

MICA ANALIZA SI STUDIU DE CAZ AL COMPANIILOR DE AVIATIE CIVILA DE TRANSPORT AERIAN DIN ROMANIA IN ACTUALUL CONTEXT PROVOCAT DE PANDEMIA VIRUSULUI COVID – 19

Osiceanu Dan Cezar¹

Ab initio:

„Aviata civila de transport pasageri este in mod evident un domeniu vital pentru intreaga omenire” conform spuselor reputatului analist si comentator al postului CNN, Dan Quayle in cadrul emisiunii „Q&A”

Pandemia provocata de virusul COVID-19 a creat initial un haos general in intreaga economie mondiala si a provocat cea mai mare criza sistemica in cadrul aviatiei civile mondiale

Aviata civila in general este domeniul in care legile economiei sunt doar simple referinte aplicabile sau nu, ele tinzand constant (ca si zborul in sine) catre o relativitate continua

Pentru o corecta si completa intelegere a fenomenului in sine care se constituie sub numele generic de AVIATIE CIVILA, pe baza experientei mele de peste 40 de ani in domeniu, am creat un decalog denumit ”Decalogul lui Osiceanu”:

- 1. Precum insasi zborul aviata este relativa si nu certa !*
- 2. Teoria spune ca in mod normal un avion nu poate decola de la sol si zbura decat in anumite conditii si cu toate acestea practica a infirmat de multe ori teoria si conditiile ei in mod inexplicabil!*
- 3. Chiar daca o armata mondiala de experti in domenii tehnice au creat si creeza aeronave mereu mai performante decat predecesoarele lor, absolut toate acestea permit reintoarcerea la zborul clasic, manual si la vedere, dincolo de orice sistem electronic ultraperformant care poate inlocui pilotul!*
- 4. Orice reglementare, restrictie sau regulament din aviatie a fost scrisa cu sange !*
- 5. Nici un zbor nu este identic cu altul!*
- 6. Asa dupa cum nici un zbor nu este identic cu altul acelasi principiu de organizare si functionare a unei companii aviatice nu se poate aplica ad literam unei alte companii aviatice!*
- 7. In aviatie cercul este cel mai rotund!*
- 8. Pilotul fara mecanic este doar un baiat frumos, cu ochelari de soare smecheri si cu o geaca de piele care il scoate din multime!*
- 9. Increderea fara verificare in aviatie moarte n-are!*
- 10. Aviata inseamna inainte de orice COMUNICARE!*

Cuvinte cheie: Aviatie civila de transport, pasageri, economie, management, analiza economica, principii economice, brand, branding, rebranding, companie aeriana de stat sau low cost, ajutor de stat,

INTRODUCERE

Prezenta lucrare s-a nascut in urma analizelor si cercetarilor impuse de catre Scoala Doctorala de Stiinte Economice si Umaniste a Universitatii Valahia Targoviste in cadrul cursurilor sustinute de catre Prof. Universitar Doctor Marius Petrescu, Prof. Universitar Doctor Delia-Mioara Popescu si Prof. Universitar Doctor Constanta Popescu

CUPRINS

Aviata civila de transport este o institutie mondiala care desi pare a se spune legilor economice general valabile din cauza specificitatii ei unice, a interactiunii directe cu cel mai mare numar de domenii de activitate din toate formele economice existente in acest moment si a impactului si rolului ei major in activitatea umana in acest moment este supusa celei mai mari crize de sistem din istoria ei

In conditiile actuale cand aviata civila la nivel global inregistreaza un volum al zborurilor ei zilnice de doar 10% din volumul aferent anului trecut in perioada cea mai critica – astazi pe glob sunt inregistrate intre 10.000 si maximum 15.000 de zboruri zilnice civile fata de anul trecut cand se inregistrau peste 100.000 de zboruri zilnice, numarul companiilor aeriene care isi declara falimentul dupa modelul american pentru a se putea apara de efectele

¹ Student al Scolii doctorale de stiinte economice si umaniste a Universitatii Valahia – Targoviste, Romania

recesiunii globale ale industriei provocate de pandemie nici piata romaneasca de profil nu putea scapa de aceste efecte.

Pentru acest eseu am luat spre studiu si analiza cele mai importante doua companii aeriene romanesti de profil din care una cu capital de stat si alta cu capital privat, prima nationala si a doua low cost, practic companiile analizate in prezenta lucrare reprezinta cele doua mari curente care isi disputa de circa 20 de ani suprematia in industria transporturilor aeriene civile

Ca urmare a recesiunii globale a indstriei de profil cele doua companii analizate in prezentul eseu au decis in mod independent si folosind argumente proprii sa ceara sprijinul Guvernului Romaniei, sprijin materializat in obtinerea de fonduri publice acordate sub formele prevazute de lege in acest moment si care insa trebuie sa treaca si de avizul Comisiei Europene de specialitate.

