

Studiu comparativ privind armonizarea utilizării-resurse în cazul a trei companii din industria europeană de automobile

Lect. univ. dr. Bogdan Cosmin GOMOI

Universitatea „Aurel Vlaicu” din Arad

Abstract

The European automotive industry has faced two major challenges over the past five years, the COVID-19 pandemic and the increased competition in this business sector, respectively, following the emergence of new models, including electric and hybrid vehicles. Thus, while 2020 saw a decline in sales due to the pandemic, they began to increase again, gradually, starting with 2021, being however impeded by a shortage of semiconductors. It can be argued that only 2023 marks a relative stability of car sales at European Union level. France, Germany, and Italy are three strong, comparable EU member states, with a renowned automotive industry. This study aims to highlight the financial path, in terms of resource-utilization, of three relevant companies in this field, namely, Renault, from France, Volkswagen, from Germany, and Stellantis, from Italy. The targeted time frame spans from 2020 to 2023, featuring both the pandemic context and the gradual recovery that followed. The financial harmonization of the resource-utilization is highlighted both statically and dynamically, using static financial indicators (structure of uses and resources, liquidity, solvency, and financial balance) and dynamic methods (absolute and relative deviations and average increase/decline rates).

Keywords: utilizations, resources, companies, the European Union, automotive industry

Termeni-cheie: utilizări, resurse, companii, Uniunea Europeană, industria de automobile

Clasificare JEL: G32, M10, M41, M49, L62

To cite this article: Bogdan Cosmin Gomoï, *Studiu comparativ privind armonizarea utilizării-resurse în cazul a trei companii din industria europeană de automobile*, *CECCAR Business Review*, N° 12/2024, pp. 28-38, <http://dx.doi.org/10.37945/cbr.2024.12.04>

➔ Introducere

În vederea generării de performanțe/rezultate, companiile gestionează averi, abordate dual ca drepturi și obligații, respectiv ca utilizări și resurse. Este necesar să se realizeze o armonizare între utilizări și resurse, în scopul gestionării cât mai eficiente a lor. Aceasta vizează multiple aspecte, printre care durata de utilizare și lichiditatea, în cazul utilizărilor, și durata de alocare și exigibilitatea, în cazul resurselor, indicatorii financiari constituind cea mai evidentă modalitate de redate a armonizării.

➔ Metodologia cercetării

Pornind de la disponerea utilizărilor/activelor și resurselor/capitalurilor proprii și datoriilor la nivel de bilanț, ca instrument de evidență a averii companiilor, armonizarea utilizării-resurse, fundamentată pe armonizarea

lichiditate-exigibilitate, se poate aprecia pe baza a variații indicatori financiari, de tip raport sau diferență. Ei vizează combinarea a diferire structuri astfel încât să reflecte cât mai fidel realitatea financiară a entităților. În abordarea lor statică și dinamică, aceștia se pot reliefa după cum urmează:

