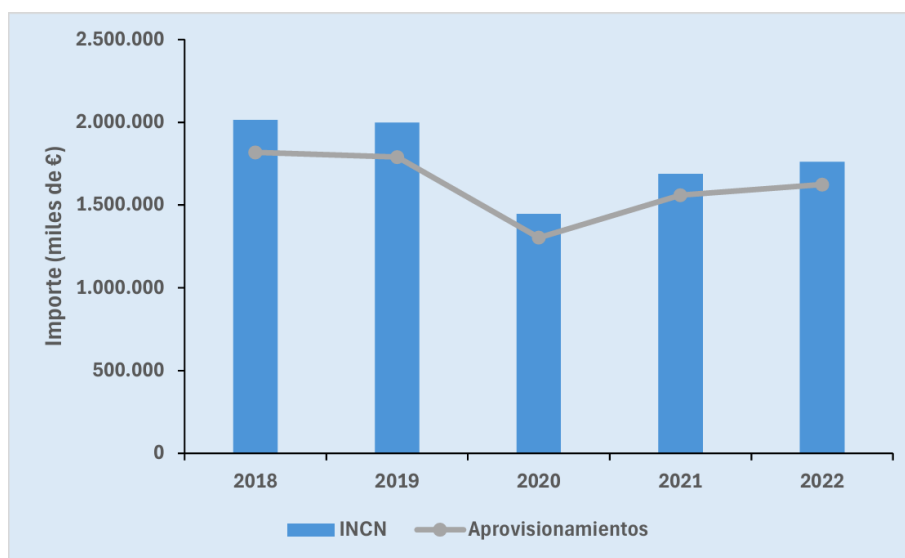
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>212.725</b>	<b>227.689</b>	<b>194.882</b>	<b>221.495</b>	<b>225.137</b>
<b>A-1) Fondos Propios</b>	<b>212.725</b>	<b>227.689</b>	<b>194.882</b>	<b>221.495</b>	<b>225.137</b>
<b>I) Capital</b>	<b>6.000</b>	<b>6.000</b>	<b>6.000</b>	<b>6.000</b>	<b>6.000</b>
<b>III) Reservas</b>	<b>187.631</b>	<b>187.625</b>	<b>187.590</b>	<b>187.582</b>	<b>187.595</b>
1. Legal y estatutarias	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
2. Otras reservas	186.431	186.425	186.390	186.382	186.395
<b>VII) Resultado del ejercicio</b>	<b>19.094</b>	<b>34.064</b>	<b>1.292</b>	<b>27.913</b>	<b>31.542</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

### 3.3.2 Análisis porcentual del PyG de *BMW Ibérica*

Para comenzar el análisis porcentual del PyG de *BMW Ibérica* es conveniente analizar primero la evolución del INCN (Gráfico 5), que muestra una tendencia estable en los años 2018-2019, sufriendo un fuerte descenso en 2020. En los dos años siguientes, el INCN inicia su recuperación, acercándose progresivamente a los niveles previos a la pandemia.

Gráfico 5. Evolución del INCN y Aprovisionamientos (2018-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

Los gastos en aprovisionamientos, principal partida de gastos de la empresa (92,21% del INCN en 2022), presentan una evolución similar a la del INCN, manteniéndose como una proporción estable de éste (Gráfico 4).

Hecha esta contextualización, se analizan los porcentajes verticales del PyG, resumidos en la Tabla 8. Se constata que el peso relativo del resultado de explotación se sitúa en torno al 2,3%, siendo inferior en 2018 y especialmente en 2020. El descenso de 2020 se debe principalmente al aumento de “Otros gastos de explotación”, y en menor medida, de los “Gastos de personal”.

Tabla 8. Porcentajes verticales del PyG de *BMW Ibérica* (%)

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>A) OPERACIONES CONTINUADAS</b>					
1. Importe Neto de la Cifra de Negocios	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
4. Aprovisionamientos	-90,29%	-89,65%	-90,08%	-92,38%	-92,21%
5. Otros ingresos de explotación	0,15%	0,15%	0,21%	0,20%	0,21%
6. Gastos de personal	-1,10%	-1,10%	-1,45%	-1,11%	-1,23%
7. Otros gastos de explotación	-7,42%	-7,01%	-8,41%	-3,98%	-4,29%
8. Amortización de inmovilizado	-0,08%	-0,07%	-0,11%	-0,34%	-0,11%
11. Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	0,00%	0,00%	0,00%	-0,04%	-0,02%
<b>A1) RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>1,26%</b>	<b>2,31%</b>	<b>0,17%</b>	<b>2,34%</b>	<b>2,35%</b>
14. Ingresos financieros	0,01%	0,01%	0,02%	0,02%	0,10%
15. Gastos financieros	-0,02%	-0,03%	-0,06%	-0,14%	-0,09%
17. Diferencias de cambio	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>A2) RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>0,00%</b>	<b>-0,01%</b>	<b>-0,04%</b>	<b>-0,12%</b>	<b>0,01%</b>
<b>A3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>1,26%</b>	<b>2,30%</b>	<b>0,14%</b>	<b>2,22%</b>	<b>2,36%</b>
20. Impuesto sobre beneficios	-0,31%	-0,59%	-0,05%	-0,57%	-0,57%
<b>A4) RDO. EJ. OPERACIONES CONTINUADAS</b>	<b>0,95%</b>	<b>1,71%</b>	<b>0,09%</b>	<b>1,65%</b>	<b>1,79%</b>
<b>A5) RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>0,95%</b>	<b>1,71%</b>	<b>0,09%</b>	<b>1,65%</b>	<b>1,79%</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

### 3.3.3 Análisis de tendencias del Balance de *BMW Ibérica*

El análisis de tendencias del GC comienza por el estudio del Activo (Tabla 9). Exceptuando el 2020, se observa, en comparación con las cifras de 2018 (año base), una reducción progresiva del ANC, a la vez que se produce un incremento sostenido del AC. El descenso del ANC se hace más pronunciado en 2022, motivado principalmente por la fuerte disminución de “Inversiones inmobiliarias” que, además, en línea con lo comentado en el análisis porcentual, es la cuenta con más peso dentro del ANC.

Las “Inversiones financieras a l/p” evolucionan positivamente desde el año 2020, con un crecimiento más pronunciado en 2022. Sin embargo, este aumento tiene un efecto mínimo sobre el importe de ANC debido a su reducido peso relativo.

El aumento del AC viene propiciado por el vertiginoso crecimiento de las “Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo”, especialmente a partir del año 2020, porque “Existencias” y “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” se contraen.

Tabla 9. Números índice del Activo de *BMW Ibérica* (Año base 2018)

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>100</b>	<b>95,51</b>	<b>98,89</b>	<b>87,32</b>	<b>48,30</b>
I) Inmovilizado Intangible					
II) Inmovilizado Material	100	98,30	88,37	116,21	109,69
III) Inversiones inmobiliarias	100	99,25	98,09	85,53	35,58
IV) Inversiones en empresas del grupo y asociadas a l/p	100	100,00	100,00	100,00	0,00
V) Inversiones financieras a l/p	100	100,00	100,00	125,98	209,91
VI) Activos por impuesto diferido	100	71,88	108,61	70,17	86,72
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>100</b>	<b>102,75</b>	<b>89,48</b>	<b>102,66</b>	<b>114,39</b>
II) Existencias	100	88,01	52,09	37,25	40,81
III) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	100	120,88	75,20	23,73	30,53
IV) Inversiones en empresas del grupo y asociadas a c/p	100	147,94	369,27	733,74	818,74
V) Inversiones financieras a c/p	100	84,00	41,75	323,96	0,00
VII) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	100	10,88	25,85	26,53	41,50
<b>TOTAL ACTIVO (A+B)</b>	<b>100</b>	<b>102,01</b>	<b>90,44</b>	<b>101,10</b>	<b>107,70</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

El análisis horizontal de la estructura financiera (Tabla 10) revela que el PN presenta una tendencia ligeramente creciente en el período 2018-2022. En 2019 su incremento está íntegramente causado por el aumento del resultado del ejercicio de ese año. En los restantes años, también por ligeras variaciones en las reservas.

