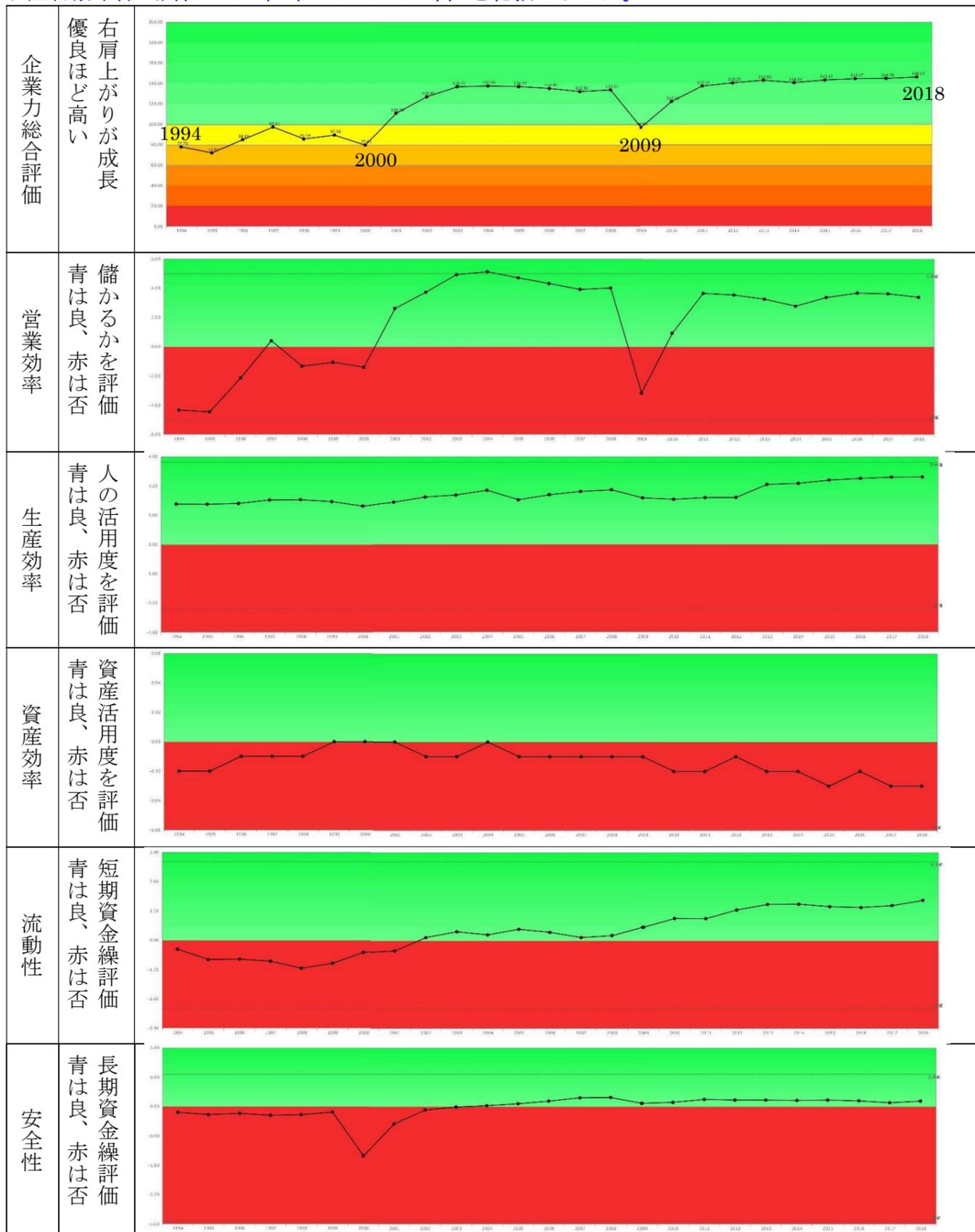


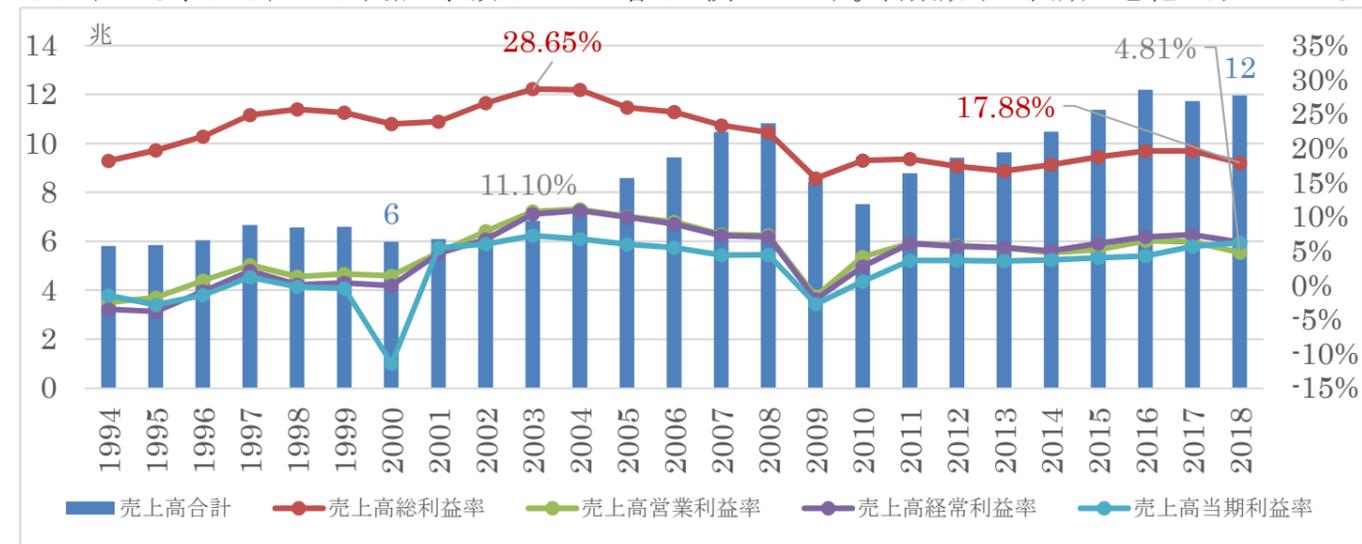
日産自動車株式会社の 25 年（1994～2018 年）を総括しました。



企業力総合評価が黄信号領域（80～100 ポイント）にあった 1994～2000 年の間、営業効率、資本効率（非表示）、資産効率、流動性、安全性の親指標は赤信号領域にあります。4 つ赤信号領域にあれば、倒産へのカウントダウンが始まりますから、5 つ赤信号領域であった 20 世紀末の日産自動車株は、危機的状況でした。いろいろ手を打っていた筈ですが、V字回復への瞬発力が不足していました。危機的状況をV字回復させたのは、言わずと知れたカルロス・ゴーン氏です。彼の瞬発力は営業効率に表れています。1999 年 6 月に日産自動車株に赴任し、2001 年領域に飛び出しました。2009 年のリーマンショックの後も一瞬で青信号領域に戻っています。2000 年以前のぐずついたグラフとは対照的です。

ゴーン氏みたいな大リストラしたくないよという経営者はどうすればよいのでしょうか。それは、悪化を見逃さないこと。少しの悪化をに気付き、即改善活動を始めることです。問題を深刻化させないための転ばぬ杖を持つことです。

大多数の日本人の関心は、ゴーン氏に下される司法判断ではなく、むしろ、日産自動車株の経営状況がどうなっているか、今後どうなるかではないでしょうか。この 20 年で 6 兆円の売上は 12 兆円と倍増しました。しかし、売上高総利益率は 2003 年の 28.65%から 17.88%へ、売上高営業利益率は 11.10%から、4.81%へと下落し、額としては増加・横ばいです。営業効率は長期に悪化し始めている