| Tip indicator | Indicator | Abordare statică | | | Abordare dinamică |
|--------------------------------------|-------------------------------------|---|--|---|--|
| | | Formulă de calcul | Interpretare | Valoare optimă pentru industria automobilelor | |
| Structura utilizărilor și resurselor | Rata activelor imobilizate | $\frac{\text{Active imobilizate}}{\text{Total activ}}$ | Ponderea activelor imobilizate în activul total | 0,5-0,7 | Abatere absolută $Val_n - Val_{n-1}$ |
| | Rata activelor circulante | $\frac{\text{Active circulante}}{\text{Total activ}}$ | Ponderea activelor circulante în activul total | 0,3-0,5 | |
| | Rata autonomiei financiare | $\frac{\text{Capitaluri proprii}}{\text{Capitaluri proprii și datorii}}$ | Ponderea capitalurilor proprii în totalul capitalurilor proprii și datoriilor | 0,35-0,6 | |
| | Rata îndatorării | $\frac{\text{Datorii}}{\text{Capitaluri proprii și datorii}}$ | Ponderea datoriilor în totalul capitalurilor proprii și datoriilor | 0,4-0,65 | |
| Lichiditatea | Lichiditatea curentă/generală | $\frac{\text{Stocuri} + \text{Creanțe} + \text{Lichidități}}{\text{Datorii pe termen scurt}}$ | Gradul în care datoriile pe termen scurt pot fi achitate pe seama stocurilor, creanțelor și lichidităților | 1,2-2 | Abatere relativă $\frac{\text{Valoare}_n}{\text{Valoare}_{n-1}} \times 100$ |
| | Lichiditatea rapidă/testul acid | $\frac{\text{Creanțe} + \text{Lichidități}}{\text{Datorii pe termen scurt}}$ | Gradul în care datoriile pe termen scurt pot fi achitate pe seama creanțelor și lichidităților | 0,8-1,2 | Rata de creștere/scădere $\frac{\text{Valoare}_n}{\text{Valoare}_{n-1}} \times 100 - 100$ |
| | Lichiditatea imediată/la vedere | $\frac{\text{Lichidități}}{\text{Datorii pe termen scurt}}$ | Gradul în care datoriile pe termen scurt pot fi achitate pe seama lichidităților | 0,2-0,5 | Ritmul mediu de creștere/scădere |
| Solvabilitatea | Solvabilitatea generală | $\frac{\text{Total activ}}{\text{Datorii}}$ | Gradul în care datoriile totale pot fi achitate pe seama activelor totale | > 1,5 | $\left(\sqrt[n-1]{\frac{\text{Valoare}_n}{\text{Valoare}_0}} - 1 \right) \times 100$ |
| Echilibrul financiar | Fondul de rulment | $\text{Capitaluri permanente} - \text{Active imobilizate}$ | Marja de siguranță a companiei | 10-20% din veniturile anuale | |
| | Necesarul/nevoia de fond de rulment | $(\text{Stocuri} + \text{Creanțe}) - \text{Datorii pe termen scurt}$ | Componenta marjei de siguranță rulată la nivelul ciclului de exploatare | 10-15% din veniturile anuale | |
| | Trezoreria netă | $\text{Fond de rulment} - \text{Necesar de fond de rulment}$ | Componenta marjei de siguranță menținută sub formă de lichidități | 0-5% din veniturile anuale | |

Abordarea statică și dinamică a indicatorilor financiari ce redau armonizarea utilizări-resurse

Sursa: Prelucrarea autorului pe baza literaturii de specialitate.

➔ Rezultatele cercetării

Franța, Germania și Italia sunt trei state puternice membre ale Uniunii Europene. Acestea dispun de o industrie a automobilelor cu tradiție în ceea ce privește atât gama standard, cât și cea de lux.

Companiile Renault, Volkswagen și Stellantis sunt comparabile și reprezentative în cadrul industriei automobilelor din cele trei țări. Ele se caracterizează printr-un portofoliu de produse diversificat, orientate tot mai mult spre cerințele actuale ale pieței, încercând să facă față concurenței acerbe și reglementărilor tot mai stricte referitoare la mediu.

Prezentul studiu se concentrează pe aprecierea statică și dinamică a armonizării utilizării-resurse la nivelul celor trei companii, pe baza indicatorilor financiari, perioada de referință fiind 2020-2023 (contextul pandemic și cel postpandemic).

Informațiile financiar-contabile ale companiilor necesare în acest sens sunt următoarele:

Tabelul 1. Informațiile financiar-contabile ale Renault pentru perioada 2020-2023

- euro -

| Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Stocuri | 4.924.000 | 5.213.000 | 4.792.000 | 5.640.000 |
| Creanțe | 49.154.000 | 45.926.000 | 54.147.000 | 59.240.000 |
| Lichidități | 20.197.000 | 21.192.000 | 22.821.000 | 21.453.000 |
| Active circulante | 74.275.000 | 72.331.000 | 81.760.000 | 86.333.000 |
| Active imobilizate | 41.462.000 | 41.409.000 | 36.532.000 | 35.580.000 |
| Total activ | 115.737.000 | 113.740.000 | 118.292.000 | 121.913.000 |
| Datorii pe termen scurt | 71.290.000 | 67.285.000 | 73.045.000 | 77.933.000 |
| Datorii pe termen lung | 19.109.000 | 18.561.000 | 15.557.000 | 13.346.000 |
| Datorii | 90.399.000 | 85.846.000 | 88.602.000 | 91.279.000 |
| Capitaluri proprii | 25.338.000 | 27.894.000 | 29.690.000 | 30.634.000 |
| Total capitaluri proprii și datorii | 115.737.000 | 113.740.000 | 118.292.000 | 121.913.000 |
| Cifra de afaceri | 43.474.000 | 41.659.000 | 46.328.000 | 52.376.000 |

Sursa: <https://www.renaultgroup.com/>

Tabelul 2. Informațiile financiar-contabile ale Volkswagen pentru perioada 2020-2023