El PNC se mantiene estable en 2019, a pesar del descenso del 47,19% de los “Pasivos por impuesto diferido”, puesto que se trata de una partida de poco peso relativo que se ve compensada con el aumento del 4,91% de las “Provisiones a largo plazo”, la partida del PNC con más peso. Esta última, con fuertes incrementos en 2020 y 2022, explica en gran medida las variaciones del PNC.

El PC muestra una tendencia creciente en las “Provisiones a corto plazo” y decreciente en los “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar”. Sin embargo, debido al mayor peso de esta última sobre la estructura financiera, como referíamos anteriormente, el PC se contrae entre 2019-2021 con respecto al año 2018, y aumenta en 2022.

En líneas generales, es complejo observar una tendencia clara en la estructura financiera de *BMW Ibérica* en el período analizado, principalmente debido a la excepcionalidad que causó en el año 2020 la irrupción de la pandemia de COVID-19.

Tabla 10. Números índice de la estructura financiera de *BMW Ibérica* (Año base 2018)

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>100</b>	<b>107,03</b>	<b>91,61</b>	<b>104,12</b>	<b>105,83</b>
A-1) Fondos Propios	100	107,03	91,61	104,12	105,83
I) Capital	100	100,00	100,00	100,00	100,00
III) Reservas	100	100,00	99,98	99,97	99,98
VII) Resultado del ejercicio	100	178,40	6,77	146,19	165,19
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>100</b>	<b>100,02</b>	<b>143,64</b>	<b>132,91</b>	<b>160,17</b>
I) Provisiones a l/p	100	104,91	154,63	142,53	175,43
II) Deudas a l/p	100	100,00	100,00	100,00	152,00
IV) Pasivos por impuesto diferido	100	52,81	39,92	41,81	13,29
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>100</b>	<b>99,40</b>	<b>87,28</b>	<b>97,97</b>	<b>106,21</b>
II) Provisiones a c/p	100	115,05	125,96	138,05	147,07
IV) Deudas con empresas del grupo y asociadas a c/p					
V) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	100	89,03	65,29	80,13	88,03
<b>TOTAL PN Y PASIVO (A+B+C)</b>	<b>100</b>	<b>102,01</b>	<b>90,44</b>	<b>101,10</b>	<b>107,70</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

### 3.3.4 Análisis de tendencias del PyG de *BMW Ibérica*

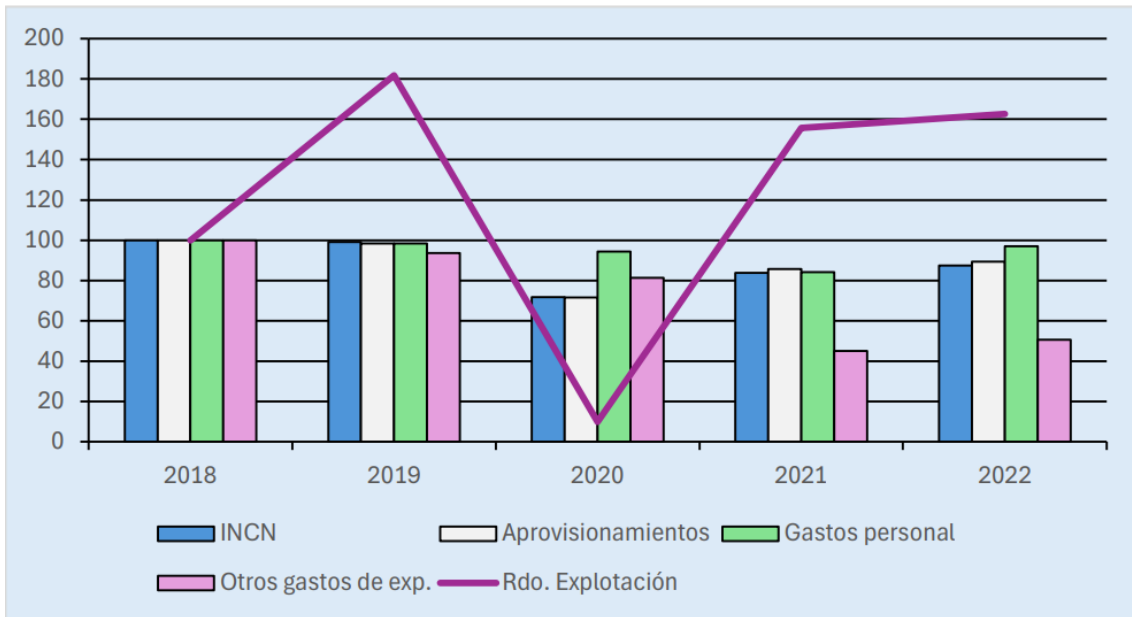
Los números índice de las partidas del PyG con más peso se presentan en el Gráfico 6. Se puede observar que en 2019 se produce una disminución conjunta, ligeramente más acusada cuanto menor es el peso de la partida.

El INCN desciende levemente en 2019 y experimenta una caída muy notable en 2020, recuperándose progresivamente en los años siguientes, aunque sin llegar a alcanzar los niveles previos a la pandemia. Los aprovisionamientos siguen la misma tendencia que el INCN, aunque el descenso en 2019 es un poco más pronunciado y sensiblemente mayor su incremento posterior.

Los “Gastos de personal” y “Otros gastos de explotación” siguen una tendencia similar, descendiendo hasta el año 2021 y recuperándose en 2022, aunque en el caso de los “Otros gastos de explotación”, siendo prácticamente la mitad de dichos gastos en 2018. El descenso de los “Gastos de personal” ha sido menos pronunciado y en 2022 éstos prácticamente se sitúan en las cifras de 2018.

Como resultado de todo ello, el resultado de explotación sufre una fuerte caída en 2020, provocada por el descenso del INCN, y con él, el resultado de la empresa. A pesar de la dramática caída que experimenta en 2020 (del 90,13% con respecto a 2018), en los años posteriores el resultado de explotación de *BMW Ibérica* supera los niveles previos a la pandemia, situándose en 41.317 miles de euros en 2022 (aumentado así un 62,67% con respecto a 2018).

Gráfico 6. Números índices de las partidas más relevantes del PyG de *BMW Ibérica* (2018-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

### 3.3.5 Análisis comparativo de los porcentajes verticales

El análisis porcentual comparativo da comienzo contrastando las estructuras de Activo de *BMW Ibérica* y su GC, conformado por *Mercedes España* y *Volkswagen España* (Tabla 11). Ambas estructuras de Activo son similares, siendo el peso del AC muy superior al del ANC, dado que se trata de empresas comerciales con un alto valor de las existencias. No obstante, es importante resaltar que el peso del AC es muy superior en *BMW Ibérica*, que en 2022 representaba un 95,46% del total de inversiones (89,87% en 2018) frente al 79,49% en el GC (71,02% en 2018).

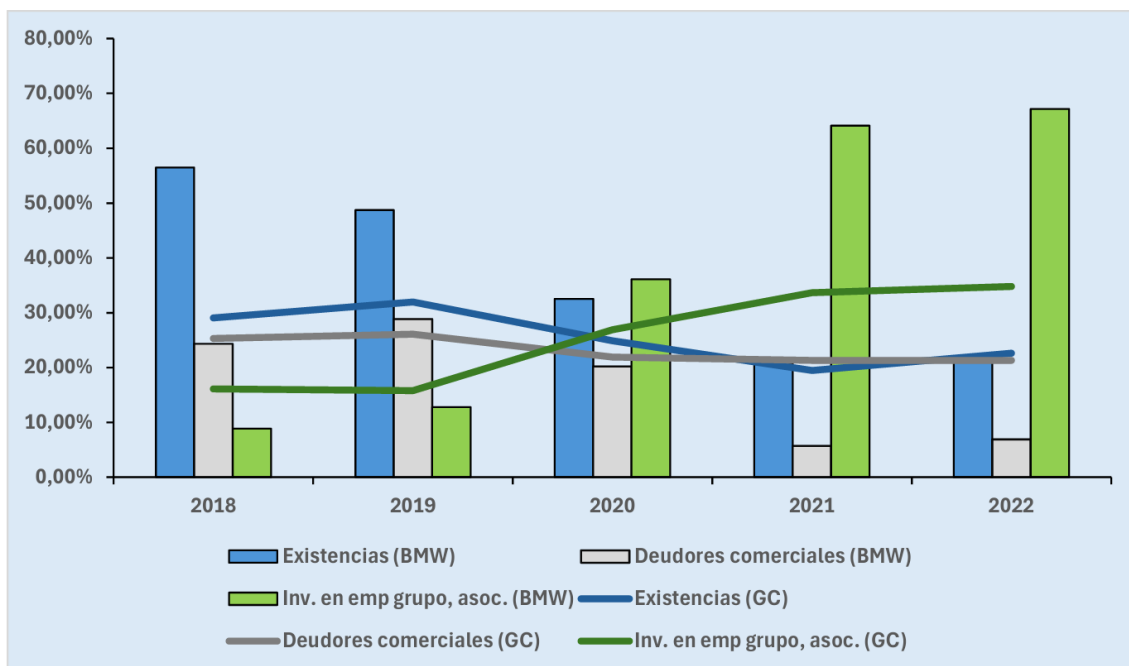
Tabla 11. Composición del Activo de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)

