

Analiza structurii, bonității, echilibrului financiar și a îndatorării aferente unei firme din sectorul transporturilor

Lect. univ. dr. Bogdan Cosmin GOMOI

Universitatea „Aurel Vlaicu” din Arad

Abstract

The transport activity represents an essential component of the economy, making the connection between all its branches and sectors. Within the transport sector, the road freight transport has an extremely important place. In view of elaborating the article hereby, we have chosen a transport company, considering the importance of this object of activity at economic level, but also from the particularities in the field. The selected firm is a family business, fitting into the SMEs category, as regards its dimension. Beyond the theoretical aspects reviewed, the work is grounded on a short financial analysis in terms of balance sheets for a period of four years (2018-2021), also emphasizing the way in which the management of the financial-accounting information is used for taking the managerial decisions.

Key terms: structure, reliability, financial balance, indebtedness, transports

Termeni-cheie: structură, bonitate, echilibru financiar, îndatorare, transporturi

Clasificare JEL: G17, G32, L92

To cite this article: Bogdan Cosmin Gomoï, *Analiza structurii, bonității, echilibrului financiar și a îndatorării aferente unei firme din sectorul transporturilor*, *CECCAR Business Review*, N° 5/2023, pp. 35-47, DOI: <http://dx.doi.org/10.37945/cbr.2023.05.04>

➔ Introducere

Atât contabilitatea financiară, cât și analiza financiară au ca domeniu de aplicare firma, vizând două aspecte esențiale: patrimoniul (averea) acesteia și rezultatele activității sale. Astfel, contabilitatea financiară își propune să evidențieze doar o imagine fidelă a patrimoniului și rezultatelor, pe când analiza financiară administrează într-o manieră dinamică patrimoniul în vederea optimizării rezultatelor. Prin urmare, obiectivul fundamental al celor două are ca punct de plecare averea companiei.

Corespunzător contabilității moderne, în partidă dublă, patrimoniul este dublu reprezentat, pe baza a două criterii fundamentale: cel al utilizării (alocării, nevoii) și cel al resursei (originii, provenienței). Utilizarea constituie un criteriu economic și redă formele concrete de manifestare a patrimoniului, iar resursa reprezintă un criteriu juridic și financiar și relevă sursele de finanțare ale elementelor utilizate și modul de alocare a fondurilor bănești în cadrul acestor elemente. Convențional, elementele folosite poartă denumirea de active, iar cele de resurse, pasive.

Metoda contabilității care reliefează patrimoniul firmei este bilanțul, respectiv situația activelor, datoriilor și capitalurilor proprii.

➔ Metodologia cercetării

În vederea fundamentării analizei financiare vom utiliza următorul format de bilanț financiar simplificat, în care activele sunt structurate după criteriul lichidității, iar pasivele, după criteriul exigibilității.

Tabelul 1. Bilanțul financiar simplificat

Activ	Pasiv
Active imobilizate (Ai) Utilizări durabile (stabile)	Capitaluri permanente (CP) Resurse durabile (stabile)
Active circulante (Ac) Utilizări ciclice (temporare)	Datorii pe termen scurt (Dts) Resurse ciclice (temporare)

Sursa: Gomei, 2020.

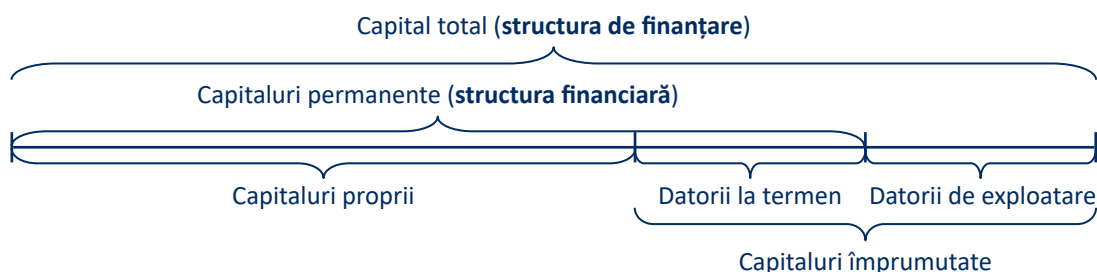
Ratele structurale evidențiază ponderea diverselor elemente în totalul activului/pasivului firmei. Pentru compania supusă studiului, cele mai sugestive rate sunt următoarele:

Tabelul 2. Ratele structurale de activ și pasiv

Tipul ratei	Rata	Relația de calcul
Activ	Rata activelor circulante (R_{Ac})	$\frac{\text{Active circulante}}{\text{Total activ}} \times 100$
	Rata creanțelor (R_c)	$\frac{\text{Creanțe}}{\text{Active circulante}} \times 100$
		$\frac{\text{Creanțe}}{\text{Total activ}} \times 100$
	Rata lichidității (R_l)	$\frac{\text{Lichidități}}{\text{Active circulante}} \times 100$
$\frac{\text{Lichidități}}{\text{Total activ}} \times 100$		
Pasiv	Rata stabilității financiare (R_{Sf})	$\frac{\text{Capitaluri permanente}}{\text{Total pasiv}} \times 100$
	Rata autonomiei financiare (R_{Af})	$\frac{\text{Capitaluri proprii}}{\text{Total pasiv}} \times 100$
	Rata îndatorării (R_i)	$\frac{\text{Datorii}}{\text{Total pasiv}} \times 100$

Sursa: Gomei, 2020.

Structura financiară a firmei exprimă sursele de finanțare pe termen lung, respectiv capitalurile permanente, iar structura de finanțare redă totalitatea surselor de finanțare, respectiv pasivul total. Astfel, structura financiară reprezintă o parte componentă a structurii de finanțare.