De aceea se pun in mod normal urmatoarele intrebari de catre orice specialist:

- Cele doua companii pot fi corect analizate dupa aceleasi criterii?

Raspuns: NU! Nu se pot folosi aceleasi criterii datorita specificitatii fiecareia in parte desi scopul este unic amandurora adica obtinerea de profit, criteriul incarcarii comerciale este unic, taxele aeroportuare in teorie ar fi egale,

- Companiile analizate functioneaza dupa aceleasi principii si mecanisme?

Raspuns: NU! Desi scopul este comun, producerea profitului, actionariatul este diferit, consumatorul serviciilor este teoretic acelasi dar practic difera. Regulile circulatiei aeriene si sigurantei zborului sunt aceleasi, personalul minim obligatoriu are aceleasi calificari pana la un punct

- Ambele companii aeriene fac parte din acelasi tip de business?

Raspuns: In general da fiind un business, avand in comun domeniul aviatiei civile de tarsport, cu manipulari de bani si fonduri de tot felul, folosind personal ultracalificat, un set de reguli si regulamente aeriene comune, dar caruia nu i se pot aplica unitar aceleasi reguli si proceduri interne dpdv comercial si organizatoric desi industria a standardizat si aici in mod partial aceste activitati

• Exista vreun manual de teorie economica aplicabil aviatiei civile din care sa se desprinda niste legi si dogme clare care sa asigure o formula unica si garantata a succesului?

Raspuns: NU exista asa ceva !

• Dpdv financiar exista legi, procedee, metode de implementat si respectat comune ambelor companii?

Raspuns : Teoretic da! Practic exista metode si scheme aplicate individual de catre cele doua companii analizate prin care se inseala statul, se inseala clientul, se inseala angajatul, se inseala partenerul de contract si se inseala intre ele!

• Cum au evoluat cele doua curente de stat si privat low cost pana in prezent si cum le-a afectat pandemia ?

Raspuns: Primul care a s-a nascut si a crescut a fost modelul companiilor nationale, ulterior si relativ recent a aparut neoliberalismul agresiv care a creat, ca raspuns al neocomunismului din aviatia civila mondiala, modelul low cost. In spatele companiilor mari low cost proaspat nascute au fost fonduri de investitii puternice care isi permiteau sa cumpere odata minim 50 de avioane de la fabricant direct si la alte preturi decat restul lumii. Apoi au aparut antreprenorii agresivi si feroci precum pitbulii in arena de lupta, care au construit un model general si relativ aplicabil al sistemului low cost adica avioane cu scaune mai multe (modelul „cu genunchii la gura”), cu servicii contracost la bord sau fara, cu operari de pe aeroporturi foste militare in locul marilor aeroporturi dar care ofereau costuri mai mici companiei, cu serviciul de curatenie la bord facut de catre stewarzi, cu marketing si promovare agresiva, bilete de dumping initial, fara bagaje incluse in bilet, etc etc

Pe langa ei au inceput sa apara in timp si „pestii” mai mici care erau companii cu cateva avioane preluate de pe la cimitirele de avioane la inceput si repuse la linie si care vazand ca merge treaba si avioanele se umpleau in principal din cauza pretului mai mic al biletelor fata de cele ale companiilor nationale s-au dezvoltata cu tupeu mai mult decat cu stiinta si predictibilitate economica si sociala

S-a ajuns astfel ca orice model de business publicat pana atunci sa nu ai poata fi aplicat in intreaga aviatie civila indiferent ca era sau nu low cost sau nationala, ca apartine statului sau vreunui intreprinzator gen Charles Branson sau Michael O’Leary, totul era sub deviza „money talks, dirty cash I need you!” precum in celebra melodie.

Doar ca in aviatie dupa cum spuneam mai sus cercul este mai rotund ca oriunde iar aparitia pandemiei a condus brusc la falimentul masiv al micilor operatori si apoi treptat al majoritatii covarsitoare a companiilor low cost de prin intreaga lume fenmen ce s-a extins si la cele nationale. Diferenta este facuta de faptul ca in cazul companiilor nationale ele insele fiind in sine fenomene sociale, statele au inceput sa intervina in pofida trimeriei in judecata pentru incalcarea concurentei facute de catre unul din pionerii si mari jucatori ai sistemului de low cost mondial Michael O’Leary si a lui RyanAir

Si totusi cum se fac banii in cele doua companii este intrebarea fireasca care se naste dupa parcurgerea celor de mai sus si mai ales pe unde se scurg ei provocand situatiile in care cele doua” dive” aeriene sunt astazi? (Nota bene in aviatie exista inca de la inceputurile ei moda folosirii unor termeni si nume atribuite sexului feminin)