		2018	2019	2020	2021	2022
<b>BMW Ibérica</b>	ANC	10,13%	9,48%	11,07%	8,75%	4,54%
	AC	89,87%	90,52%	88,93%	91,25%	95,46%
<b>Grupo de comparación</b>	ANC	28,98%	23,18%	25,49%	24,87%	20,51%
	AC	71,02%	76,82%	74,51%	75,13%	79,49%

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

Es interesante analizar qué partidas son las que conforman el AC (Gráfico 7). Al igual que en *BMW Ibérica*, las cuentas con mayor peso relativo en el AC del GC son “Existencias”, “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” e “Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo”.

Gráfico 7. Evolución del peso relativo de las principales partidas del AC de *BMW Ibérica* y su GC (2018-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

Las “Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo” (en color verde en el Gráfico 6) cuentan con un peso relativo mayor en el GC hasta 2020, año en el que su peso relativo pasa a situarse por debajo del de *BMW Ibérica*. “Existencias” y “Deudores comerciales” presentan pesos relativos similares en ambos casos entre 2020-2022 y entre 2019-2020, respectivamente, pero fuera de ese período, el peso es mayor en el caso de *BMW Ibérica*.

La comparación de las estructuras financieras se refleja en la Tabla 12. Al igual que en el Activo, observamos una estructura similar en ambos casos, con un peso relativo mayoritario del PC. El peso de esta masa patrimonial es mayor en el GC (72,49% frente a 62,16% en 2022), aunque en 2020 llegaron a confluir. También el peso del PNC es superior en el GC durante el período, a costa de un menor peso relativo de los recursos propios.

Tabla 12. Composición de la estructura financiera de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)

		2018	2019	2020	2021	2022
<b>BMW Ibérica</b>	PN	33,98%	35,65%	34,42%	35,00%	33,39%
	PNC	2,99%	2,93%	4,75%	3,93%	4,45%
	PC	63,03%	61,41%	60,83%	61,07%	62,16%
<b>Grupo de comparación</b>	PN	16,54%	16,06%	24,56%	17,23%	16,89%
	PNC	13,30%	7,57%	14,47%	14,45%	10,63%
	PC	70,16%	76,37%	60,97%	68,33%	72,49%

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

La Tabla 13 recoge el peso relativo de las principales partidas del PyG sobre el INCN. Se observa una proporción de gasto en aprovisionamientos ligeramente mayor en *BMW Ibérica*, aumentando esta diferencia sensiblemente en 2021 y 2022.

Tabla 13. Porcentajes verticales de las principales partidas del PyG de *BMW Ibérica* y su GC (2018-2022)

		2018	2019	2020	2021	2022
<b>BMW Ibérica</b>	<b>Aprov.</b>	90,29%	89,65%	90,08%	92,38%	92,21%
<b>Grupo de comparación</b>		89,56%	89,34%	89,50%	88,89%	89,02%
<b>BMW Ibérica</b>	<b>Otros ing. Exp</b>	0,15%	0,15%	0,21%	0,20%	0,21%
<b>Grupo de comparación</b>		2,11%	1,86%	2,21%	1,34%	0,99%
<b>BMW Ibérica</b>	<b>Gtos. Personal</b>	1,10%	1,10%	1,45%	1,11%	1,23%
<b>Grupo de comparación</b>		3,56%	3,55%	4,14%	3,97%	3,92%
<b>BMW Ibérica</b>	<b>Otros gtos. Exp.</b>	7,42%	7,01%	8,41%	3,98%	4,29%
<b>Grupo de comparación</b>		6,55%	6,53%	6,33%	6,18%	5,84%
<b>BMW Ibérica</b>	<b>Amortización</b>	0,08%	0,07%	0,11%	0,34%	0,11%
<b>Grupo de comparación</b>		1,12%	1,14%	1,30%	1,07%	0,65%
<b>BMW Ibérica</b>	<b>Rdo. Exp</b>	1,26%	2,31%	0,17%	2,34%	2,35%
<b>Grupo de comparación</b>		2,04%	1,22%	1,01%	1,38%	1,71%

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

En cuanto a las demás partidas, se observa una diferencia de peso ligeramente más notable en los “Gastos de personal” y menor en “Otros ingresos de explotación” y “Amortización del inmovilizado”, que en todos los casos suponen una proporción menor en *BMW Ibérica*.

El margen porcentual del resultado de explotación de *BMW Ibérica* es mayor en los años 2019, 2021 y 2022, experimentando un considerable descenso en 2020 causado por la excepcionalidad de la pandemia. Analizando el peso del resultado de explotación del GC en ese momento, se puede constatar que el peso ha permanecido más estable y presenta cifras ligeramente superiores a las de *BMW Ibérica*.

### 3.3.6 Análisis comparativo de los porcentajes horizontales

La evolución de la estructura de Activo (Tabla 14) muestra un crecimiento de las inversiones de *BMW Ibérica* a lo largo del período, finalizando 2022 con un crecimiento del 7,70% respecto a 2018. El GC, por el contrario, finaliza el período con un descenso del 1,16% respecto a 2018.

Tabla 14. Números índice del Activo de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)

		2018	2019	2020	2021	2022
<b>BMW Ibérica</b>	<b>ANC</b>	100	95,51	98,89	87,32	48,30
	<b>AC</b>	100	102,75	89,48	102,66	114,39
	<b>AT</b>	100	102,01	90,44	101,10	107,70
<b>G. comparación</b>	<b>ANC</b>	100	84,17	76,39	77,24	69,94
	<b>AC</b>	100	113,80	91,12	95,19	110,63
	<b>AT</b>	100	105,21	86,85	89,99	98,84

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

A lo largo del período, el Activo de *BMW Ibérica* y de su GC aumenta en 2019 y sufre un fuerte descenso en 2020. En el caso de *BMW Ibérica*, esta caída es menos pronunciada y la recuperación más veloz. AC y ANC sufren una evolución similar durante el período, reduciéndose drásticamente el ANC (sobre todo en el caso de *BMW Ibérica*) y aumentando el AC. Aunque la disminución del ANC en el período es mayor, su menor peso relativo sobre el Activo hace que el impacto sobre éste no sea tan acusado.

La evolución de los componentes de la estructura financiera (Tabla 15) presenta mayores divergencias. En el caso de *BMW Ibérica*, las tres masas patrimoniales finalizan el período con un importe superior al de 2018, produciéndose el aumento más significativo en términos porcentuales en el PNC, que aumenta un 60,17%.

En el caso del GC, PN y PC se incrementan en el período, aunque de forma menos notoria, mientras que el PNC se contrae. No obstante, esta tendencia decreciente del PNC no supone una variación drástica sobre la estructura financiera debido a su reducido peso relativo.