Bonitatea definește gradul în care firma este capabilă să-și achite obligațiile pe seama activelor deținute. Aceasta include lichiditatea, care vizează confruntarea datoriilor pe termen scurt cu activele circulante, și solvabilitatea, ce reflectă confruntarea datoriilor totale cu activele totale deținute de companie.

Tabelul 3. Lichiditatea

Tipul ratei	Rata	Relația de calcul
Lichiditatea	Lichiditatea curentă sau generală (100-200% – optim)	$\frac{\text{Stocuri} + \text{Creanțe} + \text{Lichidități}}{\text{Datorii pe termen scurt}} \times 100$
	Lichiditatea rapidă sau testul acid (60-100% – optim)	$\frac{\text{Creanțe} + \text{Lichidități}}{\text{Datorii pe termen scurt}} \times 100$
	Lichiditatea imediată sau la vedere (20-60% – optim)	$\frac{\text{Lichidități}}{\text{Datorii pe termen scurt}} \times 100$

Sursa: Gomoi, 2020.

Tabelul 4. Solvabilitatea

Tipul ratei	Rata	Relația de calcul
Solvabilitatea	Solvabilitatea generală (peste 166% – risc de insolvență inexistent; 100-166% – risc de insolvență moderat; sub 100% – risc de insolvență iminent, insolvență)	$\frac{\text{Total activ}}{\text{Datorii}} \times 100$

Sursa: Gomoi, 2020.

Echilibrul financiar rezultă din confruntarea la nivel bilanțier a lichidității activelor cu exigibilitatea pasivelor, generând trei indicatori esențiali: fondul de rulment (FR), necesarul sau nevoia de fond de rulment (NFR) și trezoreria netă (TN).

Tabelul 5. Formarea indicatorilor de echilibru financiar

Activ	Pasiv
Active imobilizate – utilizări stabile	Capitaluri permanente – resurse stabile
FR ↔ Activ, utilizare NFR ↔ Partea utilizată a marjei de siguranță + TN ↔ Partea neutilizată a marjei de siguranță	FR ↔ Pasiv, resursă (marja de siguranță, capitalul de lucru)
Active circulante – utilizări ciclice	Datorii pe termen scurt – resurse ciclice

Sursa: Gomoi, 2020.

Tabelul 6. Interpretarea indicatorilor de echilibru financiar

Indicator	Relația de calcul	Situație	Interpretare
Fondul de rulment	$FR = CP - Ai$ $FR = Ac - Dts$	FR > 0	Echilibru financiar pe termen lung
		FR = 0	Tensiune la nivelul utilizărilor și resurselor pe termen lung
		FR < 0	Dezechilibru financiar pe termen lung
Necesarul de fond de rulment	$NFR = (S + C) - Dts$	NFR < FR	Echilibru financiar pe termen scurt
		NFR = FR	Tensiune la nivelul utilizărilor și resurselor pe termen scurt
		NFR > FR	Dezechilibru financiar pe termen scurt
Trezoreria netă	$TN = FR - NFR$	TN > 0	Echilibru financiar curent
		TN = 0	Tensiune la nivelul lichidităților
		TN < 0	Dezechilibru financiar curent

Sursa: Gomoi, 2020.

Capacitatea de îndatorare vizează posibilitatea finanțării străine pe bază de credite bancare, iar efectul de îndatorare se referă la rentabilitatea utilizării unui credit bancar drept capital al firmei. Capacitatea de îndatorare se exprimă prin intermediul a doi indicatori (fiecare cu patru formule de calcul), iar efectul de îndatorare, printr-un singur indicator, după cum urmează:

Tabelul 7. Capacitatea de îndatorare

Indicator	Relația de calcul	Norma uzuală bancară generală minimală	Interpretarea	Concluzia
Coeficientul îndatorării globale (CIG)	$\frac{\text{Datorii totale}}{\text{Total pasiv}}$	$\leq 2/3 = 66\%$	Datoriile totale trebuie să reprezinte maximum 66% din pasivul total.	Este necesar să fie îndeplinite simultan cele patru inegalități pentru ca firma să aibă capacitate de îndatorare.
	$\frac{\text{Datorii totale}}{\text{Capitaluri proprii}}$	$\leq 2 = 200\%$	Datoriile totale trebuie să reprezinte maximum 200% din capitalurile proprii.	
Coeficientul îndatorării la termen (CIT)	$\frac{\text{Datorii pe termen lung}}{\text{Capitaluri permanente}}$	$\leq 1/2 = 50\%$	Datoriile la termen trebuie să reprezinte maximum 50% din capitalurile permanente.	
	$\frac{\text{Datorii pe termen lung}}{\text{Capitaluri proprii}}$	$\leq 1 = 100\%$	Datoriile la termen trebuie să reprezinte maximum 100% din capitalurile proprii.	

Sursa: Gomoi, 2020.

Tabelul 8. Efectul de îndatorare

Indicator	Relația de calcul	Condiționare	Interpretare	Concluzia
Efectul de îndatorare (Ei)	$\frac{\text{Credit potențial}}{\text{Capitaluri proprii}} \times (Re - Rd)$	$Re > Rd - E\hat{i} > 0$	Efect de îndatorare pozitiv – efect de levier	Se recomandă contractarea creditului.
		$Re < Rd - E\hat{i} < 0$	Efect de îndatorare negativ – efect de „măciucă”	Nu se recomandă contractarea creditului.

Sursa: Gomoi, 2020.