Compania de stat

1. Are ca si proprietar statul in mod evident cu 97% din actiunile sale
2. Reprezinta o emblema nationala si disparitia ei ar provoca un masiv efect moral la nivel national cu grave repercursiuni in plan politic si economic la nivel national
3. Avioanele sunt in proprietate totala sau inca aflate in leasing dar cu ratele la zi. Flota de 29 de avioane este bazata pe Boeing 737-300,700,800, Airbus 318 si ATR 72-600 asteptand sa vina celebrele Boeing 737 MAX
4. Este proprietara unui hangar dar nu si a pamantului de sub el
5. Poseda o magazie de piese mult mai mare decat omonima ei de unde se scurg noaptea piese catre avioanele concurentei piesele necesare. (analiza corpului de control al ministrului transporturilor, spre stupefactia multora, a evidentiat faptul ca a disparut din magazie pana si un ditamai motorul auxiliar denumit APU, pe langa multe altele!)
6. Are o pozitie de monopol pe aeroportul Otopeni in ceea ce priveste reparatiile avand unicul hangar construit pe acest aeroport si personal calificat in activitati de heavy duty chiar daca personalul ei a participat in concediu fiind la crearea celei private low cost iar noaptea in mod frecvent participa la mentenanta flotei vecine
7. Are depozit si facilitati cargo neutilizate pentru a nu deranja ... concurenta! In pandemie a efectuat zboruri cargo cu cel putin 50% mai putine decat concurenta ei low cost desi ambele au operat cu aceleasi tipuri de avion configurate pentru pasageri si ad hoc transformate in cargo
8. Nu este interesata a produce profit pentru a putea folosi nestingherita banii obtinuti, a pastra salarii decente angajatilor si a beneficia de garantii de stat in dezvoltare
9. Foloseste un sistem dualist de plata a veniturilor personalului navigant salariu in lei impozitata si taxat de stat si diurna in valuta neimpozitata si netaxata de catre stat. In acest fel se impaca relativ si capra si varza adica statul si interesele companiei pentru ca se furnizeaza la bugetul statului sume mari sub forma de taxe si impozite in lei dar se mentine sub control volumul acestora prin folosirea diurnelor neimpozitate
10. Este o „vaca de muls”dpdv politic pentru ca permite ocuparea unor posturi de conducere bine remuneratede catre membrii camarilelor politice ale fiecarui partid in parte (

din 1990 si pana astazi au fost doar trei directori generali piloti si in perioadele lor compania a mers bine) precum si incheierea de contracte defavorizante companiei dar benefice partenerilor ei

11. A introdus cu o enorm de mare intarziere sistemul de plata on line a biletelor pe baza unor motive puerile dea dreptul in fapt pentru a ascunde niste contracte paguboase cu diversele agentii revanzatoare de bilete

12. Mentine inca agentii in strainatate cu toate ca proprietarul ei, adica statul, a decis cu doar vreo 10 ani in urma inchiderea lor din cauza de neprofitabilitate.

Nota Bene asa s-au aflat si picanterii de genul sotia director general a marit salariul sotului sef de agentie care l-a randul lui i-a marit salariul nepotului angajat la agentie! Sau cum aceeasi familie provoca constant pierderi companiei prin propria lor agentie de turism si vanzari bilete! Exemplele putand continua!

12. Poseda un serviciu de securitate la cele mai inalte standarde si calificari si autorizari din domeniu

13. Nu are datorii pentru ca prima grija este achitarea contractelor si apoi a salariilor si a drepturilor legale

14. Inseala efectiv angajatii neacordandu-le drepturile prevazute de lege decat in urma unor procese mizand pe lipsa de cunostiinte a salariatilor, pe tradarile liderilor sindicali, pe principiul „Divide et Impera!” Cu toate ca teoretic se bugeteaza sumele la inceput exercitiului fiscal conform legii si apoi acestea se topesc prin redirectionare de la sursa – infractiune economica nesanctionata de catre insusi statul roman!

15. Face economii prin neacordarea drepturilor salariale si a uniformelor de serviciu cu toate ca jerpeliturile tinute si chiar SAPTE ANI DE ZILE supun imaginea companiei si angajatului unui oprobriu general

16. Incalca Codul Muncii, in fond o banala lege organica, motivand ca este mai presus decat el un simplu ordin de ministru. In acest fel personalul navigant fiind silit sa zboare si OPT ZILE CONSECUTIV in MOD REPETAT! In acest fel compania face mari economii financiare prin neangajarea personalului suplimentar necesar

17. Cifra de afaceri la cele 29 de avioane din flota este de 1,5 miliarde de euro

18. Respecta o schema de personal minim obligatorie si auditata permanent de catre EASA pe langa care se lipesc doar in functiipersoane si personaje fara calificari, cunostiinte si abilitati dar promovate politic in special