Tabla 15. Números índice de la estructura financiera de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)

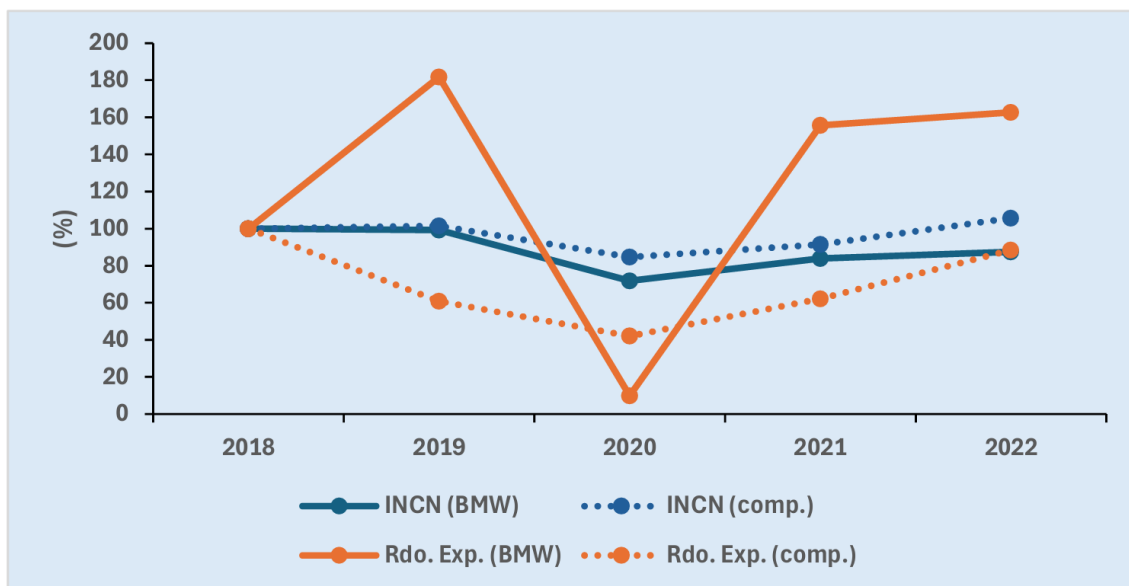
		2018	2019	2020	2021	2022
<b>BMW Ibérica</b>	<b>PN</b>	100	107,03	91,61	104,12	105,83
	<b>PNC</b>	100	100,02	143,64	132,91	160,17
	<b>PC</b>	100	99,40	87,28	97,97	106,21
<b>G. comparación</b>	<b>PN</b>	100	102,20	129,00	93,76	100,96
	<b>PNC</b>	100	59,89	94,49	97,72	78,94
	<b>PC</b>	100	114,51	75,47	87,64	102,11

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

En lo que respecta al análisis horizontal de los epígrafes de la PyG, es interesante analizar la evolución del INCN y del resultado de explotación. El Gráfico 8 muestra un mayor descenso del INCN de *BMW Ibérica* en 2020 respecto a la competencia. A esto se añade

una recuperación más lenta que no logra alcanzar niveles prepandemia, a diferencia de lo que sucede con el GC.

Gráfico 8. Números índice del INCN y resultado de explotación de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

El resultado de explotación, sin embargo, no sigue la misma tendencia. Mientras que el del GC sigue una evolución en forma de U, marcada por un descenso y posterior recuperación, el de *BMW Ibérica* se ve muy afectado por la pandemia, aunque finaliza el período siendo un 62,67% mayor al alcanzado en 2018.

### 3.4 Análisis financiero

El objetivo de este apartado es conocer la situación financiera de *BMW Ibérica* desde dos perspectivas temporales: el corto y el largo plazo. Para ello se calculan diferentes ratios que orientan el análisis y cuantifican la situación.

#### 3.4.1 Análisis financiero a corto plazo

##### 3.4.1.1 Equilibrio financiero

Una empresa se encuentra en equilibrio financiero cuando dispone de recursos permanentes suficientes para financiar las inversiones de carácter permanente.

La existencia de equilibrio se comprueba con el cálculo del fondo de rotación (FR)<sup>1</sup>; el fondo de rotación de explotación (FRE) y el fondo de rotación ajeno a la explotación (FRAE)<sup>2</sup>.

*BMW Ibérica* se encuentra en equilibrio durante todo el período analizado, puesto que su FRAE es positivo (Tabla 16). Es más, se produce un crecimiento continuo del éste, provocado por un aumento del FR y un descenso muy pronunciado en el FRE.

Tabla 16. Equilibrio financiero de *BMW Ibérica* (miles de €, 2018-2022)

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>FR</b>	168.048	185.865	159.077	191.017	224.494
<b>FRE</b>	111.232	112.311	-32.642	-218.740	-228.315
<b>FRAE</b>	<b>56.816</b>	<b>73.554</b>	<b>191.719</b>	<b>409.757</b>	<b>452.809</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

El fuerte decrecimiento del FRE, especialmente de 2019 a 2021, se explica fundamentalmente por la disminución del AC de explotación debido a la contracción de “Existencias” y “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar”.

Los datos de la Tabla 17 evidencian que el GC también se encuentra en equilibrio. Su FRAE, ligeramente superior al de *BMW Ibérica*, presenta una tendencia similar, causada principalmente por la disminución de las mismas partidas del AC de explotación.

Tabla 17. Equilibrio financiero del GC (miles de €, 2018-2022)

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>FR</b>	24.792	13.695	339.650	176.694	199.993
<b>FRE</b>	-150.462	-123.623	-223.399	-529.304	-519.007
<b>FRAE</b>	<b>175.254</b>	<b>137.318</b>	<b>563.049</b>	<b>705.998</b>	<b>719.000</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

Se observa además un FRE negativo durante todo el período, puesto que el AC de explotación es menor que el PC de explotación. El FRE de *BMW Ibérica* es también negativo, excepto los dos primeros años analizados.

<sup>1</sup> El detalle de las fórmulas utilizadas a lo largo del trabajo se recoge en la Tabla 34 (Anexo).

<sup>2</sup> Se incluyen las provisiones en el cálculo del PC de explotación, necesario para el posterior cálculo del FRE.

## 3.4.1.2 Ratio de solvencia, liquidez a c/p y tesorería

Los ratios de solvencia, liquidez a c/p y tesorería cuantifican la capacidad de la empresa para afrontar sus pagos a corto plazo (Tabla 18).

El ratio de solvencia muestra una tendencia ligeramente creciente, en tanto que el AC aumenta porcentualmente más que el PC, excepto en el año 2020, donde se produce una leve disminución debido a la reducción de “Existencias” y “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar”. El fuerte crecimiento de las “Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo” provoca que el ratio de solvencia no experimente una caída drástica en 2020, por lo que la capacidad de *BMW Ibérica* para hacer frente a sus compromisos a corto plazo a través de su AC se mantiene estable incluso en la pandemia.

Tabla 18. Ratios de liquidez a corto plazo de *BMW Ibérica* (2018-2022)

	2018	2019	2020	2021	2022
Solvencia	1,43	1,47	1,46	1,49	1,54
Liquidez a c/p	0,53	0,68	0,93	1,15	1,19
Tesorería	0,0039	0,0027	0,0017	0,0105	0,0003

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

El ratio de liquidez a corto plazo muestra un claro aumento de la capacidad de la empresa para afrontar las deudas corrientes, sin tener en cuenta la realización de sus stocks. En 2021 y 2022 la empresa podría cubrir con su AC, sin incluir sus stocks, la totalidad de deudas a c/p. Por el contrario, el ratio de tesorería presenta valores muy bajos, lo que indica una muy baja liquidez si se tienen en cuenta únicamente las “Inversiones financieras a corto plazo” y la “Tesorería”. No obstante, es necesario contrastar estos valores con los de la competencia para investigar si se trata de valores “normales” en el sector.

Comparando con el ratio de solvencia de *BMW Ibérica* con el de su GC (Tabla 19), se constata que el segundo muestra valores más bajos durante todo el período. Se mantiene estable hasta el año 2020, cuando experimenta un aumento considerable causado principalmente por la fuerte disminución de los “Acreedores comerciales” y las “Deudas a corto plazo”, que contrarrestan el descenso de las “Existencias” y los “Deudores comerciales”. El ratio sufre una disminución en 2021, manteniéndose estable en 2022. Por tanto, podemos determinar que *BMW Ibérica* tiene una mayor capacidad para hacer frente a sus compromisos a corto plazo con su AC que el GC conformado.