Dinamica metodelor de analiză financiară esențiale se fundamentează pe următoarele tipuri de indicatori:

Abatere absolută cu bază în lanț = Valoarea din perioada curentă – Valoarea din perioada anterioară

$$\text{Abatere relativă cu bază în lanț} = \frac{\text{Valoarea din perioada curentă}}{\text{Valoarea din perioada anterioară}} \times 100$$

➔ Rezultatele cercetării

Societatea Caravan Transport & Logistic SRL a fost înființată în anul 2017 în județul Arad. Aceasta este înregistrată fiscal ca entitate neplătitoare de TVA. Obiectul de activitate al companiei este reprezentat de transporturile rutiere de mărfuri, cu codul CAEN 4941.

Notă: Toate tabelele următoare constituie prelucrare proprie pe baza informațiilor din raportările financiare ale firmei, disponibile pe site-ul www.listafirme.ro.

Fundamentul analizei financiare este reprezentat de bilanțul financiar, care în perioada 2018-2021 se prezintă după cum urmează:

Tabelul 9. Bilanțul financiar al societății Caravan Transport & Logistic SRL
în perioada 2018-2021

- lei -

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Imobilizări necorporale		0	0	0	0
Imobilizări corporale		0	0	0	0
Imobilizări financiare		0	0	0	0
Active imobilizate		0	0	0	0
Stocuri		0	0	0	0
Creanțe		17.602	92.396	19.953	18.233
Investiții financiare pe termen scurt		0	0	0	0
Disponibilități		40.759	4.521	88.176	121.567
Active circulante		58.361	96.917	108.129	139.800
TOTAL ACTIV		58.361	96.917	108.129	139.800
Capitaluri proprii		27.865	68.582	85.171	112.641
Datorii pe termen lung		0	0	0	0
Capitaluri permanente		27.865	68.582	85.171	112.641
Datorii pe termen scurt		30.496	28.335	22.958	27.159
TOTAL PASIV		58.361	96.917	108.129	139.800

Firma analizată este prestatoare de servicii, derulând o activitate de transporturi rutiere de mărfuri. În consecință, structurile patrimoniale sunt adaptate astfel încât să îi asigure mai degrabă un dinamism ridicat al activității decât stabilitate. Așadar, structurile curente sunt preponderente atât la nivelul activului bilanțier, cât și la cel al pasivului bilanțier.

În cadrul activului se remarcă absența activelor imobilizate. Această situație nu este neapărat firească, dar este dovada că imobilizările corporale de tipul mijloacelor de transport sunt amortizate și funcționează la valoare nulă. Deși amortizate integral, ele nu sunt casate încă, fiind expertizate din punct de vedere tehnologic pentru a li se asigura funcționalitatea. În consecință, activul patrimonial este alcătuit în totalitate din active circulante. Stocurile sunt absente, nefiind necesare în cazul unei activități de transport, dovadă că toți carburanții, dar și substanțele de întreținere a mijloacelor de transport sunt utilizate imediat după procurarea lor și apar înregistrate contabil direct pe cheltuieli, fără a fi stocate.

De fapt, pe întregul interval de analiză se remarcă prezența doar a creanțelor și disponibilităților bănești. Putem observa lichiditatea deosebit de ridicată a firmei, aspect extrem de favorabil. Disponibilitățile bănești devansează creanțele în majoritatea exercițiilor financiare studiate, cu excepția anului 2019, când se facturează deosebit de mult, dar nu se încasează imediat. În acel exercițiu financiar, în ciuda volumului ridicat de creanțe neîncasate încă, activul total crește, dovadă că afacerea are amploare. Contextul pandemic din 2020 nu a afectat activitatea societății, întrucât situația creată atunci mai degrabă a stimulat transporturile.

La nivelul pasivului se observă existența doar a capitalurilor proprii ca surse proprii de finanțare, dar și a datoriilor de exploatare, ca surse externe de finanțare. Sunt absente datoriile pe termen lung, aspect favorabil, întrucât acestea sunt purtătoare de costuri de natura dobânzilor. Capitalurile proprii provin cu preponderență din reinvestirea profitului și dețin supremația în raport cu datoriile pe termen scurt, lucru benefic pentru firmă, asigurându-i deopotrivă stabilitate și autonomie financiară.

În compensație se utilizează ca surse de finanțare și datoriile pe termen scurt, în virtutea caracterului lor permanent reînnoibil, ele fiind avantajoase pentru entitate prin gratuitatea lor (nu sunt purtătoare de costuri de tipul dobânzilor). Faptul că sunt disponibile pentru activitatea firmei doar o perioadă scurtă de timp nu constituie un impediment, având în vedere lichiditatea ridicată a acesteia.

Se observă astfel o lichiditate extrem de crescută a activului, coroborată cu o exigibilitate relativ redusă a pasivului, acesta fiind un factor de reziliență deosebit de important.

- ✓ **Rata activelor circulante** exprimă ponderea activelor curente în totalul activului firmei.

Tabelul 10. Rata activelor circulante la Caravan Transport & Logistic SRL în perioada 2018-2021

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Active circulante (lei)		58.361	96.917	108.129	139.800
Total activ (lei)		58.361	96.917	108.129	139.800
Rata activelor circulante (%)		100,00	100,00	100,00	100,00
Δ Active circulante (lei)			38.556	11.212	31.671
Δ Total activ (lei)			38.556	11.212	31.671
Δ Rata activelor circulante (%)			0,00	0,00	0,00
I Active circulante (%)			166,06	111,57	129,29
I Total activ (%)			166,06	111,57	129,29
I Rata activelor circulante (%)			100,00	100,00	100,00

În absența activelor imobilizate, activele circulante sunt exclusive la nivelul activului total. În consecință, rata activelor circulante se poziționează la 100% pe întregul interval supus analizei. Rata stocurilor, ca urmare a absenței acestora, este nulă, fiind relevante doar rata creanțelor și cea a lichidităților.