19. Desi are personal si tot ce ii trebuie plateste unei firme private curatenia la avioane

20. A cumparat petrolul de aviatie mai scump decat o alta companie low cost ce posedea un singur avion

21. Are terenuri si imobile ce constituie visul oricarui antreprenor imobiliar

22. Cu toate ca are o ditamai cladirea in proprietate a platit regeste chirii inutile unui tert

23. Pana la aparitia pandemiei nu reusea sa angajeze piloti cu toate ca exista un pachet de circa 35% minim de piloti aflati la varsta minima de pensionare sau in apropierea ei

24. Pentru a putea actiona cine trebuie si unde trebuie evitandu-se tragerea la raspundere nu mai are serviciu juridic ca si directie de sine statatoare ci apeleza la case de avocatura platite regeste. Si uite asa sefa de HR a scapat in instanta de proces incasand si banii solicitati pentru ca cineva din companie a „uitat”sa trimita casei de avocatura documentele necesare sstinerii cauzei!

25. A fost efectiv fortata sa achizitioneze de catre factorii decidenti politic din guvernele Romaniei, avioane nedorite si neprofitabile de catre partide dar platite de companie prin credite garantate de stat si cu comisioane uriase.

- Cazul Airbus 310 care este povestit chiar de catre producatorul Airbus recunoscut si amendat ca atare ca fiind compania de vanzari pe spaga ! Practic conform datelor furnizate

de catre Airbus Industrie cele 2 Airbus 310 au fost cele mai scump vandute avioane din toate cele produse de fabricant iar procesele verbale de sedinta ale conducerii din acea perioada arata ca erau cu doar vreo 10 milioane de dolari peste pretul de catalog!

- Cazul Airbus 318 este iar de notorietate pentru ca este nerentabil inca de la intrarea in flota avand ciclul de mentenanta la fel!

26. Nu motiveaza angajatii in nici un fel pentru reducerea de costuri, crearea de economii, etc

27. Are cele mai scumpe si proaste locuri de parcare a aeronavelor la Otopeni si in tara, care necesita costuri suplimentare cu autobuze, scari, etc si care mai si produc intarzieri curselor

28. A renuntat la rutele si sloturile lung curier in urma unor afaceri dubioase cu implicare politica clara. Cazul cedarii catre Austrian Airlines a sloturilor pe aeroporturile din USA mascata de un contract de code share care a devenit nul in urma intrarii companiei de stat in alta alianta globala decat cea austriaca

29. A folosit retele de plata ce cuprindeau companii cu sedii in paradisi fiscale pentru achitarea ratelor avioanelor (avioanele ATR 42-500 aveau inscise pe placutele de identificare obligatorii la bordul avioanelor un proprietar din Insulele Cayman pana la achitarea lor integrala)

30. A vandut unei firme de apartament din Armenia care nu avea nici un pilot calificat pe tip, cele 2 Airbus 310 si un motor nou de rezerva. Cum ulterior s-a aflat ca armenii au redirectionat avioanele si motorul de rezerva catre Iran – tara aflata sub emargou internationala!

31. Face parte dintr-o alianta care nu i-a adus nimic bun ! Din aceasta alianta o mare companie chineza s-a retras anul trecut invocand si proband faptul ca timpul petrecut in alianta nu i-a adus nici un profit economic!

32. A renuntat la operarea pe unele aeroporturi in favoarea celei low cost analizate aici ca urmare a faptului ca o fosta angajata a companiei low cost a ajuns director general la cea de stat!

33. Cu angajatii ei piloti si stewarzi s-au nascut doua mari companii low cost concurente astazi: RyanAir si Lauda Air

34. Are un grad de ocupare al curselor de circa 70%

35. Exista o schema cu 1776 de angajati actuali din care sunt un numar de pensionari angajati pentru acoperirea posturilor deficitare. In aceasta schema sunt construite artificial pozitii de sefi cam cate un sef la fiecare 9 angajati. Teoretic aceasta ar insemna ca exista o mai buna urmarire a produsului si a muncii fiecaruia dintre angajati doar ca rezultatul practic infirma teoria

36. A mentinut un numar imens de angajati in directia comerciala si de marketing desi nu mai opera de ani de zile rute in Asia, America, etc iar aportul lor la bunul mers al companiei era practic nul!

37. Are un departament de marketing si publicitate egal cu zero ca si activitate si rezultate. La orice stire ce se referea la un avion sau o cursa cu probleme in mass media se foloseau doar imagini cu avioane ale acestei companii de stat chiar daca era vorba de avioane ale altor companii

38. Poseda un director de Human Resources, cu un salariu de peste 6000 euro lunar care a avut la numirea in functie experienta zero in aviatie si a fost angajata inainte la o fabrica de mezeluri si la o banca! Prin acest departament s-au „scurs” in presa informatiile despre salarizarile angajatilor fapt ce a provocat un scandal intern de amploare. Una din „operele” acestei sefe a fost regulamentul interior care prevede ca un angajat care observa o fapta de natura penala sa nu o sesizeze organelor abilitate ci sefului sau ierarhic iar daca acesta nu ia nici o masura intr-un termen de 7 zile sa comunice directorului sau cazul!