La liquidez a corto plazo de la competencia no sigue una tendencia clara. Es superior a la de *BMW Ibérica* en 2018, pero desde entonces el ratio experimenta un crecimiento sostenido en el caso *BMW Ibérica*, llegando a situarse por encima de la unidad, lo que

refleja una mejor situación en términos de liquidez. Aun así, los datos del GC muestran valores aceptables.

Tabla 19. Ratios de liquidez del GC (2018-2022)

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Solvencia</b>	1,01	1,01	1,22	1,10	1,10
<b>Liquidez a c/p</b>	0,60	0,59	0,81	0,81	0,78
<b>Tesorería</b>	0,0003	0,0001	0,0002	0,0002	0,0004

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

Como se advierte anteriormente, el ratio de tesorería de la competencia también presenta valores muy bajos, por lo que podría ser un factor común entre las empresas del sector, por el tipo de actividad que realizan, y no tanto un indicador de una mala situación de *BMW Ibérica*. En cualquier caso, se muestra que los activos más líquidos (“Tesorería” e “Inversiones financieras a c/p”) no serían en absoluto suficientes para cubrir las deudas y compromisos de pago más inmediatos.

#### 3.4.1.3 Rotación de existencias, clientes y proveedores

La rotación indica el número de veces que se renueva el saldo de una partida contable durante un ejercicio económico. A través de ella se cuantifica la eficiencia operativa, permitiendo detectar cambios en el ciclo de explotación de la empresa.

La Tabla 20 muestran las rotaciones de *BMW Ibérica*, junto con los datos necesarios para su cálculo. Se observa un importante aumento de la rotación de existencias en los años 2021 y 2022, causado por la recuperación de los consumos tras el inicio de la pandemia y el descenso de las existencias, lo que indica una mayor eficiencia en la gestión de inventarios.

La rotación de clientes también muestra una clara mejoría en el período analizado, tras un leve descenso en 2020. Este aumento se debe en mayor medida al descenso de las partidas de clientes.

Por otro lado, la rotación de proveedores no presenta ninguna tendencia resaltable, alternándose disminuciones y aumentos. Cabe destacar que los descensos son más pronunciados que los aumentos, por lo que al final del período se observa una rotación de proveedores considerablemente menor que al inicio, causada principalmente por el aumento del saldo medio de “Proveedores”. Esta evolución refleja una mejora en su gestión.

Tabla 20. Rotaciones de *BMW Ibérica* (2018-2022)

	2018	2019	2020	2021	2022
Consumos	-1.814.238	-1.794.250	-1.298.412	-1.569.580	-1.623.656
SM Existencias	353.476	332.280	247.613	157.902	137.958
<b>Rotación de existencias</b>	<b>5,13</b>	<b>5,40</b>	<b>5,24</b>	<b>9,94</b>	<b>11,77</b>
Ventas	2.014.271	1.997.152	1.447.135	1.688.369	1.761.482
SM Clientes	151.832	167.720	148.819	74.868	40.881
<b>Rotación de clientes</b>	<b>13,27</b>	<b>11,91</b>	<b>9,72</b>	<b>22,55</b>	<b>43,09</b>
Compras	-	1.751.857	1.171.471	1.517.100	1.636.248
SM Proveedores	140.584	132.197	113.005	133.476	171.895
<b>Rotación de proveedores</b>	<b>-</b>	<b>13,25</b>	<b>10,37</b>	<b>11,37</b>	<b>9,52</b>

\*se toman como saldos medios para 2018 los saldos de las partidas en ese año

\*no se puede calcular el valor de las compras en 2018 al no disponer del dato de saldo final del año anterior

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

Las rotaciones de AC y PC de explotación del GC, reflejadas en la Tabla 21, siguen la misma tendencia que las de *BMW Ibérica* en el período 2020-2022. Concretamente, las rotaciones de existencias toman valores muy similares, debiéndose sus evoluciones a las mismas causas. La rotación de proveedores se sitúa en valores más bajos, reflejando una mejor gestión de la cadena de suministro por parte del GC. No obstante, *BMW Ibérica* es claramente más eficiente en la gestión de sus derechos de cobro en los últimos años del período analizado.

Tabla 21. Rotaciones del GC (2018-2022)

	2018	2019	2020	2021	2022
Consumos	-5.226.114	-5.238.085	-4.219.221	-4.485.431	-4.944.594
SM Existencias	746.259	819.791	719.949	467.727	441.525
<b>Rotación de existencias</b>	<b>7,00</b>	<b>6,39</b>	<b>5,86</b>	<b>9,59</b>	<b>11,20</b>
Ventas	9.326.598	9.457.433	7.893.529	8.535.901	9.857.714
SM Clientes	637.316	656.159	545.948	430.482	447.923
<b>Rotación de clientes</b>	<b>14,63</b>	<b>14,41</b>	<b>14,46</b>	<b>19,83</b>	<b>22,01</b>
Compras	-	5.370.270	3.873.091	4.367.444	5.084.927
SM Proveedores	1.221.594	1.285.396	1.134.251	985.569	1.084.815
<b>Rotación de proveedores</b>	<b>-</b>	<b>4,18</b>	<b>3,41</b>	<b>4,43</b>	<b>4,69</b>

\*se toman como saldos medios para 2018 los saldos de las partidas en ese año

\*no se puede calcular el valor de las compras en 2018 al no disponer del dato de saldo final del año anterior

\*se toman como existencias las existencias comerciales, puesto que son las únicas con las que cuenta BMW Ibérica

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

#### 3.4.1.4 Plazos

Los plazos informan acerca del tiempo que tarda en producirse la renovación de las partidas relacionadas con el ciclo de explotación. Además de los plazos de venta, cobro y pago, se muestra el período medio de maduración (PMM), tanto técnico como

financiero. El PMM técnico es el tiempo medio que tarda una unidad monetaria invertida en el proceso de producción en ser recuperada a través del cobro a clientes. El PMM financiero tiene además en cuenta el plazo de pago a proveedores.

Estas variables, recogidas en la Tabla 22, resultan en un PMM financiero que aumenta ligeramente en 2020, pero que sin embargo experimenta un fuerte descenso en los años posteriores. Mientras que en 2019 *BMW Ibérica* tardaba aproximadamente 71 días en recuperar las inversiones realizadas en el ciclo de explotación, en 2022 tarda poco más de 1 día, lo que representa una gran mejora en la eficiencia, reduciendo considerablemente las necesidades de financiación del ciclo de explotación. Esta evolución está motivada por las reducciones de los plazos de venta y cobro, así como por la ampliación del plazo de pago a proveedores.

Tabla 22. Plazos y PMM de *BMW Ibérica* (2018-2022)

	2018	2019	2020	2021	2022
Plazo de venta	71,11	67,59	69,61	36,72	31,01
Plazo de cobro	27,51	30,65	37,54	16,19	8,47
Plazo de pago	-	27,54	35,21	32,11	38,34
<b>PMM Técnico</b>	<b>98,63</b>	<b>98,25</b>	<b>107,14</b>	<b>52,90</b>	<b>39,48</b>
<b>PMM Financiero</b>	<b>-</b>	<b>70,70</b>	<b>71,93</b>	<b>20,79</b>	<b>1,14</b>

\*no se dispone de plazo de pago para 2018, y por tanto tampoco de PMM financiero, debido a no disponer del dato de compras para 2018

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

En contraposición, los plazos del GC (Tabla 23) revelan un PMM financiero negativo, lo que indica que se cobra a los clientes antes de realizar los pagos a los proveedores, mostrando una eficiencia mayor en la gestión del ciclo de explotación.