- euro -

| Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Stocuri | 43.535.000 | 43.380.000 | 51.109.000 | 51.953.000 |
| Creanțe | 92.140.000 | 90.088.000 | 102.283.000 | 112.778.000 |
| Lichidități | 59.269.000 | 66.879.000 | 70.767.000 | 74.913.000 |
| Active circulante | 194.944.000 | 200.347.000 | 224.159.000 | 239.644.000 |
| Active imobilizate | 302.170.000 | 328.262.000 | 339.854.000 | 360.694.000 |
| Total activ | 497.114.000 | 528.609.000 | 564.013.000 | 600.338.000 |
| Datorii pe termen scurt | 165.410.000 | 164.393.000 | 182.723.000 | 205.874.000 |
| Datorii pe termen lung | 202.921.000 | 218.062.000 | 202.962.000 | 204.552.000 |
| Datorii | 368.331.000 | 382.455.000 | 385.685.000 | 410.426.000 |
| Capitaluri proprii | 128.783.000 | 146.154.000 | 178.328.000 | 189.912.000 |
| Total capitaluri proprii și datorii | 497.114.000 | 528.609.000 | 564.013.000 | 600.338.000 |
| Cifra de afaceri | 222.885.000 | 250.199.000 | 279.050.000 | 322.284.000 |

Sursa: <https://www.volkswagen.de/>

Tabelul 3. Informațiile financiar-contabile ale Stellantis pentru perioada 2020-2023

- euro -

| Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Stocuri | 5.366.000 | 11.361.000 | 17.360.000 | 21.414.000 |
| Creanțe | 8.336.000 | 12.022.000 | 17.143.000 | 21.698.000 |
| Lichidități | 23.824.000 | 51.412.000 | 50.273.000 | 48.408.000 |
| Active circulante | 37.526.000 | 74.795.000 | 84.776.000 | 91.520.000 |
| Active imobilizate | 37.759.000 | 96.971.000 | 101.380.000 | 110.608.000 |
| Total activ | 75.285.000 | 171.766.000 | 186.156.000 | 202.128.000 |
| Datorii pe termen scurt | 31.460.000 | 64.857.000 | 66.825.000 | 73.940.000 |
| Datorii pe termen lung | 19.952.000 | 50.602.000 | 46.949.000 | 46.068.000 |
| Datorii | 51.412.000 | 115.459.000 | 113.774.000 | 120.008.000 |
| Capitaluri proprii | 23.873.000 | 56.307.000 | 72.382.000 | 82.120.000 |
| Total capitaluri proprii și datorii | 75.285.000 | 171.766.000 | 186.156.000 | 202.128.000 |
| Cifra de afaceri | 47.656.000 | 149.419.000 | 179.592.000 | 189.544.000 |

Sursa: <https://www.stellantis.com/>

În ceea ce privește activul celor trei companii, Renault se concentrează pe active de exploatare într-o proporție mai ridicată, Volkswagen – pe valori de investiții/active imobilizate, în timp ce la Stellantis remarcăm un echilibru între cele două categorii de active, care dețin ponderi relativ egale în cadrul activului. Sub aspectul finanțării, toate cele trei entități preferă sursele externe (datoriile), însă cu abateri mai consistente față de capitalurile proprii în cazul Renault și Volkswagen.

✓ Prima categorie de indicatori financiari vizează **structura**. Aceștia reliefează structura activului în funcție de durata de utilizare și pe cea a capitalurilor proprii și datoriilor în funcție de proveniență și durata de alocare.

Notă: Toate tabelele și graficele următoare reprezintă calculele autorului pe baza informațiilor financiare aferente firmelor analizate.

Tabelul 4. Rata activelor imobilizate aferentă celor trei companii în perioada 2020-2023

| Compania | Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Renault | Rata activelor imobilizate | 0,35 | 0,36 | 0,31 | 0,29 |
| | Abatere absolută | | 0,01 | -0,05 | -0,02 |
| | Abatere relativă (%) | | 101,63 | 84,83 | 94,50 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 1,63 | -15,17 | -5,50 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | -6,60 |
| Volkswagen | Rata activelor imobilizate | 0,61 | 0,62 | 0,60 | 0,60 |
| | Abatere absolută | | 0,01 | -0,02 | 0,00 |
| | Abatere relativă (%) | | 102,16 | 97,03 | 99,71 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 2,16 | -2,97 | -0,29 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | -0,39 |
| Stellantis | Rata activelor imobilizate | 0,50 | 0,56 | 0,54 | 0,55 |
| | Abatere absolută | | 0,06 | -0,02 | 0,01 |
| | Abatere relativă (%) | | 112,56 | 96,47 | 100,48 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 12,56 | -3,53 | 0,48 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 2,95 |

Rata activelor imobilizate prezintă uşoare fluctuaţii în cazul celor trei companii, cu valori incluse în intervalul optim, de 0,5-0,7, la Volkswagen și Stellantis și aflate sub acest interval în cazul Renault.