39. Poseda un centru autorizat EASA de pregătire, antrenament, evaluare și control pentru toate activitățile din companie pe toate zonele, nivelele și palierele la toate standardele europene în vigoare, auditat periodic doar de către auditori internaționali

40. A trecut prin controale ale corpurilor de control atât ale ministrului transporturilor cât și ale primului ministru și al curții de conturi precum gasca prin apă fie din motive politice fie din nivelul slab de cunoștințe ale membrilor acelor echipe de control!

Compania low cost

1. Are acționari privați fiind făcută și menținută inițial de către doi piloți legendari și fosti angajați ai celei de stat pe lângă care o perioadă a mai fost și un controversat om de afaceri condamnat definitiv la închisoare pentru fraude economice la un moment dat

2. Nu are avioane în proprietate ci doar în leasing lucru ce îi asigură și avantaje dar și dezavantaje în operare

3. Are o flotă de doar 20 de avioane Boeing 737-300,400,700,800, și este înscrisă pe lista de achiziție a Boeingului 737 MAX . Avioanele având vechimi diverse de la foarte vechi care își încheie cariera în companie până la avioane mai noi dar peste 8 ani minim vechime

4. A început activitatea cu avioane luate din cimitirele de avioane din USA puse la linie cu angajații companiei de stat bagați în concedii de odihnă, recuperare, etc și duși acolo să lucreze

5. Nu are hangar, nu execută lucrări grele de mentenanță a avioanelor apelând la cel al companiei de stat,

6. Folosește cu împrumut sau cu „împrumut” piese de la cea de stat dar și personal calificat fără a figura oficial folosirea acestuia

7. A fost o veritabilă reă platnică în trecut fapt care a condus la nenumărate procese și solicitarea de intrare în insolvență . Reteta era una simplă se făcea un contract cu o companie furnizoare, i se furnizau serviciile solicitate și contractate, o scurtă perioadă de timp plățile se făceau la zi către furnizori iar apoi venea o perioadă de minim 3 luni de neplata a serviciilor furnizate și se schimba furnizorul lasându-l pe primul cu o cât mai mare gaură în buget!

8. Conform datelor financiare publicate nu are profit de la preluarea de către noul acționariat și figurează cu pierderi imense dpdv financiar

9. Schema de personal cuprinde doar 926 de angajați ce acoperă în mod evident mai puține sarcini decât cea de stat

10. Folosește sistemul dualist de plată a veniturilor personalului navigant dar cu salarii minime în lei și diurne mari pentru a evita plata taxelor și impozitelor către statul român. Practic deși a avut în trecut multe perioade cu mai multe avioane folosite, mai mulți piloți și stewarzi decât cea de stat nivelul sumelor virate statului român ca și taxe, impozite etc pe aceste venituri a fost mult mai mic decât al celor virate de către compania de stat

11. A folosit avantajele sistemului de plată oferit de paradisul fiscal din Cipru unde era înregistrată, are o bază de operare și a reușit eliminarea de pe piața cipriotă a celei naționale cu o tradiție imensă în operare acolo

12. Are facilități de alimentare și de plată a petrolului în România, mai bune decât cea de stat, de pildă la o alimentare diferentă nu depășește 50 de kg în vreme ce la cea de stat niciodată diferența nu este mai mică de 100 de kg !

13. A reușit cu sprijinul fostei angajate ajunsă director general la cea de stat să obțină exclusivitatea operării pe aeroportul din Bacău, să preia cursele la care a renunțat nejustificat de nimic cea de stat pe destinații tradiționale și cu trafic mare de pasageri precum Valencia, Larnaka, etc de exemplu

14. A făcut permanent bani din școlarizarea piloților tineri

15. A furat efectiv piloții tineri și nemulțumiți de sistemul de plată și promovare din cadrul companiei de stat pe care i-a promovat direct piloți comandanți fidelizând permanent personalul

16. A folosit pilotii pensionari cu mare experienta de zbor in special pe Boeing carora le-a asigurat venituri mici in lei (impozabile si care mareau pensiile ulterior prin recalcularea lor conform legii) si mari in valuta (neimpozabile) precum si conditii negociate individual de munca mult mai bune decat la cea de stat

17. Nu asigura facilitati de genul uniforma, asigurari medicale, etc pentru a scadea costurile cu personalul

18. Foloseste acelasi sistem bazat pe ordinul ministrului transporturilor si nu pe Codul Muncii in materia timpului de munca a personalului navigant