- ✓ **Rata creanțelor** este o componentă a ratei activelor circulante și relevă fie ponderea creanțelor în activele circulante ale firmei, fie ponderea creanțelor în activele sale totale. În absența activelor imobilizate, cele două abordări ale ratei creanțelor sunt identice.

Tabelul 11. Rata creanțelor la Caravan Transport & Logistic SRL în perioada 2018-2021

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Creanțe (lei)		17.602	92.396	19.953	18.233
Active circulante (lei)		58.361	96.917	108.129	139.800
Total activ (lei)		58.361	96.917	108.129	139.800
Rata creanțelor₁ (%)		30,16	95,34	18,45	13,04
Rata creanțelor₂ (%)		30,16	95,34	18,45	13,04
Δ Creanțe (lei)			74.794	-72.443	-1.720
Δ Active circulante (lei)			38.556	11.212	31.671
Δ Total activ (lei)			38.556	11.212	31.671
Δ Rata creanțelor₁ (%)			65,18	-76,89	-5,41
Δ Rata creanțelor₂ (%)			65,18	-76,89	-5,41
I Creanțe (%)			524,92	21,60	91,38
I Active circulante (%)			166,06	111,57	129,29
I Total activ (%)			166,06	111,57	129,29
I Rata creanțelor₁ (%)			316,11	19,35	70,68
I Rata creanțelor₂ (%)			316,11	19,35	70,68

Astfel, indicatorul se poziționează sub 50% în 2018, 2020 și 2021 și peste acest prag în 2019. Valorile reduse, descrescătoare, ale ratei creanțelor din ultimele două exerciții financiare nu constituie un aspect nefavorabil pe fondul majorării activului total, ci, din contră, se referă la o dinamizare a activității societății.

✓ **Rata investițiilor financiare pe termen scurt și a disponibilităților** constituie o altă componentă a ratei activelor circulante și relevă ponderea acestora fie în activele circulante ale firmei, fie în activul său total.

Tabelul 12. Rata investițiilor financiare pe termen scurt și a disponibilităților
la Caravan Transport & Logistic SRL în perioada 2018-2021

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Investiții pe termen scurt + Disponibilități (lei)		40.759	4.521	88.176	121.567
Active circulante (lei)		58.361	96.917	108.129	139.800
Total activ (lei)		58.361	96.917	108.129	139.800
Rata investițiilor pe termen scurt și a disponibilităților₁ (%)		69,84	4,66	81,55	86,96
Rata investițiilor pe termen scurt și a disponibilităților₂ (%)		69,84	4,66	81,55	86,96
Δ Investiții pe termen scurt + Disponibilități (lei)			-36.238	83.655	33.391
Δ Active circulante (lei)			38.556	11.212	31.671
Δ Total activ (lei)			38.556	11.212	31.671
Δ Rata investițiilor pe termen scurt și a disponibilităților₁ (%)			-65,18	76,89	5,41
Δ Rata investițiilor pe termen scurt și a disponibilităților₂ (%)			-65,18	76,89	5,41
I Investiții pe termen scurt + Disponibilități (%)			11,09	1.950,36	137,87
I Active circulante (%)			166,06	111,57	129,29
I Total activ (%)			166,06	111,57	129,29
I Rata investițiilor pe termen scurt și a disponibilităților₁ (%)			6,68	1.748,10	106,64
I Rata investițiilor pe termen scurt și a disponibilităților₂ (%)			6,68	1.748,10	106,64

Întrucât la firma noastră sunt prezente doar creanțele și lichiditățile, cele două rate sunt complementare, atât cea raportată la activele circulante, cât și cea raportată la activul total. Investițiile financiare pe termen scurt de tipul acțiunilor cumpărate în scop speculativ și revândute rapid sunt foarte lichide și se asimilează în categoria disponibilităților bănești. Prin complementaritate cu rata creanțelor, rata lichidităților înregistrează valori foarte ridicate, cu excepția anului 2019, când au loc foarte multe facturări fără încasări la intervale scurte de timp.

✓ **Structura financiară** se referă la capitalurile permanente, respectiv la sursele de finanțare pe termen lung, iar **structura de finanțare**, la pasivul total.

Tabelul 13. Structura financiară și structura de finanțare
la Caravan Transport & Logistic SRL în perioada 2018-2021

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Capitaluri proprii (lei)		27.865	68.582	85.171	112.641
Datorii pe termen lung (lei)		0	0	0	0
Datorii pe termen scurt (lei)		30.496	28.335	22.958	27.159
Datorii totale (lei)		30.496	28.335	22.958	27.159
Capitaluri permanente (lei)		27.865	68.582	85.171	112.641
Total pasiv₁ (Capitaluri proprii + Datorii totale) (lei)		58.361	96.917	108.129	139.800
Total pasiv₂ (Capitaluri permanente + Datorii pe termen scurt) (lei)		58.361	96.917	108.129	139.800
Δ Capitaluri proprii (lei)			40.717	16.589	27.470
Δ Datorii pe termen lung (lei)			0	0	0
Δ Datorii pe termen scurt (lei)			-2.161	-5.377	4.201
Δ Datorii totale (lei)			-2.161	-5.377	4.201
Δ Capitaluri permanente (lei)			40.717	16.589	27.470
Δ Total pasiv₁ (Capitaluri proprii + Datorii totale) (lei)			38.556	11.212	31.671
Δ Total pasiv₂ (Capitaluri permanente + Datorii pe termen scurt) (lei)			38.556	11.212	31.671