のです。営業効率が悪化しても企業力総合評価が下がらないのは流動性の改善が支えている為です。流動性の改善は、販売金融債権（いわゆる割賦販売で未回収の債権残高）の増加です。1994 年 1.73 か月であった売上債権回転期間（売上債権÷月商）が 2018 年には 8.41 か月、12 兆円の売上高に 8 兆円の売上債権残高なのです。新車買い替え年数が 1994 年 6.1 年から 2018 年 9.3 年という顧客のローンの長期化も、根拠に足らず、貸倒リスクも増大など、流動性改善を手放しで喜べない状況と言えます。

まとめ

5 年のグラフをご用意しました。「財務分析の勉強部屋 <https://www.sp-21.com/doc/>」を参考にご自分の会社を記入してみてください。答え合わせは「無料トライアル <https://www.sp-21.com/mailform.php?id=2>」をして確認してください。新しい時代を迎える 2019 年が皆様にとって素晴らしい年でありますよう祈念いたします。

編集後記 あそこでもコケるかもしれない、ここでひっくり返るかもしれないと老婆のように心配し、杖をもってねと訴える今日この頃です。 (^_^)

文責 JY

〒541-0052 大阪市中央区安土町 1-6-19 プロパレス安土町ビル 7 階 D 号 株式会社 SPLENDID21
tel 06-6264-4626 info@sp-21.com <https://sp-21.com>