Tabla 23. Plazos y PMM del GC (2018-2022)

	2018	2019	2020	2021	2022
Plazo de venta	52,12	57,12	62,28	38,06	32,59
Plazo de cobro	24,94	25,32	25,24	18,41	16,59
Plazo de pago	-	87,36	106,89	82,37	77,87
<b>PMM Técnico</b>	<b>77,06</b>	<b>82,45</b>	<b>87,53</b>	<b>56,47</b>	<b>49,18</b>
<b>PMM Financiero</b>	<b>-</b>	<b>-4,92</b>	<b>-19,36</b>	<b>-25,90</b>	<b>-28,69</b>

Fuentes: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

Este PMM financiero negativo, frecuente en empresas comerciales de distribución, se debe principalmente a los amplios plazos de pago a proveedores de los que dispone el GC (en 2022, aproximadamente 78 días frente a 38 de *BWM Ibérica*).

### 3.4.2 Análisis financiero a largo plazo

#### 3.4.2.1 Ratio de garantía

*BMW Ibérica* presenta un ratio de garantía ligeramente superior al de su GC durante todo el período analizado (Tabla 24), lo que indica una mayor capacidad para cubrir sus deudas con su Activo, en caso de liquidación. Se produce en 2020 un aumento considerable del ratio de garantía del GC.

En este caso, aunque las diferencias son pequeñas, el ratio muestra que *BMW Ibérica* ofrece una mayor garantía frente a acreedores.

Tabla 24. Ratios de garantía de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)

	2018	2019	2020	2021	2022
BMW Ibérica	1,51	1,55	1,52	1,54	1,50
Grupo de comparación	1,20	1,19	1,33	1,21	1,20

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

#### 3.4.2.2 Ratios de endeudamiento

*BMW Ibérica* presenta un ratio de endeudamiento general inferior al de su GC, debido al mayor peso relativo de su PN, como se ha comentado en el análisis porcentual. El ratio se mantiene razonablemente estable durante todo el período, como se puede observar en la Tabla 25, lo que indica una situación de dependencia de los recursos ajenos controlada.

Por el contrario, el ratio de endeudamiento del GC presenta valores muy elevados durante todo el período. De hecho, en 2022 por cada unidad monetaria de patrimonio neto, éste tenía una media de casi 5 unidades de pasivo; en su mayoría, pasivo corriente, lo que podría suponerle problemas de liquidez. Este ratio sufre un fuerte descenso en 2020, provocado por la caída de su endeudamiento a corto plazo, pero repunta nuevamente en 2021.

*BMW Ibérica* cuenta, por tanto, con una menor dependencia de la financiación externa, lo que supone un menor riesgo financiero.

Tabla 25. Ratios de endeudamiento de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)

		2018	2019	2020	2021	2022
BMW Ibérica	C/P	1,85	1,72	1,77	1,75	1,86
	L/P	0,09	0,08	0,14	0,11	0,13
	General	1,94	1,80	1,90	1,86	1,99
Grupo de comparación	C/P	4,24	4,75	2,48	3,97	4,29
	L/P	0,80	0,47	0,59	0,84	0,63
	General	5,05	5,23	3,07	4,80	4,92

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

### 3.4.2.3 Ratio de autonomía financiera

El ratio de autonomía financiera refleja el grado de dependencia de una empresa de sus recursos propios, siendo el inverso del ratio de endeudamiento. Por tanto, las conclusiones del análisis de este ratio (Tabla 26), son las mismas que las del ratio de endeudamiento. Ambas empresas cuentan con más recursos ajenos que propios en su estructura financiera, pero *BMW Ibérica* presenta una proporción de recursos propios mayor.

Tabla 26. Ratios de autonomía financiera de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)

		2018	2019	2020	2021	2022
BMW Ibérica		0,51	0,55	0,52	0,54	0,50
Grupo de comparación		0,20	0,19	0,33	0,21	0,20

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

### 3.4.2.4 Ratio de cobertura de la deuda

El ratio de cobertura de la deuda (Tabla 27) refleja la insuficiencia, tanto de *BMW Ibérica* como de su GC, para hacer frente a su deuda mediante la tesorería generada a través de sus operaciones de explotación.

Tabla 27. Ratio de cobertura de la deuda de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)

		2018	2019	2020	2021	2022
BMW Ibérica		-0,02	0,14	0,40	0,47	0,15
Grupo de comparación		0,04	0,07	0,11	0,24	0,11

\*se toman como saldos medios de deuda total para 2018 los saldos de deuda de ese año

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

En el caso de *BMW Ibérica*, el ratio toma un valor negativo para el año 2018 debido a los flujos de tesorería negativos generados por sus operaciones de explotación. De 2019 a 2021 el ratio experimenta un importante aumento, pero en 2022 vuelve a descender. El

ratio del GC sigue la misma tendencia, si bien no experimenta un aumento tan pronunciado.

*BMW Ibérica* tiene un ratio de cobertura de la deuda ligeramente superior en todo el período, excepto en el año 2018.

### 3.5 Análisis económico

Este apartado se centra en el análisis de las rentabilidades, tanto económica como financiera, así como del riesgo financiero.

#### 3.5.1 Análisis de rentabilidades

##### 3.5.1.1 Rentabilidad económica

La rentabilidad económica mide la capacidad de los activos de generar beneficios, con independencia de la fuente de financiación utilizada.

La Tabla 28 muestra que la rentabilidad económica de *BMW Ibérica* es inferior a la de su GC en 2018, debido a su menor margen BAIT. En el año 2019, *BMW Ibérica* aumenta su margen y con ello su rentabilidad económica. Pero solo un año más tarde, ya en contexto de pandemia, se presentan dos situaciones contrarias. La rotación de Activos sufre un descenso en ambos casos, más acusado en *BMW Ibérica*. Sin embargo, el margen BAIT de *BMW Ibérica* desciende fuertemente mientras que el de la competencia llega casi a duplicarse, dando como resultado una rentabilidad económica próxima a cero para *BMW Ibérica* y de un 11,70% para la competencia; el máximo del período analizado.

Tabla 28. Rentabilidad económica y componentes de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)

		2018	2019	2020	2021	2022
<b>BMW Ibérica</b>	Margen BAIT	1,27%	2,32%	0,19%	2,36%	2,45%
	Rotación de activos	3,22	3,16	2,40	2,82	2,70
	<b>Rentabilidad económica</b>	<b>4,10%</b>	<b>7,34%</b>	<b>0,47%</b>	<b>6,64%</b>	<b>6,60%</b>
<b>Grupo de comparación</b>	Margen BAIT	2,41%	2,28%	4,11%	1,39%	1,82%
	Rotación de activos	3,23	3,19	2,85	3,34	3,62
	<b>Rentabilidad económica</b>	<b>7,77%</b>	<b>7,29%</b>	<b>11,70%</b>	<b>4,65%</b>	<b>6,57%</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

En 2022 la rentabilidad de la filial alemana y de su GC prácticamente se igualan.

### 3.5.1.2 Rentabilidad financiera

La rentabilidad financiera, también llamada rentabilidad de los accionistas, mide la capacidad de los recursos propios para generar beneficios.

*BMW Ibérica* cuenta con una rentabilidad financiera considerablemente menor que su GC durante todo el período analizado (Tabla 29), debido principalmente a su menor proporción entre Activo y PN medio, resultado de sus menores niveles de endeudamiento.

En el año 2021, gracias al aumento del margen del beneficio neto de *BMW Ibérica*, la rentabilidad financiera consigue aproximarse a la de su GC, pero en 2022 la diferencia entre ambas se incrementa en más de 13 puntos porcentuales.

Tabla 29. Rentabilidad financiera y componentes de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)

		2018	2019	2020	2021	2022
<b>BMW Ibérica</b>	Beneficio Neto / Ventas	0,95%	1,71%	0,09%	1,65%	1,79%
	Ventas / Activo medio	3,22	3,16	2,40	2,82	2,70
	Activo medio / PN medio	2,94	2,87	2,85	2,88	2,93
	<b>Rentabilidad financiera</b>	<b>8,98%</b>	<b>15,47%</b>	<b>0,61%</b>	<b>13,41%</b>	<b>14,12%</b>
<b>Grupo de comparación</b>	Beneficio Neto / Ventas	1,77%	1,83%	3,82%	1,00%	1,31%
	Ventas / Activo medio	3,23	3,19	2,85	3,34	3,62
	Activo medio / PN medio	6,05	6,14	5,02	4,80	5,86
	<b>Rentabilidad financiera</b>	<b>34,58%</b>	<b>35,86%</b>	<b>54,61%</b>	<b>16,03%</b>	<b>27,77%</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

### 3.5.1.3 Efecto palanca

El efecto palanca cuantifica la influencia de la deuda sobre la rentabilidad financiera a través de la rentabilidad económica y el coste medio de la deuda.