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
I Capitaluri proprii (%)			246,12	124,19	132,25
I Datorii pe termen lung (%)			-	-	-
I Datorii pe termen scurt (%)			92,91	81,02	118,30
I Datorii totale (%)			92,91	124,19	132,25
I Capitaluri permanente (%)			246,12	81,02	118,30
I Total pasiv₁ (Capitaluri proprii + Datorii totale) (%)			166,06	111,57	129,29
I Total pasiv₂ (Capitaluri permanente + Datorii pe termen scurt) (%)			166,06	111,57	129,29

La firma noastră, doar în 2018 se remarcă o surclasare a capitalurilor proprii de către datoriile pe termen scurt. Așa cum am precizat, datoriile pe termen lung sunt absente din activitatea companiei pe întregul interval de analiză. La un astfel de obiect de activitate sunt benefice deopotrivă capitalurile proprii și datoriile pe termen scurt. Primele îi asigură afacerii stabilitate și autonomie, iar cele din urmă, dinamism.

✓ **Rata stabilității financiare** este o rata structurală de pasiv care redă ponderea capitalurilor permanente în totalul pasivului. **Rata autonomiei financiare** reprezintă o rată structurală de pasiv care exprimă ponderea capitalurilor proprii în totalul pasivului. Diferența dintre cei doi indicatori este dată de datoriile pe termen lung.

Tabelul 14. Rata stabilității financiare/rata autonomiei financiare
la Caravan Transport & Logistic SRL în perioada 2018-2021

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Capitaluri permanente (lei)		27.865	68.582	85.171	112.641
Total pasiv (lei)		58.361	96.917	108.129	139.800
Rata stabilității financiare/Rata autonomiei financiare (%)		47,75	70,76	78,77	80,57
Δ Capitaluri permanente (lei)			40.717	16.589	27.470
Δ Total pasiv (lei)			38.556	11.212	31.671
Δ Rata stabilității financiare/Rata autonomiei financiare (%)			23,01	8,01	1,80
I Capitaluri permanente (%)			246,12	124,19	132,25
I Total pasiv (%)			166,06	111,57	129,29
I Rata stabilității financiare/Rata autonomiei financiare (%)			148,19	111,31	102,29

În cazul firmei studiate, pe fondul absenței datoriilor pe termen lung, cele două rate se suprapun. Dacă în primul an de analiză ele se poziționează ușor sub 50%, în următoarea perioadă valorile sunt crescătoare și surclasează acest prag. Putem afirma că entitatea se bucură deopotrivă de stabilitate și autonomie financiară.

✓ **Rata îndatorării** este o rată structurală de pasiv ce redă ponderea datoriilor totale în pasivul total al firmei. Aceasta este complementară ratei autonomiei financiare, iar în cazul de față, și ratei stabilității financiare.

Tabelul 15. Rata îndatorării la Caravan Transport & Logistic SRL în perioada 2018-2021

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Datorii totale (lei)		30.496	28.335	22.958	27.159
Total pasiv (lei)		58.361	96.917	108.129	139.800
Rata îndatorării globale (%)		52,25	29,24	21,23	19,43
Δ Datorii totale (lei)			-2.161	-5.377	4.201
Δ Total pasiv (lei)			38.556	11.212	31.671
Δ Rata îndatorării globale (%)			-23,01	-8,01	-1,80
I Datorii totale (%)			92,91	81,02	118,30
I Total pasiv (%)			166,06	111,57	129,29
I Rata îndatorării globale (%)			55,96	72,61	91,52

Valorile sunt descrescătoare de la un exercițiu financiar la altul, cu devansarea pragului de 50% doar în primul an de analiză, ulterior fiind poziționate sub 30%. Faptul că îndatorarea este bazată exclusiv pe datorii pe termen scurt, temporare, dar viabile pentru o activitate cu un flux monetar rapid, cum este și cazul firmei noastre, și gratuite constituie un avantaj pentru aceasta.

✓ **Lichiditatea curentă sau generală** este cel mai cuprinzător indicator al lichidității și reflectă măsura în care activele curente totale, formate din stocuri, creanțe și lichidități, acoperă pasivele curente angajate de firmă, respectiv datoriile pe termen scurt. **Lichiditatea rapidă** sau **testul acid** este un indicator mai sintetic decât primul și definește gradul în care firma este capabilă să își onoreze datoriile pe termen scurt doar pe seama creanțelor și a lichidităților deținute. Intervalul optim aferent acestui indicator este de 60-100%.

Tabelul 16. Lichiditatea curentă/Lichiditatea rapidă la Caravan Transport & Logistic SRL în perioada 2018-2021

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Stocuri + Creanțe + Disponibilități (lei)		58.361	96.917	108.129	139.800
Datorii pe termen scurt (lei)		30.496	28.335	22.958	27.159
Lichiditatea curentă/Lichiditatea rapidă (%)		191,37	342,04	470,99	514,75
Δ Stocuri + Creanțe + Disponibilități (lei)			38.556	11.212	31.671
Δ Datorii pe termen scurt (lei)			-2.161	-5.377	4.201
Δ Lichiditatea curentă/Lichiditatea rapidă (%)			150,67	128,95	43,76
I Stocuri + Creanțe + Disponibilități (%)			166,06	111,57	129,29
I Datorii pe termen scurt (%)			92,91	81,02	118,30
I Lichiditatea curentă/Lichiditatea rapidă (%)			178,73	137,70	109,29

Lichiditatea curentă este supradimensionată și cu valori crescătoare în cazul nostru. Intervalul optim este de 100-200%. Doar în primul an de analiză se remarcă o încadrare optimă, de circa 191%, dar și aceasta tinde spre limita superioară a intervalului. În restul anilor, valorile devansează cu mult pragul de 200%, dovadă că resursele temporare sunt mult inferioare activelor curente deținute. Din activitatea companiei lipsesc stocurile și, în consecință, lichiditatea curentă se identifică în această situație cu cea rapidă.