Tabelul 5. Rata activelor circulante aferentă celor trei companii în perioada 2020-2023

| Compania | Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Renault | Rata activelor circulante | 0,64 | 0,63 | 0,69 | 0,71 |
| | Abatere absolută | | -0,01 | 0,06 | 0,02 |
| | Abatere relativă (%) | | 99,09 | 108,69 | 102,46 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | -0,91 | 8,69 | 2,46 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 3,34 |
| Volkswagen | Rata activelor circulante | 0,39 | 0,38 | 0,40 | 0,40 |
| | Abatere absolută | | -0,01 | 0,02 | 0,00 |
| | Abatere relativă (%) | | 96,65 | 104,86 | 100,44 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | -3,35 | 4,86 | 0,44 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 0,59 |
| Stellantis | Rata activelor circulante | 0,50 | 0,44 | 0,46 | 0,45 |
| | Abatere absolută | | -0,06 | 0,02 | -0,01 |
| | Abatere relativă (%) | | 87,36 | 104,58 | 99,42 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | -12,64 | 4,58 | -0,58 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | -3,15 |

Rata activelor circulante înregistrează de asemenea uşoare fluctuaţii la cele trei companii. Prin complementaritate cu indicatorul anterior, rata este supradimensionată în cazul Renault, plasându-se peste limita superioară a intervalului optim, de 0,3-0,5, dar prezintă valori aflate în cadrul acestuia la Volkswagen și Stellantis.

Tabelul 6. Rata autonomiei financiare aferentă celor trei companii în perioada 2020-2023

| Compania | Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Renault | Rata autonomiei financiare | 0,22 | 0,25 | 0,25 | 0,25 |
| | Abatere absolută | | 0,03 | 0,00 | 0,00 |
| | Abatere relativă (%) | | 112,02 | 102,34 | 100,11 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 12,02 | 2,34 | 0,11 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 4,70 |
| Volkswagen | Rata autonomiei financiare | 0,26 | 0,28 | 0,32 | 0,32 |
| | Abatere absolută | | 0,02 | 0,04 | 0,00 |
| | Abatere relativă (%) | | 106,73 | 114,35 | 100,05 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 6,73 | 14,35 | 0,05 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 6,89 |
| Stellantis | Rata autonomiei financiare | 0,32 | 0,33 | 0,39 | 0,41 |
| | Abatere absolută | | 0,01 | 0,06 | 0,02 |
| | Abatere relativă (%) | | 103,38 | 118,61 | 104,49 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 3,38 | 18,61 | 4,49 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 8,61 |

Rata autonomiei financiare prezintă valori subdimensionate la toate cele trei companii. Singura care are indicatorul aflat în proximitatea limitei inferioare a intervalului optim, de 0,35-06, este Stellantis. Totuși, toate trei manifestă o tendință crescătoare a ratei în perioada analizată.

Tabelul 7. Rata îndatorării aferentă celor trei companii în perioada 2020-2023

| Compania | Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Renault | Rata îndatorării | 0,78 | 0,75 | 0,75 | 0,75 |
| | Abatere absolută | | -0,03 | -0,00 | 0,00 |
| | Abatere relativă (%) | | 96,63 | 99,24 | 99,96 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | -3,37 | -0,76 | -0,04 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | -1,40 |
| Volkswagen | Rata îndatorării | 0,74 | 0,72 | 0,68 | 0,68 |
| | Abatere absolută | | -0,02 | -0,04 | 0,00 |
| | Abatere relativă (%) | | 97,65 | 94,51 | 99,98 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | -2,35 | -5,49 | -0,02 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | -2,65 |
| Stellantis | Rata îndatorării | 0,68 | 0,67 | 0,61 | 0,59 |
| | Abatere absolută | | -0,01 | -0,06 | -0,02 |
| | Abatere relativă (%) | | 98,43 | 90,92 | 97,14 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | -1,57 | -9,08 | -2,86 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | -4,56 |

Rata îndatorării se află într-un raport complementar cu rata autonomiei financiare. Trendul este ușor descendent pe întreaga perioadă analizată în cazul tuturor celor trei companii, cu poziționări peste limita superioară a intervalului optim, de 0,4-0,65, la Renault și Volkswagen și în cadrul acestuia la Stellantis.