Tanto *BMW Ibérica* como la competencia cuentan con un efecto palanca positivo durante todo el período (Tabla 30), puesto que sus rentabilidades económicas son mayores que su coste medio de la deuda. No obstante, el alto nivel de endeudamiento del GC provoca que un efecto palanca muy superior, como ya se evidencia en el análisis de la rentabilidad financiera.

Tabla 30. Efecto palanca y componentes de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)

		2018	2019	2020	2021	2022
<b>BMW Ibérica</b>	Re - i	4,01%	7,21%	0,25%	6,05%	6,23%
	Endeudamiento	1,94	1,80	1,90	1,86	1,99
	<b>Efecto palanca</b>	<b>0,08</b>	<b>0,13</b>	<b>0,00</b>	<b>0,11</b>	<b>0,12</b>
<b>Grupo de comparación</b>	Re - i	7,53%	7,07%	11,53%	4,43%	6,29%
	Endeudamiento	5,05	5,23	3,07	4,80	4,92
	<b>Efecto palanca</b>	<b>0,38</b>	<b>0,37</b>	<b>0,35</b>	<b>0,21</b>	<b>0,31</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

### 3.5.2 Análisis del riesgo financiero

#### 3.5.2.1 Apalancamiento financiero

El apalancamiento financiero mide la variabilidad del beneficio neto que se atribuye al coste de la deuda. Como se expone en la Tabla 31, tanto *BMW Ibérica* como su GC cuentan con un apalancamiento financiero superior a 1, aunque bajo. De hecho, en 2022, ante una variación del BAIT de un 10%, el beneficio neto variaría un 10,4%, lo que supone un bajo nivel de riesgo financiero.

Destaca en particular el elevado valor que toma en 2020 para *BMW Ibérica*, tras mantenerse estable los dos primeros años. Esto se debe al fuerte descenso que sufre el resultado durante el primer año de pandemia, que provoca que el efecto de los intereses, de mayor importe, sea mucho mayor y, por tanto, ante una variación de un 10% en el BAIT, el beneficio neto varíe un 14,2%.

Tabla 31. Apalancamiento financiero de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>BMW Ibérica</b>	1,01	1,01	1,42	1,06	1,04
<b>Grupo de comparación</b>	1,03	1,03	1,01	1,04	1,04

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

Salvo esta excepción, durante el resto del período el apalancamiento financiero se mantiene razonablemente estable, adoptando valores próximos a la unidad en ambos casos.

#### 3.5.2.2 Ratio de cobertura de intereses

Este ratio cuantifica la capacidad que tiene una empresa para afrontar los gastos financieros derivados de su endeudamiento mediante sus beneficios brutos.

Se constatan valores altos del ratio tanto en el caso de *BMW Ibérica* como de la competencia (Tabla 32), excepto en el año 2020, donde el ratio de cobertura de intereses de *BMW Ibérica* sufre un fuerte descenso como consecuencia de la caída de su BAIT y el incremento de los gastos financieros, como ya se ha constatado en el análisis del apalancamiento financiero.

Tabla 32. Ratio de cobertura de intereses de *BMW Ibérica* y del GC (2018-2022)

		2018	2019	2020	2021	2022
<b>BMW Ibérica</b>	Cobertura de intereses	72,30	87,07	3,39	17,34	27,16
<b>Grupo de comparación</b>	Cobertura de intereses	37,52	40,90	84,11	26,83	28,69

Fuente: Elaboración propia a partir de SABI (2024)

Durante los dos primeros años *BMW Ibérica* cuenta con una capacidad superior para afrontar los intereses de su deuda a través de su resultado bruto. Sin embargo, en los dos últimos años, su GC presenta un ratio de cobertura superior, aunque en 2022 los valores de ambos son prácticamente iguales. Con el BAIT que ambas obtienen en 2022, serían capaces de cubrir casi 28 veces sus gastos financieros en ese año.

### 3.6 Diagnóstico

Adquiriendo una visión global del análisis realizado, se puede describir a *BMW Ibérica* como una empresa con una buena solidez financiera en términos de solvencia, gracias a su baja dependencia de la financiación externa. En añadido, se encuentra en equilibrio financiero durante todo el período.

Sin embargo, ante la situación de crisis ocasionada por el COVID-19 y a pesar de haber tomado medidas de seguridad, ha sufrido un mayor impacto que la competencia, aproximada a través de la definición de un GC, revelando áreas de vulnerabilidad. Esto se ve reflejado principalmente en la cuenta de pérdidas y ganancias, con fuertes caídas de los márgenes, y en las rentabilidades e indicadores de riesgo. A pesar de conseguir aumentar la liquidez en el año 2020 para afrontar la incertidumbre ocasionada por la pandemia, la empresa no ha sido capaz de mantener sus márgenes, como sí consigue la competencia.

Cabe destacar que la posterior recuperación sitúa a la empresa en niveles prepandemia, en lo que a nivel de ventas y márgenes se refiere, lo que denota una gran capacidad para superar las condiciones adversas.

Por otro lado, la baja dependencia de los recursos ajenos de la filial alemana, en comparación con su GC, le permite contar con una mayor solidez financiera. No obstante, se trata de una estrategia de financiación conservadora que conlleva un menor efecto palanca de la deuda y, por consiguiente, una menor rentabilidad financiera.

Adicionalmente, *BMW Ibérica* cuenta con un ciclo de explotación con una duración superior a la de su GC, lo que denota una eficiencia menor del mismo.

### 3.7 Propuestas de mejora

En línea con los objetivos del grupo y las debilidades identificadas durante este análisis, sería adecuado considerar una optimización de la estructura financiera de *BMW Ibérica*, concediendo un mayor peso a la deuda que permita aprovechar el efecto palanca positivo para potenciar su rentabilidad financiera. *BMW Ibérica* cuenta con una solidez financiera con respecto a los competidores considerados en este estudio que le podría

permitir aumentar su endeudamiento sin comprometer demasiado su estabilidad financiera.

Por otro lado, sería interesante considerar una mejora en la eficiencia del ciclo de explotación, puesto que a pesar de contar en 2022 con una rotación de existencias similar a la de la competencia y una rotación de clientes mucho mayor, su menor eficiencia en la gestión de proveedores provoca que su ciclo de explotación sea más largo en comparación con los competidores. Al ser *BMW Ibérica* una filial comercial, sus proveedores mayoritarios son empresas del grupo, lo que podría resultar determinante en la consecución de mejores condiciones de financiación.

### 3.8 DAFO sumario

Este apartado resume, en la Tabla 33, las principales conclusiones de los análisis externo e interno, en este último caso con un papel protagonista del análisis económico-financiero.

Tabla 33. Tabla sumario

<b>DEBILIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
· Dependencia y subordinación respecto a la matriz	· Conflictos geopolíticos actuales.
· Costes ligeramente más elevados.	· Caída de las matriculaciones de vehículos nuevos.
· Menor eficiencia del ciclo de explotación.	· Dependencia de proveedores asiáticos (microchips).
· Menores niveles de rentabilidad.	
<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>
· Enfoque en la calidad.	· Recuperación post-pandemia.
· Buena imagen de marca.	· Altos volúmenes de exportación.
· Visión de liderazgo.	· Buena posición en el mercado europeo.
· Compromiso con la sostenibilidad.	· Dirección hacia la electrificación.
· Priorización de la satisfacción del cliente.	· Necesidad de renovar el parque automovilístico español.
· Inversión en renovación y desarrollo de instalaciones y personal.	
· Buena capacidad de pago a c/p y l/p.	
· Solidez financiera.	
· Buena capacidad de recuperación.	