✓ **Lichiditatea imediată sau la vedere** este cel mai sintetic indicator al lichidității și definește măsura în care firma este capabilă să își plătească datoriile pe termen scurt doar pe seama lichidităților deținute la momentul respectiv. Intervalul optim de încadrare a indicatorului este de 20-60%, aceasta constituind un barometru pentru normarea disponibilităților bănești ale companiei.

Tabelul 17. Lichiditatea imediată la Caravan Transport & Logistic SRL în perioada 2018-2021

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Disponibilități (lei)		40.759	4.521	88.176	121.567
Datorii pe termen scurt (lei)		30.496	28.335	22.958	27.159
Lichiditatea imediată (%)		133,65	15,96	384,08	447,61
Δ Disponibilități (lei)			-36.238	83.655	33.391
Δ Datorii pe termen scurt (lei)			-2.161	-5.377	4.201
Δ Lichiditatea imediată (%)			-117,69	368,12	63,53
I Disponibilități (%)			11,09	1.950,36	137,87
I Datorii pe termen scurt (%)			92,91	81,02	118,30
I Lichiditatea imediată (%)			11,94	2.406,52	116,54

La firma analizată, valorile sunt supradimensionate în anii 2018, 2020 și 2021, pe fondul unui volum foarte ridicat al lichidităților. Totuși, în 2019, din cauza unor valori mari ale creanțelor, neîncasate rapid, lichiditatea imediată este redusă, fiind poziționată sub limita minimă a intervalului optim de încadrare.

✓ **Solvabilitatea generală** este un indicator al bonității ce definește măsura în care firma este capabilă să își onoreze datoriile totale pe seama valorificării în bani a activului total. În definitiv, falimentul sau insolvența constituie starea în care entitatea nu își poate achita datoriile totale nici prin transformarea în bani a întregului activ.

Tabelul 18. Solvabilitatea generală la Caravan Transport & Logistic SRL în perioada 2018-2021

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Total activ (lei)		58.361	96.917	108.129	139.800
Datorii totale (lei)		30.496	28.335	22.958	27.159
Solvabilitatea generală (%)		191,37	342,04	470,99	514,75
Δ Total activ (lei)			38.556	11.212	31.671
Δ Datorii totale (lei)			-2.161	-5.377	4.201
Δ Solvabilitatea generală (%)			150,67	128,95	43,76
I Total activ (%)			166,06	111,57	129,29
I Datorii totale (%)			92,91	81,02	118,30
I Solvabilitatea generală (%)			178,73	137,70	109,29

În cazul firmei noastre se remarcă poziționări valorice peste pragul critic de 166%, situând-o departe de pericolul falimentului sau al insolvenței. Mai mult, indicatorul se majorează în mod progresiv de la un exercițiu financiar la altul, solvabilitatea generală a companiei consolidându-se.

✓ **Fondul de rulment** relevă marja de siguranță a firmei sau capitalul de lucru care se poate utiliza în cadrul ciclului de exploatare. Acesta se descompune într-o componentă rulabilă la nivelul ciclului de exploatare în vederea achiziției de stocuri suplimentare sau a amânării încasării de creanțe și una care se menține sub formă de lichidități în scopul asigurării securității financiare ulterioare a companiei. Fondul de rulment reliefează echilibrul financiar pe termen lung al acesteia.

Tabelul 19. Fondul de rulment la Caravan Transport & Logistic SRL în perioada 2018-2021

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Capitaluri permanente (lei)		27.865	68.582	85.171	112.641
Active imobilizate (lei)		0	0	0	0
Fondul de rulment partea de sus (lei)		27.865	68.582	85.171	112.641
Active circulante (lei)		58.361	96.917	108.129	139.800
Datorii pe termen scurt (lei)		30.496	28.335	22.958	27.159
Fondul de rulment partea de jos (lei)		27.865	68.582	85.171	112.641
Δ Capitaluri permanente (lei)			40.717	16.589	27.470
Δ Active imobilizate (lei)			0	0	0
Δ Fondul de rulment partea de sus (lei)			40.717	16.589	27.470
Δ Active circulante (lei)			38.556	11.212	31.671
Δ Datorii pe termen scurt (lei)			-2.161	-5.377	4.201
Δ Fondul de rulment partea de jos (lei)			40.717	16.589	27.470
I Capitaluri permanente (%)			246,12	124,19	132,25
I Active imobilizate (%)			-	-	-
I Fondul de rulment partea de sus (%)			246,12	124,19	132,25
I Active circulante (%)			166,06	111,57	129,29
I Datorii pe termen scurt (%)			92,91	81,02	118,30
I Fondul de rulment partea de jos (%)			246,12	124,19	132,25

La societatea analizată, fondul de rulment este pozitiv și crescător pe întregul interval de timp studiat, ceea ce denotă un echilibru financiar pe termen lung care a existat, persistă și se consolidează. Din perspectiva părții de sus a bilanțului, în absența activelor imobilizate și a datoriilor pe termen lung, fondul de rulment este identificat cu capitalurile proprii ale firmei. Din punctul de vedere al părții de jos a bilanțului, în absența stocurilor, fondul de rulment este același cu excedentul creanțelor și lichidităților ulterior epuizării datoriilor pe termen scurt. Întrucât datoriile pe termen lung sunt absente, iar capitalurile proprii și cele permanente se suprapun valoric, fondul de rulment propriu este același cu fondul de rulment net global, iar fondul de rulment străin lipsește.