✓ A doua categorie de indicatori financiari vizează **lichiditatea**. Aceștia redau armonizarea lichidității activelor circulante cu exigibilitatea datoriilor pe termen scurt.

Tabelul 8. Lichiditatea curentă aferentă celor trei companii în perioada 2020-2023

| Compania | Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Renault | Lichiditatea curentă | 1,04 | 1,07 | 1,12 | 1,11 |
| | Abatere absolută | | 0,03 | 0,05 | -0,01 |
| | Abatere relativă (%) | | 103,18 | 104,12 | 98,97 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 3,18 | 4,12 | -1,03 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 2,07 |
| Volkswagen | Lichiditatea curentă | 1,18 | 1,22 | 1,23 | 1,16 |
| | Abatere absolută | | 0,04 | 0,01 | -0,07 |
| | Abatere relativă (%) | | 103,41 | 100,66 | 94,89 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 3,41 | 0,66 | -5,11 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | -0,41 |
| Stellantis | Lichiditatea curentă | 1,19 | 1,15 | 1,27 | 1,24 |
| | Abatere absolută | | -0,04 | 0,12 | -0,03 |
| | Abatere relativă (%) | | 96,68 | 110,01 | 97,57 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | -3,32 | 10,01 | -2,43 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 1,24 |

Lichiditatea curentă/generală este subdimensionată la toate cele trei companii, cu ușoare fluctuații și poziționări valorice la limita inferioară a intervalului optim, de 1,2-2, pe întreaga perioadă analizată.

Tabelul 9. Lichiditatea rapidă aferentă celor trei companii în perioada 2020-2023

| Compania | Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Renault | Lichiditatea rapidă | 0,97 | 1,00 | 1,05 | 1,04 |
| | Abatere absolută | | 0,03 | 0,05 | -0,01 |
| | Abatere relativă (%) | | 102,54 | 105,63 | 98,26 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 2,54 | 5,63 | -1,74 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 2,10 |
| Volkswagen | Lichiditatea rapidă | 0,92 | 0,95 | 0,95 | 0,91 |
| | Abatere absolută | | 0,03 | -0,00 | -0,04 |
| | Abatere relativă (%) | | 104,31 | 99,19 | 96,26 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 4,31 | -0,81 | -3,74 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | -0,13 |
| Stellantis | Lichiditatea rapidă | 1,02 | 0,98 | 1,01 | 0,95 |
| | Abatere absolută | | -0,04 | 0,03 | -0,06 |
| | Abatere relativă (%) | | 95,68 | 103,15 | 93,98 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | -4,32 | 3,15 | -6,02 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | -2,48 |

Lichiditatea rapidă/testul acid prezintă valori optime, incluse în intervalul 0,8-1,2, la toate cele trei firme pe întregul interval studiat.

Tabelul 10. Lichiditatea imediată aferentă celor trei companii în perioada 2020-2023

| Compania | Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Renault | Lichiditatea imediată | 0,28 | 0,31 | 0,31 | 0,28 |
| | Abatere absolută | | 0,03 | 0,00 | -0,03 |
| | Abatere relativă (%) | | 111,17 | 99,20 | 88,11 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 11,17 | -0,80 | -11,89 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | -0,95 |
| Volkswagen | Lichiditatea imediată | 0,36 | 0,41 | 0,39 | 0,36 |
| | Abatere absolută | | 0,05 | -0,02 | -0,03 |
| | Abatere relativă (%) | | 113,54 | 95,20 | 93,95 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 13,54 | -4,80 | -6,05 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 0,51 |
| Stellantis | Lichiditatea imediată | 0,76 | 0,79 | 0,75 | 0,65 |
| | Abatere absolută | | 0,03 | -0,04 | -0,10 |
| | Abatere relativă (%) | | 104,68 | 94,90 | 87,02 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 4,68 | -5,10 | -12,98 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | -4,74 |

Lichiditatea imediată/la vedere înregistrează valori optime, situate în intervalul 0,2-0,5, la companiile Renault și Volkswagen și supradimensionate, de peste 0,6, la Stellantis.

✓ A treia categorie de indicatori financiari vizează **solvabilitatea**. Aceștia redau armonizarea lichidității activelor totale cu exigibilitatea datoriilor totale.