19. A utilizat aproape de la inceput un sistem rapid de rezervare si plata a biletelor

20. A angajand copii si rudele diverselor persoane din SRI, Politie, etc si-a asigurat relatii bune cu toate esaloanele si ministerele. In plus a angajat piloti straini masiv ceea ce a sporit acoperirea necesarului fluctuant cu piloti

21. Oferind mana libera pentru orice idee, proiect, masura, inventie etc a angajatilor care conduceau la scaderi de costuri, o reclama mai buna si mai eficienta, etc s-a reusit motivarea in acest fel a personalului angajat

22. Cu toate ca au avut destule situatii de conflict cu pasagerii nemultumiti, intarzieri, incidente etc segmentul ce coordoneaza relatiile cu presa a reusit sa evite publicitatea negativa a acestor cazuri si situatii multe dintre ele nefiind cunoscute deloc per a contrario compania de stat avand publicitatea negativa asigurata permanent !

23. Are un segment de piata in Romania declarat de 25%

24. Cifra de afaceri este spre stupoarea analistilor de doar 430 de milioane de euro adica de aproape patru ori mai mica de cat cea de 1,5 miliarde de euro a companiei de stat!

In acest moment insa sunt neclare cateva lucruri pe care nici un manual de economie nu le-a pe vazut si anume:

- Suma ceruta de compania low cost, doar 63 de milioane de euro, nu se stie daca acopera un necesar de functionare de la inceputul pandemiei sau include si datoriile anterioare

- Suma de 63 de milioane de euro negociata cu statul roman va fi acordata doar sub forma de imprumut pentru a putea fi aprobata de UE – care UE acum aproba cam tot si orice tocmai pentru ca marile state fac ce vor muschii lor in aceasta criza planetara

- La cele 63 de milioane de euro se adauga si cele 6 deja acordate ca si ajutor de salvare despre care publicul si specialistii nu stiu pe ce s-au dus mai les ca sunt bani publici din taxele si impozitele pe care compania low cost le-a fentat la plata prin procedeele descrise mai sus

- Compania low cost se afla in procedura concordatului adica a stabilit cu creditorii sa o lase un pic sa isi revina din pumni dar cine garanteaza ca odata primiti banii de la stat creditorii, mai ales cei straini, nu vor executa compania si dupa ce isi vor lua banii isi vor lua si talpasita, caz in care statul roman, devenit actionar important la companie cu o asemenea gaura financiara, va fluiera a paguba mult si bine

- Suma ceruta de 63 de milioane de euro este mai mare decat cea de 60 de milioane de euro acordata companiei de stat care totusi nu are datorii, are o cifra de afaceri aproape de patru ori mai mare, etc

Trecand acum inapoi la cea de stat:

- A primit aprobarea acordarii unui ajutor de stat in luna februarie de 37 de milioane de euro ajutor de salvare denumit si acordat datorita deosebitelor rezultate ale unor manageri de „succes”, fara studii superioare(unii) si mai ales fara experienta in aviatie (99% dintre ei)

- Fara acest ajutor compania ramanea fara 4 Boeing-uri 7373 seria 800 asa la prima strigare

- Cu acest ajutor compania si-a platit fara sa renegocieze nimic (reesalonari, reduceri, etc) datoriile catre furnizori si salariile generoase ale diversilor sefi si sefuleti indispensabili sau cum li se spune in Ardeal izmenelor „ludovici”, care asigurau prin pozitia lor buna functionare a unei companii in colaps total

- Prin vanzarea avioanelor ATR 42 si 72 seria 500 cele 30 de milioane de euro sau dolari angajati prin licitatie va acoperi o parte masiva din cei 37 de milioane de euro acordati pentru salvare

- Pentru obtinerea si a ajutorului suplimentar care trebuie aprobat de catre UE se cere si restructurarea companiei in sa

- Comparand valoarea totala acordata celor doua companii de catre statul roman cu garantiile oferite de fiecare in parte, trecandu-le prin prisma rezultatelor financiare publicate ale fiecareia in parte reiese ca o companie cu 29 de avioane, o cifra de afaceri de 1,5 miliarde de euro, cu 1776 de angajati pe hartie, fara datorii, cu bunuri ce garanteaza lejer suma acordata, care plateste taxe si impozite statului roman mult mai mari decat preopinenta ei, primeste per total 97 de milioane de euro in timp ce o alta companie privata cu doar 20 de avioane, o cifra de afaceri de aproape patru ori mai mica (doar 430 milioane de euro), cu doar 926 de angajati, fara posibilitati de acoperire a sumei acordate cu bunuri ce acopera suma, cu datorii imense fata de creditorii ei si in procedura de concordat va primi per total suma de 69 de milioane de euro.