Fuente: Elaboración propia

# Conclusiones, limitaciones y posibles ampliaciones

El presente trabajo académico ha profundizado en el estudio de la situación económico-financiera de *BMW Ibérica*, filial española de BMW, en el período 2018-2022, lo que ha permitido identificar diferentes puntos fuertes y débiles a partir de los cuales se han formulado propuestas de mejora. El cálculo de los indicadores necesarios y su posterior puesta en contexto junto con los de las empresas elegidas como representación de la competencia ha permitido situar a *BMW Ibérica* con respecto a estos competidores en el sector.

El análisis ha puesto de manifiesto una mejora de la situación económico-financiera con respecto al inicio del período analizado. Debido a la crisis generada por el COVID-19, esta mejora no se ha producido de forma lineal, si no que ha sido resultado de una sucesión de diversas variaciones en gran parte de los indicadores analizados.

*BMW Ibérica* podría caracterizarse como una empresa que goza de una buena estabilidad financiera en el período analizado, con una buena capacidad de pago de sus deudas y demás compromisos de pago, tanto a corto como a largo plazo, gracias principalmente a su relativamente menor dependencia de la financiación externa que sus principales competidores. No obstante, esta circunstancia también implica que la rentabilidad financiera de la empresa se sitúe por debajo de la de sus competidores más directos, debido a la menor influencia del efecto palanca. En añadido, *BMW Ibérica* cuenta con una buena eficiencia en la gestión del ciclo de explotación, pero menor que la de los competidores considerados, por sus menores plazos de pago a proveedores.

Sin embargo, a pesar de estos factores y del mayor impacto que ha supuesto la pandemia en los resultados de *BMW Ibérica*, aun habiendo tomado medidas de seguridad, como el derecho de cobro compensatorio concedido por la matriz del grupo, la empresa cuenta con unos márgenes de resultado mayores que los del GC en los últimos años del período analizado.

Este estudio aporta una visión detallada de los estados financieros de *BMW Ibérica*, permitiendo evaluar su situación económico-financiera y, mediante distintas propuestas,

orientar una posible mejora de ésta. El análisis identifica las áreas que constituyen una fortaleza para la empresa, así como aquellas en las que ésta se muestra más vulnerable. Además, el período analizado permite evaluar la capacidad de *BMW Ibérica* y de su GC para sobreponerse y recuperarse ante contextos inciertos como el derivado de la pandemia.

A nivel personal, la realización de este trabajo ha posibilitado poner en práctica muchos de los conocimientos aprendidos durante el grado, requiriendo un desarrollo de la capacidad de síntesis y gestión de la información, así como de la de organización del tiempo. Por otra parte, ha supuesto también un refuerzo de los conocimientos aplicados que sirve como complemento a la formación.

El presente estudio está sujeto a una serie de limitaciones. Entre ellas, el no disponer de documentos como la Memoria o el Informe de Gestión para la totalidad de los ejercicios del período analizado reduce el grado de conocimiento del que se dispone para el análisis de las variaciones de las partidas de los estados financieros. De contar con estos documentos, algunas conclusiones se podrían justificar de forma más precisa.

Este trabajo podría ampliarse en el futuro, tanto ampliando el período analizado en busca de una mayor comprensión de las tendencias y evolución histórica de la empresa, como incluyendo más empresas en el grupo comparativo, creando así una imagen más precisa de la media del sector.

# Bibliografía

- Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones -ANFAC- (2019). *Informe Anual 2018*. Disponible en: <https://anfac.com/wp-content/uploads/2019/07/Informe-Anual-ANFAC-2018-ESP.pdf>
- ANFAC (2020). *Informe Anual 2019*. Disponible en: <https://anfac.com/wp-content/uploads/2020/07/ANFAC INFORME ANUAL 2019 VC.pdf>
- ANFAC (2021). *Informe Anual 2020*. Disponible en: <https://anfac.com/wp-content/uploads/2021/07/Informe-Anual-ANFAC-2020.pdf>
- ANFAC (2022). *Informe Anual 2021*. Disponible en: <https://anfac.com/wp-content/uploads/2022/07/01 informe anual 2021 11 7 22 programado.pdf>
- ANFAC (2023). *Informe Anual 2022*. Disponible en: <https://anfac.com/wp-content/uploads/2023/07/Informe-Anual-ANFAC-2022.pdf>
- Bayerische Motoren Werke AG (2023). *BMW Group Report 2022*. Disponible en: [https://www.BMWgroup.com/content/dam/grpw/websites/BMWgroup\\_com/ir/downloads/en/2023/bericht/BMW-Group-Report-2022-en.pdf](https://www.BMWgroup.com/content/dam/grpw/websites/BMWgroup_com/ir/downloads/en/2023/bericht/BMW-Group-Report-2022-en.pdf)
- BMW Ibérica (2021). *Estados Financieros e Informe de Gestión 2020*. Disponible en: <https://sede.registradores.org/sede/sede-corpme-web/home>
- Fernández, A. (2023). *Las ventas de coches de ocasión en España cierran 2022 con una caída del 5,6%*. Recuperado el 15 abril 2024, de <https://www.motor.es/noticias/ventas-coches-ocasion-2022-diciembre-202392302.html>
- Guardiola, J. (2024). *Misión, Visión y Valores de BMW*. Recuperado el 15 abril 2024, de <https://www.markarina.com/mision-vision-y-valores-de-BMW/>

ICEX España Exportación e Inversiones (2022). *Sector de la Automoción en España*. Recuperado el 6 marzo 2024, de <https://www.investinspain.org/es/sectores/automocion-movilidad>

Ministerio de la Presidencia (2010). *Ley de Sociedades de Capital (Real Decreto 1/2010, de 2 de julio)*. *Boletín Oficial del Estado*, 161, de 3 de julio de 2010. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2010/07/02/1/con>

Telefónica (2022). *Crisis de los microchips: causas y proyección*. Recuperado el 6 marzo 2024, de <https://www.telefonica.com/es/sala-comunicacion/noticias/crisis-de-los-microchips-causas-y-proyeccion/>

Vintauto (2018). *Historia de BMW*. Recuperado el 1 marzo 2024, de <https://www.vintauto.com/historia-de-BMW/>

# Anexo

Tabla 34. Formulario de ratios

RATIOS	FÓRMULAS
Apalancamiento financiero	$BAIT / BAT$
Autonomía financiera	$PN / (PNC + PC)$
Cobertura de intereses	$BAIT / \text{Gastos financieros}$
Cobertura de la deuda	$\text{Tesorería generada por las operaciones} / (PC + PNC)$
Endeudamiento a c/p	$PC / PN$
Endeudamiento a l/p	$PNC / PN$
Endeudamiento general	$(PNC + PC) / PN$
FR	$AC - PC$
FRAE	$FR - FRE$
FRE	$AC \text{ de explotación} - PC \text{ de explotación}$
Garantía i medio	$(AC + ANC) / (PC + PNC)$
Liquidez a c/p	$\text{Gastos financieros} / (PC + PNC)$
Margen BAIT	$(AC - \text{Existencias}) / PC$
Plazo de cobro	$BAIT / \text{Ventas}$
Plazo de pago	$365 / \text{Rotación de clientes}$
Plazo de venta	$365 / \text{Rotación de proveedores}$
PMM Financiero	$365 / \text{Rotación de existencias}$
PMM Técnico	$\text{Plazo de venta} - \text{Plazo de cobro} - \text{Plazo de pago}$
Rentabilidad económica	$\text{Plazo de venta} - \text{Plazo de cobro}$
Rentabilidad financiera	$\text{Margen BAIT} * \text{Rotación de activos}$
Rotación de activos	$\text{Margen BAIT} * \text{Rotación de activos} * \text{Proporción de activo} * \text{Efecto intereses} * \text{Efecto impuestos}$
Rotación de clientes	$\text{Ventas} / \text{Activo total medio}$
Rotación de existencias	$\text{Ventas} / \text{SM Clientes}$
Rotación de proveedores	$\text{Consumo} / \text{SM Existencias}$
Solvencia	$\text{Compras} / \text{SM Proveedores}$
Tesorería	$AC / PC$
	$(\text{Tesorería} + \text{Inversiones financieras a c/p}) / PC$

Fuente: Elaboración propia