Tabelul 11. Solvabilitatea generală aferentă celor trei companii în perioada 2020-2023

| Compania | Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Renault | Solvabilitatea generală | 1,28 | 1,32 | 1,34 | 1,34 |
| | Abatere absolută | | 0,04 | 0,02 | 0,00 |
| | Abatere relativă (%) | | 103,49 | 100,77 | 100,04 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 3,49 | 0,77 | 0,04 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 1,42 |
| Volkswagen | Solvabilitatea generală | 1,35 | 1,38 | 1,46 | 1,46 |
| | Abatere absolută | | 0,03 | 0,08 | 0,00 |
| | Abatere relativă (%) | | 102,41 | 105,80 | 100,02 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 2,41 | 5,80 | 0,02 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 2,72 |
| Stellantis | Solvabilitatea generală | 1,46 | 1,49 | 1,64 | 1,68 |
| | Abatere absolută | | 0,03 | 0,15 | 0,04 |
| | Abatere relativă (%) | | 101,59 | 109,98 | 102,94 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 1,59 | 9,98 | 2,94 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 4,77 |

Solvabilitatea generală este de peste 1 în cazul tuturor companiilor pe întregul interval analizat, dispărând astfel riscul insolvenței iminente. Totuși, la toate cele trei firme, indicatorul se situează sub pragul de 1,5, denotând un risc de insolvență moderat. Singura care ajunge să depășească ușor acest prag este Stellantis.

✓ A patra categorie de indicatori financiari vizează **echilibrul financiar**. Aceștia se concentrează pe capitalul de lucru și pe descompunerea sa în componenta rulată la nivelul ciclului de exploatare și cea menținută sub formă de lichidități.

Tabelul 12. Fondul de rulment aferent celor trei companii în perioada 2020-2023

| Compania | Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------|--------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Renault | Fondul de rulment (euro) | 2.985.000 | 5.046.000 | 8.715.000 | 8.400.000 |
| | Abatere absolută (euro) | | 2.061.000 | 3.669.000 | -315.000 |
| | Abatere relativă (%) | | 169,05 | 172,71 | 96,39 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 69,05 | 72,71 | -3,61 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 41,18 |
| Volkswagen | Fondul de rulment (euro) | 29.534.000 | 35.954.000 | 41.436.000 | 33.770.000 |
| | Abatere absolută (euro) | | 6.420.000 | 5.482.000 | -7.666.000 |
| | Abatere relativă (%) | | 121,74 | 115,25 | 81,50 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 21,74 | 15,25 | -18,50 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 4,57 |
| Stellantis | Fondul de rulment (euro) | 6.066.000 | 9.938.000 | 17.951.000 | 17.580.000 |
| | Abatere absolută (euro) | | 3.872.000 | 8.013.000 | -371.000 |
| | Abatere relativă (%) | | 163,83 | 180,63 | 97,93 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 63,83 | 80,63 | -2,07 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 42,57 |

Toate cele trei companii înregistrează un **fond de rulment** pozitiv pe întregul interval analizat, ca dovadă a prezenței echilibrului financiar pe termen lung. Există o marjă de siguranță și aceasta reprezintă circa 10-15% din veniturile anuale, care aproape se suprapun cu cifra de afaceri.

Tabelul 13. Necesarul de fond de rulment aferent celor trei companii în perioada 2020-2023

| Compania | Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Renault | Necesarul de fond de rulment (euro) | -17.212.000 | -16.146.000 | -14.106.000 | -13.053.000 |
| | Abatere absolută (euro) | | 1.066.000 | 2.040.000 | 1.053.000 |
| | Abatere relativă (%) | | 93,81 | 87,37 | 92,54 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | -6,19 | -12,63 | -7,46 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | -8,81 |
| Volkswagen | Necesarul de fond de rulment (euro) | -29.735.000 | -30.925.000 | -29.331.000 | -41.143.000 |
| | Abatere absolută (euro) | | -1.190.000 | 1.594.000 | -11.812.000 |
| | Abatere relativă (%) | | 104,00 | 94,85 | 140,27 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 4,00 | -5,15 | 40,27 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 11,43 |
| Stellantis | Necesarul de fond de rulment (euro) | -17.758.000 | -41.474.000 | -32.322.000 | -30.828.000 |
| | Abatere absolută (euro) | | -23.716.000 | 9.152.000 | 1.494.000 |
| | Abatere relativă (%) | | 233,55 | 77,93 | 95,38 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 133,55 | -22,07 | -4,62 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 20,19 |

La toate cele trei firme se remarcă existența unui **necesar de fond de rulment** negativ pe întreaga perioadă.