CONCLUZII RELATIVE

1. Relativitatea principiilor si dogmelor economice in domeniul aviatiei civile din Romania este cea mai relativa !

2. Doar in aviatie sa poate demonstra ca totusi se poate orice si ca nimic nu este imposibil!

3. Principiul general valabil „economicul guverneaza politicul” si-a dovedit relativitatea in Romania, in aviatia civila din Romania si in economia din Romania

4. Nici un manual de management nu ofera solutii desi multe dintre ele clameaza acest lucru ci doar modele inspirationale, aplicabile sau nu businessului

5. Teoria relativitatii generalizate enuntata in 1915 de catre Albert Einstein ar fi trebuit sa contina si o nota bene cu privire la aplicabilitatea ei in aviatia civila si in Romania!

6. Chiar daca miscarea de tip brownian a companiilor aviatice din intreaga lume din acest moment are ca scop salvarea unor mecanisme controlate totusi foarte strict inexistentia unor solutii relativ aplicabile la scara larga are cauze mai adanci si contravine in esenta chiar principiilor economice ce guverneaza economia mondiala (de exemplu principiile liberei concurentei, eliminarea protectionismului, etc)

FORMULAREA COGNITIVA A BAZEI DE PLECARE A SUBIECTULUI sau “AB JOVE PRINCIPIUM” (“Sa incepem cu Jupiter!” - I. Berg, Dictionar de cuvinte, expresii, citate celebre, Editura Stiintifica, Bucuresti, 1969, p.17)

In intocmirea acestui eseu s-a impus inca de la inceput formularea urmatoarelor intrebari

7. Cele doua companii pot fi corect analizate dupa aceleasi criterii?

8. Companiile analizate functioneaza dupa aceleasi principii si mecanisme?

9. Ambele companii aeriene fac parte din acelasi tip de business?

10. Exista vreun manual de teorie economica aplicabil aviatiei civile din care sa se desprinda niste legi si dogme clare care sa asigure o formula unica si garantata a succesului?

11. Dpdv financiar exista legi, procedee, metode de implementat si respectat comune ambelor companii?

12. Cum au evoluat cele doua curente de stat si privat low cost pana in prezent si cum le-a afectat pandemia ?

13. Si totusi cum se fac banii in cele doua companii este intrebarea fireasca care se naste dupa parcurgerea celor de mai sus si mai ales pe unde se scurg ei provocand situatiile in care cele doua” dive” aeriene sunt astazi? (Nota bene in aviatie exista inca de la inceputurile ei moda folosirii unor termeni si nume atribuite sexului feminin)

14. Exista noi teorii legate de INFORMATIE si managementul securitatii ei aplicabile celor doua companii analizate?
15. Ce aduce eseu in sine pentru specialist si ce anume pentru nespecialist?
16. Care este valoarea de integrare a aspectelor analizate intr-o teorie sau intr-un model economic general valabil sau macar recunoscut ca si existenta astazi?
17. Care este aplicabilitatea in din punct de vedere economic si social a acestei analize?
18. Cine si cum stabileste nivelul de interrelacionare al subiectelor acestei analize cu restul "lumii" pentru a se putea lua decizia de acordare a sumelor cerute in concordanta cu cerintele Uniunii Europene si a legislatiei nationale?

METODE DE CERCETARE FOLOSITE

In cadrul activitatii legate de acest capitol mal lucrarii am folosit ca mijloc de baza Metodica in cercetarea stiintifica - Autori: Ana Lucia Ristea, Valeriu Ioan Franc, Constanta Popescu, editura Expert 2020

1. Documentarea denumita si "Invatarea stiintifica" (Raboaca si Ciucur, 2003, pg 81) prin cele trei faze ale ei:
 - o Documentare bibliografica respectiv culegerea si selectarea surselor
 - o Documentare directa conform celor patru etape clasice (Raboaca si Ciucur, 2003, pg 108-111)
 - o Consultarea specialistilor
2. In ceea ce priveste citarea bibliografica am folosit ambele sisteme, "Sistemul Umberto Eco" si "Sistemul Harvard"

REFERINTE

Bibliografie selectiva:

1. Managementul securitatii informatiilor - Note de curs,
Autori: Marius Petrescu, Anca-Gabriela Petrescu, Florentina Raluca Bilcan, Vasile Adrian Camarasan, Editura: Biblioteca Targoviste, 2018)
2. Elemente de managementul resurselor umane – Repere teoretice fundamentale si aplicatii,
Autori: Marius Petrescu, Anca-Gabriela Petrescu, Florentina Raluca Bilcan, Delia Mioara Popescu Editura: Biblioteca Targoviste, 2019)
3. Elemente de management general - Repere teoretice fundamentale si aplicatii
Autori: Marius Petrescu, Anca-Gabriela Petrescu, Florentina Raluca Bilcan, Delia Mioara Popescu Editura: Biblioteca Targoviste, 2019)
4. Instrumente si mecanisme privind managementul informatiilor clasificate – De la teorie la practica:
Autori: Marius Petrescu, Anca-Gabriela Petrescu, Florentina Raluca Bilcan, Vasile Adrian Camarasan, Editura: Biblioteca Targoviste, 2017)
5. Metodica in cercetarea stiintifica
Autori: Ana Lucia Ristea, Valeriu Ioan Franc, Constanta Popescu, editura Expert 2020
6. Drept Constitutional si institutii politice – Curs sinteza,
Autor: Cristian Ionescu, Editura Hamangiu 2012
7. Tratat de drept constitutional contemporan
8. Autor: Cristian Ionescu editura C.H. Beck 2008
9. Noul Cod Penal - Noul Cod de Procedura Penala
10. Editie ingrijita si adnotata Tudorel Toader, Editura Hamangiu 2015
11. Teoria Generala a dreptului
Autor: Momcilo Luburici
12. DEX Dictionar explicative al limbii romane