✓ **Necesarul sau nevoia de fond de rulment** reprezintă acea componentă a fondului de rulment care este folosită la nivelul ciclului de exploatare în vederea achiziției suplimentare de stocuri sau a amânării încasării unor creanțe de la clienți foarte importanți pentru firmă, în scopul menținerii satisfacției lor. Indicatorul reliefează echilibrul financiar pe termen scurt și este recomandat să aibă o valoare inferioară fondului de rulment.

Tabelul 20. Necesarul de fond de rulment la Caravan Transport & Logistic SRL
în perioada 2018-2021

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Active circulante fără disponibilități (lei)		17.602	92.396	19.953	18.233
Datorii pe termen scurt (lei)		30.496	28.335	22.958	27.159
Necesarul de fond de rulment (lei)		-12.894	64.061	-3.005	-8.926
Δ Active circulante fără disponibilități (lei)			74.794	-72.443	-1.720
Δ Datorii pe termen scurt (lei)			-2.161	-5.377	4.201
Δ Necesarul de fond de rulment (lei)			76.955	-67.066	-5.921
I Active circulante fără disponibilități (%)			524,92	21,60	91,38
I Datorii pe termen scurt (%)			92,91	81,02	118,30
I Necesarul de fond de rulment (%)			-496,83	-4,69	297,04

În cazul firmei noastre se remarcă un necesar de fond de rulment negativ, cu excepția anului 2019, când acesta are o valoare pozitivă și destul de ridicată, pe fondul amplificării activității. Doar în acest exercițiu financiar se înregistrează un surplus de creanțe și lichidități în raport cu datoriile pe termen scurt. În ceilalți ani, indicatorul relevă un excedent de resurse temporare, respectiv datorii pe termen scurt, neutilizate ce devansează volumul de creanțe și lichidități. Per total, necesarul de fond de rulment se poziționează sub fondul de rulment, ceea ce-i asigură entității un echilibru financiar pe termen scurt permanent.

✓ **Trezoreria netă** se obține prin confruntarea fondului de rulment cu necesarul de fond de rulment. Aceasta constituie componenta din fondul de rulment care rămâne sub formă de lichidități la dispoziția firmei după angajarea unei părți din ea în vederea finanțării de stocuri și creanțe. De fapt, trezoreria netă constituie expresia echilibrului financiar curent al companiei.

Tabelul 21. Trezoreria netă la Caravan Transport & Logistic SRL în perioada 2018-2021

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Fondul de rulment (lei)		27.865	68.582	85.171	112.641
Necesarul de fond de rulment (lei)		-12.894	64.061	-3.005	-8.926
Trezoreria netă (lei)		40.759	4.521	88.176	121.567
Δ Fondul de rulment (lei)			40.717	16.589	27.470
Δ Necesarul de fond de rulment (lei)			76.955	-67.066	-5.921
Δ Trezoreria netă (lei)			-36.238	83.655	33.391
I Fondul de rulment (%)			246,12	124,19	132,25
I Necesarul de fond de rulment (%)			-496,83	-4,69	297,04
I Trezoreria netă (%)			11,09	1.950,36	137,87

În cazul nostru, prin coroborarea unui fond de rulment pozitiv cu un necesar de fond de rulment preponderent negativ să înregistrează o trezorerie netă generoasă valoric, reprezentând un factor de reziliență esențial pentru firmă. Excepție face anul 2019, când, drept consecință a unui volum ridicat al necesarului de fond de rulment, trezoreria netă este redusă, însă totuși prezentă. Existența perpetuă a lichidităților la dispoziția companiei îi asigură acesteia un echilibru financiar curent permanent. Putem conchide, astfel, că entitatea analizată se bucură de echilibru financiar la toate nivelurile.

✓ **Capacitatea de îndatorare** exprimă posibilitatea unei firme de a se finanța prin intermediul creditelor bancare și se determină calculând o serie de indicatori sub formă de raporturi pe baza structurii de finanțare și a structurii financiare ale companiei. La baza capacității de îndatorare stau doi indicatori: unul relevă îndatorarea globală (CIG), iar altul exprimă îndatorarea pe termen lung (CIT). În total există patru raporturi, două pentru îndatorarea globală și două pentru cea la termen, care trebuie să respecte condițiile impuse de patru inegalități, denumite norme uzuale bancare generale, valabile pentru toate societățile bancare. Pentru ca entitatea să aibă capacitate de îndatorare, este necesar ca cele patru inegalități să fie îndeplinite simultan.

Tabelul 22. Capacitatea de îndatorare la Caravan Transport & Logistic SRL
în perioada 2018-2021

Coeficientul	Relația de calcul	2018	2019	2020	2021	Respectarea normelor uzuale bancare			
						2018	2019	2020	2021
CIG ≤ 0,66 (2/3)	$\frac{\text{Datorii totale}}{\text{Total pasiv}}$	0,52	0,29	0,21	0,19	Da	Da	Da	Da
CIG ≤ 2	$\frac{\text{Datorii totale}}{\text{Capitaluri proprii}}$	1,09	0,41	0,27	0,24	Da	Da	Da	Da
CIT ≤ 0,5 (1/2)	$\frac{\text{Datorii pe termen lung}}{\text{Capitaluri permanente}}$	0,00	0,00	0,00	0,00	Da	Da	Da	Da
CIT ≤ 1	$\frac{\text{Datorii pe termen lung}}{\text{Capitaluri proprii}}$	0,00	0,00	0,00	0,00	Da	Da	Da	Da

La firma analizată se remarcă respectarea tuturor normelor uzuale bancare generale pe întregul interval de timp luat în calcul. Astfel, compania are permanent capacitate de îndatorare.