Tabelul 14. Trezoreria netă aferentă celor trei companii în perioada 2020-2023

| Compania | Elemente | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Renault | Trezoreria netă (partea menținută din capitalul de lucru) (euro) | 20.197.000 | 21.192.000 | 22.821.000 | 21.453.000 |
| | Abatere absolută (euro) | | 995.000 | 1.629.000 | -1.368.000 |
| | Abatere relativă (%) | | 104,93 | 107,69 | 94,01 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 4,93 | 7,69 | -5,99 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 2,03 |
| Volkswagen | Trezoreria netă (partea menținută din capitalul de lucru) (euro) | 59.269.000 | 66.879.000 | 70.767.000 | 74.913.000 |
| | Abatere absolută (euro) | | 7.610.000 | 3.888.000 | 4.146.000 |
| | Abatere relativă (%) | | 112,84 | 105,81 | 105,86 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 12,84 | 5,81 | 5,86 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 8,12 |
| Stellantis | Trezoreria netă (partea menținută din capitalul de lucru) (euro) | 23.824.000 | 51.412.000 | 50.273.000 | 48.408.000 |
| | Abatere absolută (euro) | | 27.588.000 | -1.139.000 | -1.865.000 |
| | Abatere relativă (%) | | 215,80 | 97,78 | 96,29 |
| | Rata de creștere/scădere (%) | | 115,80 | -2,22 | -3,71 |
| | Ritmul mediu de creștere/scădere (%) | | | | 26,66 |

Trezoreria netă este pozitivă și consistentă în cazul tuturor celor trei companii pe întregul interval analizat, aceasta reprezentând în egală măsură și un factor de reziliență.

⇒ Concluzii

Pornind de la indicatorii financiari abordați în cadrul articolului pentru cele trei companii, se dezvoltă următoarele concluzii și recomandări:

| Concluzii | | Recomandări |
|-----------------------------------|--|---|
| Rata activelor imobilizate | | |
| Renault | Subdimensionată, activele imobilizate fiind în minoritate în cadrul activului | Reconsiderarea politicii de investiții, ca factor de stabilitate și reziliență |
| Volkswagen | Ușor supradimensionată, activele imobilizate predominând în cadrul activului | Administrarea atentă a proiectelor de investiții pe criterii de rentabilitate |
| Stellantis | Echilibrată, activele imobilizate reprezentând circa jumătate din activ | Selecția de investiții rentabile sub raportul cost-beneficii |
| Rata activelor circulante | | |
| Renault | Supradimensionată, activele curente fiind preponderente | Evitarea suprastocajelor, urmărirea și controlul clienților |
| Volkswagen | Ușor subdimensionată, activele curente fiind în minoritate în cadrul activului | Gestionarea atentă a creditelor comerciale |
| Stellantis | Echilibrată, activele curente reprezentând circa jumătate din activ | Normarea trezoreriei astfel încât să se evite stagnările în dinamica acesteia |
| Rata autonomiei financiare | | |
| Renault | Tendință ușor crescătoare, sub limita inferioară a intervalului optim | Reconsiderarea politicii de dividende și a celei de autofinanțare |
| Volkswagen | Trend ascendent, dar inferioritate în raport cu intervalul optim | Suplimentarea surselor proprii, ca factor de reziliență |
| Stellantis | Ascensiune valorică și poziționare la limita inferioară a intervalului optim | Optimizarea raportului dividende/autofinanțare sub aspectul costurilor și satisfacției |
| Rata îndatorării | | |
| Renault | Tendință ușor descendentă, peste limita superioară a intervalului optim | Gestionarea atentă a datoriilor, mai ales a celor la termen, purtătoare de costuri |
| Volkswagen | Trend ușor descrescător, cu poziționări peste limita superioară a intervalului optim | Normarea datoriilor pe criterii de cost și satisfacție a partenerilor |
| Stellantis | Descendență valorică, la limita superioară a intervalului optim | Exploatarea gratuității datoriilor curente în scopul minimizării costurilor |
| Lichiditatea curentă | | |
| Renault | Poziționată ușor sub limita inferioară a intervalului optim | Eficientizarea raportului credite comerciale vânzător/credite comerciale cumpărător |
| Volkswagen | Valori la limita inferioară a intervalului optim | Optimizarea mărimii stocurilor |
| Stellantis | Valori ușor fluctuante, plasate spre limita inferioară a intervalului optim | Dimensionarea lichidităților pe principiul echilibrului privind hiper/hipoplasarea sau investirea |
| Lichiditatea rapidă | | |
| Renault | Valori poziționate în intervalul optim | Alegerea, urmărirea și controlul foarte atente ale clienților |
| Volkswagen | Valori plasate corespunzător valorilor de referință | Armonizarea avantajelor companiei/avantajelor partenerilor în ceea ce privește creditele comerciale |
| Stellantis | Valori normale și echilibrate | Optimizarea investiției lichidităților |
| Lichiditatea imediată | | |
| Renault | Valori optime, conform intervalului de referință | Urmărirea încasării lichidităților la scadențele negociate |
| Volkswagen | Valori poziționate în intervalul optim | Perpetuarea aceleiași modalități de gestionare a trezoreriei |
| Stellantis | Valori supradimensionate, aflate peste limita superioară a intervalului optim | Dinamizarea lichidităților |