- Editura Academiei Romane 1975
13. Istoria Logicii
 - Autor Anton Dumitrescu – Editura Academiei 1975
 14. Legea 182/2002 privind protectia informatiilor clasificate
 15. Legea 51/1991 privind siguranta nationala a Romaniei
 16. Legea 544/2001 privind accesul la informatiile de interes public
 17. Diplomatia Henry Kissinger
 - Autor: Henry Kissinger-1994, Traducere: Mircea Stefanu si Radu Paraschivescu
- Editura BIC ALL
18. Armele lui Krupp
 - Autor: William Manchester, Editura Politica 1973
 19. [Tratatul de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona, 13 decembrie 2007](#)
- Jurnalul Oficial al Uniunii Europene
20. Treaty of Nice amending the Treaty on European Union, the Treaties establishing the European Communities and certain related acts, signed at Nice, 26 February 2001 - Contents
- Official Journal C 080, 10/03/2001 P. 0001 – 0087
21. TREATY OF AMSTERDAM AMENDING THE TREATY ON EUROPEAN UNION, THE TREATIES ESTABLISHING THE EUROPEAN COMMUNITIES AND CERTAIN RELATED ACTS
 22. TREATY ON EUROPEAN UNION
 23. EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY EASA
 24. JOINT AVIATION AUTHORITIES JAA
 25. SAFETY ASSESMENT OF FOREIGN AIRCRAFT SAFA
 26. EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION EUROCONTROL
 27. FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION FAA
 28. AUTORITATEA AERONAUTICA CIVILA ROMANA AACR
 29. CODUL MUNCII
 30. ORDINUL MINISTRULUI TRANSPORTURILOR DE APROBARE A PREVEDERILOR „Regulamentului de limitare a timpilor de mncă pentru zbor „
 31. Protectia europeana si internationala a drepturilor omului
 - Autor: Titus Corlatean, editura Universul juridic, 2015
 32. Mic Dictionar Enciclopedic Roman - Editura Stiintifica si enciclopedica 1978
 33. De la Cezar la Churchill. Vorbe memorabile explicate în contextul lor istoric, Autor: Francois Bluche, Editura Humanitas, București, 2000
 34. Tratatul Atlanticului de Nord 04.04.1949
 - Monitorul oficial Partea I, nr 185/03.03.2004
 35. Capitalul volumul 1 de Karl Marx Editura Politica
 36. Legea 143/1999 privind ajutorul de stat
 37. OUG 6/2020 pentru modificarea si completarea OUG 77/2014 privind procedurile nationale in domeniul ajutorului de stat
 38. Legea concurentei 21/1996
 39. OUG 77/2014 privind procedurile nationale in domeniul ajutorului de stat
 40. Hotararea consiliului de administratie al CNTAR Tarom din 22.07.2014
 41. Regulamentul conciliului concurentei 21.06.2016
 42. HG 326/2017 privind constituirea Consiliului Interministerial „Consiliul pentru aplicarea politicii in domeniul ajutorului de stat

43. Sinteza raportului de audit al performantei privind performanta activitatii de transport aerian la operatorul national Tarom S.A. in perioada 2012-2016 – Curtea de Conturi a Romaniei – iunie 2017
44. Hotararea Adunarii generale ordinare a actionarilor CNTAR Tarom din 13.05.2020
45. Raport corp de control al ministrului transporturilor 3154/21.03.2016
46. Proces verbal 1980/07.04.2015 al compartimentului de control financiar de gestiune cfg nr 51/07.04.2015
47. Legea 571/2004 privind protectia personalului din autoritatile publice, institutiile publice si din alte institutii ce semnaleaza incalcari ale legii
48. Legea 544/2001 privind liberul acces la informatii de interes public
49. Informatii financiare BLUE AIR AVIATION SA
50. Codul civil – octombrie 2019 editie ingrijita de prof. Univ. Dr. Dan Lupascu
51. Codul de procedura civila - octombrie 2019 editie ingrijita de prof. Univ. Dr. Dan Lupascu
52. Internet