✓ **Efectul de îndatorare** definește rentabilitatea utilizării unui credit bancar pe post de capital propriu al firmei. Pentru ca un credit bancar să fie viabil și rentabil pentru societate, este necesar ca rata dobânzii negociate pe an pentru acesta să se poziționeze sub rentabilitatea capitalurilor proprii, mai exact sub rentabilitatea financiară a companiei. În acest caz se recomandă contractarea creditului, întrucât ar stimula activitatea entității, manifestându-se ca un efect de levier la nivelul său. În caz contrar, creditul nu este indicat pentru societate deoarece i-ar inhiba activitatea, manifestându-se ca un efect de „măciucă”.

Tabelul 23. Efectul de îndatorare la Caravan Transport & Logistic SRL
în perioada 2018-2021

Elemente	Anul	2018	2019	2020	2021
Capitaluri proprii (lei)		27.865	68.582	85.171	112.641
Rata rentabilității capitalurilor proprii (%)		99,28	59,37	19,48	24,39
Credit potențial (lei)		X ¹			
Rata anuală a dobânzii creditului potențial (%)		Y ²			
Efectul de îndatorare (%)		0,00	0,00	0,00	0,00

¹ Valoarea creditului potențial pentru perioada dorită.

² Dobânda anuală negociată pentru creditul respectiv.

La firma noastră, în primii doi ani de analiză, rentabilitatea capitalurilor proprii este deosebit de ridicată. Ulterior, pe fondul dezvoltării activității, în ultimii doi ani studiați, indicatorul are valori moderate, dar suficiente pentru creditarea companiei în condiții sigure.

⇒ Concluzii și recomandări

La finalul demersului realizat redăm câteva **concluzii** generale privind activitatea companiei analizate:

- absența activelor imobilizate ca urmare a faptului că toate mijloacele de transport sunt amortizate și funcționează peste durata normală de funcționare, pe bază de expertize tehnologice;
- lipsa stocurilor, motivul fiind că toți combustibilii și toate substanțele de întreținere a autovehiculelor sunt trecute direct pe cheltuieli la momentul achiziției, fiind date imediat în consum;
- prezența exclusivă în cadrul activului a creanțelor și disponibilităților, lichiditatea fiind extrem de ridicată;
- finanțarea în special pe bază de capitaluri proprii, asigurându-i firmei stabilitate și autonomie financiară;
- utilizarea finanțării provenind din reinvestirea profitului ca sursă de finanțare prioritară;
- absența datoriilor pe termen lung, aspect favorabil, întrucât acestea sunt purtătoare de dobânzi;
- finanțarea complementară pe bază de datorii pe termen scurt, avantajoase deopotrivă prin gratuitate (nu sunt purtătoare de dobânzi, ci rezultă din negocierea pe bază de contract sau mutuală cu partenerii) și prin adaptarea lor la obiectul de activitate al firmei, aceasta manifestând un flux monetar rapid;
- lichiditate și solvabilitate supradimensionate, oferindu-i entității securitate financiară;
- echilibru financiar la toate nivelurile, mai ales în termeni de trezorerie, societatea fiind astfel extrem de adaptabilă la situații de criză;
- prezența permanentă a capacității de îndatorare și totodată a unui efect de îndatorare deplin.

Conchidem venind cu următoarele **recomandări**:

- menținerea strategiei de finanțare cu precădere pe bază de autofinanțare, respectiv reinvestirea profitului, întrucât se dovedește extrem de viabilă;
- perpetuarea modului de gestionare a trezoreriei, cu asigurarea echilibrului financiar;
- achiziția de noi mijloace de transport, mai performante;
- o gestiune a clientelei diferențiată în funcție de importanță.

Bibliografie

1. Bâtcă-Dumitru, C.-G., Sahlian, D.-N., Șendroiu, C. (2022), *Managementul performanței*, ediția a II-a, Editura CECCAR, București.
2. Gomoj, B.C. (2014), *Raportările financiare ale entității – între ameliorare și valorificare*, Editura Eurostampa, Timișoara.
3. Gomoj, B.C. (2020), *Management financiar și al performanțelor*, Editura Eurostampa, Timișoara.
4. Gomoj, B.C. (2022), *Analiză economico-financiară*, curs pe platforma SUMS a Universității „Aurel Vlaicu”, Arad.
5. Gomoj, B.C. (2022), *Sisteme și raportări financiare*, curs pe platforma SUMS a Universității „Aurel Vlaicu”, Arad.
6. Mironiuc, M. (2009), *Analiză economico-financiară. Performanță. Poziție financiară. Risc*, Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza”, Iași.
7. Robu, V., Anghel, I., Șerban, E.-C. (2014), *Analiza economico-financiară a firmei*, Editura Economică, București.
8. Stancu, I., Obreja Brașoveanu, L., Stancu, A.T. (2015), *Finanțe corporative*, Editura Economică, București.
9. Șușu, Ș. (2021), *Analiză economico-financiară. Indicatori pentru sănătatea afacerii*, Editura Economică, București.
10. Țilică, E.V., Ciobanu, R. (2023), *Finanțe și management financiar*, ediția a IV-a, Editura CECCAR, București.
11. www.listafirme.ro