| Concluzii | | Recomandări |
|-------------------------------------|--|--|
| Solvabilitatea generală | | |
| Renault | Risc de insolvență moderat | O urmărire atentă a îndatorării |
| Volkswagen | Risc de insolvență moderat spre redus | O gestionare atentă a costurilor și datoriilor la termen |
| Stellantis | Risc de insolvență foarte redus | Utilizarea caracterului gratuit al datoriilor de exploatare în avantajul companiei |
| Fondul de rulment | | |
| Renault | Valori pozitive, echilibru financiar pe termen lung | Finanțarea permanentă a investițiilor din surse stabile, proprii pe cât posibil |
| Volkswagen | Valori pozitive fluctuante; marja de siguranță a companiei variază | Armonizarea lichidității utilizărilor pe termen lung cu exigibilitatea resurselor pe termen lung |
| Stellantis | Valori pozitive crescătoare și consolidarea capitalului de lucru | Evitarea finanțării investițiilor din surse temporare |
| Necesarul de fond de rulment | | |
| Renault | Valori negative pe întregul interval analizat | Dinamizarea ciclului de exploatare sub raportul utilizări/resurse |
| Volkswagen | Inexistența necesarului de fond de rulment pe toată perioada studiată | Utilizarea parțială a capitalului de lucru pentru finanțarea de stocuri și creanțe |
| Stellantis | Absența componentei rulate din marja de siguranță pe tot intervalul de referință | Antrenarea surselor atrase pentru realizarea de stocaje |
| Trezoreria netă | | |
| Renault | Valori pozitive, ca expresie a echilibrului financiar în termeni de trezorerie | Urmărirea încasărilor creanțelor comerciale |
| Volkswagen | Valori pozitive, indicând un echilibru financiar global | Gestionarea atentă a procesului de stocare/destocare, cu impact la nivelul lichidităților |
| Stellantis | Trezorerie consistentă | Evitarea caracterului „leneș” al trezoreriei |

Bibliografie

1. Bâtcă-Dumitru, C.-G., Sahlian, D.-N., Șendroi, C. (2024), *Managementul performanței*, ediția a IV-a, Editura CECCAR, București.
2. Cărunțu, C. (2017), *Management financiar*, Editura Universitară, București.
3. Chivu, I. (2021), *Analiza economico-financiară a întreprinderii*, Editura ASE, București.
4. Gomi, B. (2017), *Incursiune aplicativă în contabilitatea entităților economice*, Editura Eurostampa, Timișoara.
5. Gomi, B. (2020), *Management financiar și al performanțelor*, Editura Eurostampa, Timișoara.
6. Ionescu, V. (2018), *Analiza economico-financiară a întreprinderii*, Editura Economică, București.
7. Mironiuc, M. (2009), *Analiză economico-financiară. Performanță. Poziție financiară. Risc*, Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza”, Iași.
8. Robu, V., Anghel, I., Șerban, E.C. (2014), *Analiza economico-financiară a firmei*, Editura Economică, București.
9. Șușu, Ș. (2021), *Analiză economico-financiară. Indicatori pentru sănătatea afacerii*, Editura Economică, București.
10. Țilică, E.V., Ciobanu, R. (2024), *Finanțe și management financiar*, ediția a V-a, Editura CECCAR, București.
11. <https://www.renaultgroup.com/>
12. <https://www.stellantis.com/>
13. <https://www.volkswagen.de/>